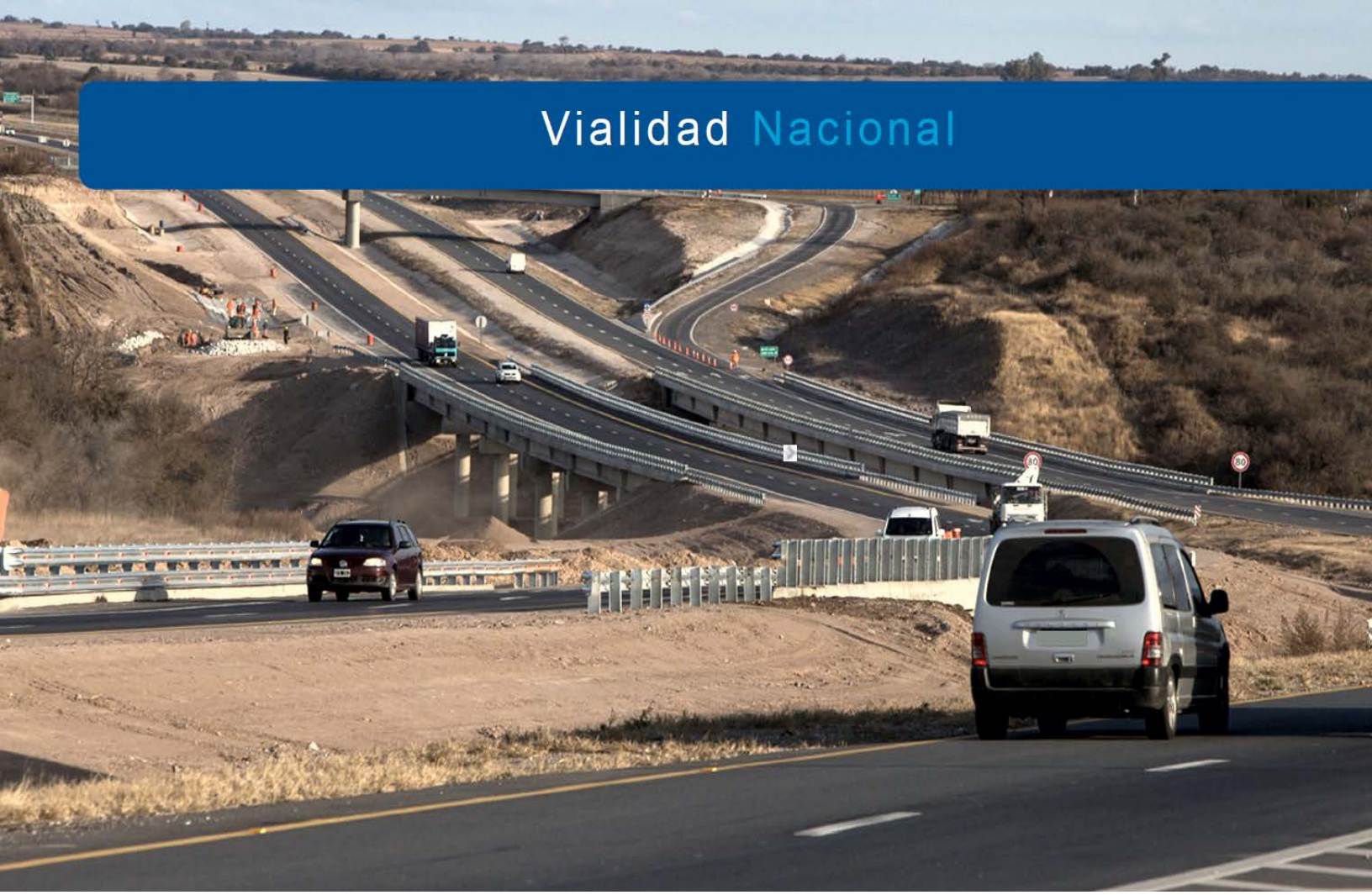


BID Invest

BID

Análisis Ambiental y Social Complementario Preliminar

Proyecto Autopista Mercedes - Bragado, Tramo Mercedes - Inicio de Variante de Suipacha, B-AU-02, Corredor Vial B

Marzo 28, 2019

Proyecto No.: 0500518

El negocio de la sostenibilidad

ERM

CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN 1
1.1 Propósito y Necesidad del Análisis Complementario 1
1.1.1 Antecedentes 1
1.2 Objetivos y Alcance 2
1.2.1 Objetivo 2
1.2.2 Alcance 2
1.3 Estructura y Contenido de Este Informe 2
2. METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE IMPACTOS 4
2.1 Criterios de Clasificación de los Impactos 4
2.2 Sensibilidad /Vulnerabilidad/ Importancia del Impacto 5
2.3 Determinación de la Significancia del Impacto 5
3. POLÍTICAS APLICABLES DEL BID Y BID INVEST 7
3.1 Política de Sostenibilidad del BID Invest 7
3.2 Normas de Desempeño de la Corporación Financiera Internacional (IFC) 8
3.2.1 Normas de Desempeño 8
3.2.2 Guías Generales sobre Medio Ambiente, Salud y Seguridad 10
3.3 Políticas de Salvaguardas del BID 10
3.3.1 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias – OP-703 10
3.3.2 Política de Gestión de Desastres Naturales e Inesperados – OP-704 10
3.3.3 Política de Reasentamiento Involuntario – OP-710 10
3.3.4 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo – OP 761 11
3.3.5 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas – OP 765 11
3.4 Política Operativa de Acceso a Información – OP 102 11
4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y ALTERNATIVAS 12
4.1 Ubicación y Componentes 12
4.1.1 Instalaciones Auxiliares 18
4.1.2 Expropiaciones 19
4.2 Alternativas Consideradas 20
4.3 Descripción de las Etapas de Construcción 20
4.3.1 Fuerza Laboral 22
4.3.2 Cronograma y Estado Actual del Proyecto 23
4.4 Descripción de la Etapa de Operación 23
5. RESUMEN ESTUDIOS AMBIENTALES EXISTENTES 24
5.1 Informe Ambiental Preliminar Integral (IAPI) 24
5.2 Estudio de Impacto Ambiental 24
5.3 Plan de Manejo 36
5.4 Declaración de Impacto Ambiental 37
5.5 Análisis de Brechas Respecto a las Políticas de Sostenibilidad del BID Invest 39
6. ANÁLISIS AMBIENTAL Y SOCIAL COMPLEMENTARIO 43
6.1 Reconocimiento de campo 43
6.1.1 Aspectos Ambientales 43
6.1.2 Aspectos Sociales 46

6.2 Identificación, Descripción y Evaluación complementaria de los Impactos Ambientales y Sociales 49
6.2.1 Impactos Relacionados con las Expropiaciones 49
6.2.2 Impactos sobre Áreas de Conservación Reconocidas Internacionalmente 51
6.2.3 Impactos sobre Especies con Estatus de Conservación 52
6.2.4 Impactos Ocasionados por Desastres Naturales 53
6.3 Servicios Ecosistémicos 53

7. IMPACTOS ACUMULATIVOS 55
7.1 Introducción 55
7.2 Metodología 55
7.3 Resultados 56

8. PARTICIPACIÓN PÚBLICA 58
8.1 Antecedentes 58
8.2 Plan de Consulta Pública Complementaria (CPC) 63
8.2.1 Objetivos 63
8.2.2 Alcance 64
8.2.3 Roles y responsabilidades 64
8.2.4 Principios generales 64
8.3 Proceso Metodológico de la CPC 64
8.3.1 Identificación de grupos de interés 64
8.3.2 Consulta pública y divulgación 65
8.3.3 Convocatoria a la CPC 67
8.3.4 Desarrollo 67
8.3.5 Sistematización y Documentación 67
8.3.6 Responsabilidades 67
8.3.7 Cronograma 67
8.3.8 Mecanismos de Resolución de Reclamos y Sugerencias 68
8.3.9 Principales indicadores de desempeño 68

9. PROGRAMA COMPLEMENTARIO DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL DEL PROYECTO ... 69
9.1 Introducción 69
9.2 PROCEDIMIENTO PARA IDENTIFICACIÓN Y PROTECCIÓN DE FAUNA SILVESTRE 69
9.2.1 Especies a Considerar 69
9.2.2 Acciones Preventivas 70
9.2.3 Responsable 70
9.3 PROCEDIMIENTO DE HALLAZGOS FORTUITOS 70
9.4 Marco Legal 71
9.4.1 Leyes y reglamentos nacionales 71
9.4.2 Estándares del Banco Interamericano de Desarrollo 71
9.4.3 Programa de Monitoreo de Patrimonio Cultural 72
9.4.4 Procedimiento de Hallazgos Fortuitos 72
9.5 PLAN DE ADQUISICIÓN DE TIERRAS 74
9.5.1 Introducción 74
9.5.2 Objetivos 75
9.5.3 Alcance y Definiciones 75
9.5.4 Principios 76
9.5.5 Análisis de las Condiciones Económicas 76
9.5.6 Identificación de Actores y Censo 77
9.5.7 Inventario 77

9.5.8 Grupos Vulnerables 78
9.5.9 Impactos de Desplazamiento 78
9.5.10 Medidas de Compensación e Indemnización 78
9.5.11 Elegibilidad 79
9.5.12 Compensación/ Evaluación de Bienes 79
9.5.13 Determinación de Compensación 80
9.5.14 Participación Ciudadana 83
9.5.15 Mecanismo de Atención de Quejas 83
9.5.16 Acciones 83
9.5.17 Responsabilidades, Presupuesto y Cronograma 84
9.5.18 Monitoreo 84

10. CONCLUSIÓN 86

11. REFERENCIAS 87

ANEXO A LISTA DE VERIFICACIÓN

ANEXO B FOTOGRAFÍAS GEOREFERENCIADAS EN RELACIÓN AL PROYECTO

Lista de Tablas

Tabla 2-1: Clasificaciones de Magnitud
Tabla 2-2: Clasificación de la Significancia del Impacto
Tabla 5-1: Impactos y Medidas de Mitigación Identificados en el EIA
Tabla 6-1: Lista de Potenciales Especies con Estatus de Conservación de la UICN
Tabla 6-2: Servicios Ecosistémicos Potencialmente Afectados por el Proyecto
Tabla 7-1: Otras Obras de la Autopista Mercedes - Bragado
Tabla 8-1: Planificación del Trabajo de las Partes Interesadas
Tabla 9-2: Lista de Potenciales Especies con Estatus de Conservación de la UICN
Tabla 9-2: Jerarquía de los tres niveles de hallazgos fortuitos
Tabla 9-3: Modelo de Registro de Impacto de Bienes (ejemplo)
Tabla 9-4: Recomendaciones para Compensación en Función del Impacto

Lista de Figuras

Figura 4-1: Ubicación del Proyecto en Relación al País
Figura 4-2: Ubicación del Proyecto
Figura 4-3: Localización del Tramo Mercedes – Inicio de Variante Suipacha
Figura 4-4: Componentes del Tramo Mercedes al Inicio de Variante de Suipacha
Figura 4-5: Sección Típica de la Calzada nueva
Figura 4-6: Sitio Potencial del Yacimiento de Suelos para Terraplén
Figura 6-1: Campos de Cultivo al Borde de la Carretera y Derecho de Paso
Figura 6-2: Area Allanada para Construcción
Figura 6-3: Arroyos en el Área de Construcción
Figura 6-4: Instalación de Pilotes para el Puente
Figura 6-5: Trabajos Sobre Arroyo
Figura 6-6: Uso de suelo adyacente al Proyecto
Figura 6-7: Construcción Afectada
Figura 6-8: Construcción Afectada
Figura 6-9: Altar a “Guichito Gil”

Figura 6-10: Comunidades Indígenas y Áreas Protegidas en Relación al Proyecto
Figura 6-11: AICAS en Relación al Proyecto
Figura 8-1: Formato de Quejas
Figura 8-2: Convocatoria a Audiencia Pública
Figura 8-3: Carta de Invitación para Asistir a las Audiencias Públicas
Figura 8-4: Evidencia Fotográfica de la Consulta Pública en 9 de Julio

Acrónimos

Nombre	Descripción
AASc	Análisis Ambiental y Social Complementario
AAS	Análisis Ambiental y Social
ADA	Autoridad del Agua
AIAR	Análisis de Impactos Acumulativos Rápido
AICA	Área de Importancia para la Conservación de Aves
BICE	Banco de Inversión y Comercio Exterior
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BID Invest	Banco de soluciones del sector privado del Banco Interamericano de Desarrollo
cm	Centímetro
CO_2	Dióxido De Carbono
CONSULBAIRES	Consulbaires Ingenieros Consultores S.A.
CPC	Consulta Pública Complementaria
Db	Decibeles
Db (A)	Decibeles A
DIA	Declaración de Impacto Ambiental
DNV	Dirección Nacional de Vialidad
DPH	Dirección Provincial de Hidráulica
DPM	Dirección Provincial de Minería
EAS	Especialista Ambiental y Social
EIA	Estudio de Impacto Ambiental
EIAS	Estudio de Impacto Ambiental y Social
EPC	Especialista de Patrimonio Cultural
ERM	Environmental Resources Management (por sus siglas en inglés)
ESAP	Plan de acción Social y Ambiental (por sus siglas en inglés)
GEI	Gases de efecto invernadero
Ha	Hectárea
IAPI	Informe Ambiental Preliminar Integral
IBAT	Integrated Biodiversity Assessment Tool (por sus siglas en inglés)
IFC	Corporación Financiera Internacional (por sus siglas en inglés)

INAPL	Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano
Km	Kilómetro
Km^2	Kilómetros Cuadrados
LGS	Línea General San Martin (ferrocarril)
m	Metro
MACNBR	Museo Argentino de Ciencias Naturales “Bernardino Rivadavia”
MEGA	Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales
ND	Normas de Desempeño
OHSAS	Serie de evaluación de salud y seguridad ocupacional (por sus siglas en inglés)
OIT	Organización Internacional del Trabajo
ONG	Organización No Gubernamental
OP	Política Operativa (por sus siglas en inglés)
OPDS	Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible
PAT	Plan de Adquisición de Tierras
PCGAS	Programa Complementario de Gestión Ambiental y Social
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PMA	Plan de Manejo Ambiental
PPP	Participación Público-Privada
Pr	Punto de Referencia
RN	Ruta Nacional
SGAS	Sistema de Gestión Ambiental y Social
SGESA	Subgerencia de Estudios Socio-Ambientales
UICN	Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza
UOCRA	Unión Obrera de la Construcción
VEC	Componente ambiental y social valorado (por sus siglas en inglés)

1. INTRODUCCIÓN

Argentina tiene importantes necesidades de inversión en infraestructura, especialmente infraestructura vial (corredores viales) y energética (energía renovable y líneas de transmisión eléctrica). El gobierno ha expresado la intención de desarrollar proyectos por un total de US$69 mil millones al 2025, para lo cual requerirá un monto de inversión privada cercano a los US$30.000 mil millones. Para lograrlo, el gobierno ha emprendido una serie de reformas tendientes a promover las participaciones público-privadas, marco bajo el cual los inversionistas privados pueden participar en proyectos de infraestructura en el país.

En marzo de 2018, el Banco Interamericano de Desarrollo ("BID" o "Banco") aprobó el Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Argentina - AR-L1281 (el “Programa”), cuyo objetivo es atraer la inversión privada para el financiamiento de la infraestructura y contribuir al crecimiento económico, mediante una facilidad de garantías de inversión por US$490 millones y un préstamo de inversión por US$10 millones. El Organismo Ejecutor / Coordinador del Programa es la República de Argentina por medio del Ministerio de Hacienda, a través de su Dirección de Programas y Proyectos Especiales con Enfoque Sectorial Amplio. Las Autoridades Convocantes del Programa son Vialidad Nacional del Ministerio de Transporte para los proyectos viales y la Secretaría de Gobierno de Energía del Ministerio de Hacienda para los proyectos energéticos.

El BID está considerando emitir – dentro del Programa – una garantía parcial de crédito para un fideicomiso público de construcción que se financiará con créditos provenientes de la banca comercial y que, una vez constituido, proveerá crédito para financiar una porción del programa de Red de Autopistas y Rutas Seguras Etapa I propuesto por Vialidad Nacional. Cabe notar que BID Invest está considerando un financiamiento directo al fideicomiso para canalizar el financiamiento de la banca comercial. Las obras de la Red de Autopistas y Rutas Seguras Etapa I consideradas son los corredores A, B, C, E, F y Sur.

1.1 Propósito y Necesidad del Análisis Complementario

1.1.1 Antecedentes

El Proyecto Autopista Mercedes - Bragado, Tramo Mercedes al Inicio de Variante de Suipacha, B-AU-02, Corredor Vial B ya cuenta con un Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) finalizado en noviembre del 2018 y preparado por la firma consultora CCA Green B. S.A y por CONSULBAIRES 50 Ingenieros Consultores, al igual que una Declaración de Impacto Ambiental (DIA) aprobada por el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible de la Provincia de Buenos Aires en diciembre del 2018. Adicionalmente el Proyecto cuenta con un Estudio Ambiental Preliminar e Integral del Corredor B y un Informe Línea de Base Ambiental, en donde se describe el Proyecto como el Tramo Mercedes a Bragado (del km 104 al km 208,10). Este análisis complementario es sólo para el Tramo desde Mercedes hasta el Inicio de Variante de Suipacha (del km 104 al km 124, de 20 kms de longitud). Bajo el programa PPP, el Proyecto se licitó el 26 de enero de 2018 y fue otorgada la obra el 18 de junio de 2018 a la empresa CCCA Civil Panama S.A.- GREEN S.A.

Como parte del proceso de identificación y gestión de riesgos ambientales y sociales del Programa, el BID Invest contrató a Environmental Resources Management (ERM) para llevar a cabo una consultoría del análisis preliminar de los aspectos socioambientales de los corredores y sus proyectos. El Proyecto fue categorizado como Categoría B. La categorización ambiental y social sirve como indicador de la naturaleza, magnitud y extensión de los potenciales impactos que se esperan de un futuro proyecto. La definición de la categorización B del BID (OP-703, B3) es la siguiente:

Categoría B: “Aquellas operaciones que puedan causar principalmente impactos ambientales negativos localizados y de corto plazo, incluyendo impactos sociales asociados, y para los cuales ya se dispone de medidas de mitigación efectivas serán clasificadas en la “Categoría B”. Estas operaciones normalmente

requerirán un análisis ambiental y/o social centrado en temas específicos identificados durante el proceso de selección, así como un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS).”

Adicionalmente, el análisis preliminar determinó la necesidad de realizar este análisis complementario para actualizar el Proyecto para que esté en cumplimiento con los requisitos del BID Invest.

1.2 Objetivos y Alcance

1.2.1 Objetivo

El presente informe corresponde al Análisis Ambiental y Social Complementario (AASc) del Proyecto: Autopista Mercedes - Bragado, Tramo Mercedes Bragado (km 104) – Inicio de Variante de Suipacha (km 124), Corredor B.

El objetivo principal del AASc es analizar los estudios ya realizados para el proyecto y actualizar el análisis de impactos ambientales y sociales, con el propósito de identificar impactos y medidas de mitigaciones no consideradas anteriormente y lograr que el Proyecto esté en línea con los requisitos de las políticas del BID y del BID Invest (ver Sección 3).

Los objetivos específicos del AASc son:

- Analizar las condiciones de línea base ambiental y socioeconómica del área de influencia y de las comunidades afectadas presentadas en los documentos existentes e identificar brechas y/o estudios adicionales si es que son necesarios;
- Asegurar que la participación de las partes interesadas (las autoridades gubernamentales, las comunidades locales y el público en general) durante la preparación del EIAS ha sido adecuada y en línea con los requisitos del BID Invest;
- Identificar efectos ambientales, sociales y culturales del Proyecto, incluyendo impactos acumulativos asociados con otros desarrollos previstos en la región, no antes identificados;
- Identificar medidas de prevención y mitigación social y ambiental adicionales para minimizar los impactos adversos potenciales y maximizar los beneficios de las obras del Proyecto;
- Complementar el Sistema de Gestión Ambiental y Social ya desarrollado, con medidas de mitigación y requisitos de gestión ambiental y social a corto y largo plazo adicionales si es que son necesarias; y
- Asegurar el cumplimiento de las políticas, directrices y procedimientos de buenas prácticas relevantes y reconocidas internacionalmente, los tratados internacionales y acuerdos de los que Argentina forma parte.

1.2.2 Alcance

El presente AASc evalúa aquellos aspectos ambientales y sociales complementarios, necesarios para que el Proyecto cumpla con las políticas del BID y el BID Invest. Específicamente se han complementado los estudios ya existentes en relación a la identificación de partes interesadas, el análisis de impactos acumulativos, la consulta pública y aspectos relacionados con la adquisición de los terrenos.

1.3 Estructura y Contenido de Este Informe

El AASc fue preparado con el objetivo de presentar la información de una manera entendible, ordenada, sucinta y sistemática. El contenido se encuentra en 11 capítulos principales estructurados de la siguiente manera:

- Capítulo 1 – Introducción: La Introducción incluye información sobre el objetivo y alcance de este reporte, al igual que los antecedentes y la metodología.
- Capítulo 2 –Metodología para la Evaluación de Impactos: Este capítulo comprende un resumen de los criterios para la clasificación de los impactos y la determinación de su significancia.
- Capítulo 3 – Políticas Aplicables del BID y del BID Invest: Este capítulo describe el proceso de identificación y caracterización de los grupos de interés para compartir información y conocimiento acerca las Obras de Inicio.
- Capítulo 4 – Descripción Sucinta del Proyecto y Alternativas: Este capítulo es una descripción del Proyecto. Incluye los componentes y las actividades relacionadas a la construcción de las obras. Adicionalmente, este capítulo define el área de influencia general. Esta sección contiene mapas y planos para la presentación de las obras.
- Capítulo 5 – Resumen de los Estudios Ambientales Existentes: Este Capítulo resume los documentos existentes e incluye una recapitulación del análisis de los impactos ya definidos.
- Capítulo 6 – Análisis Ambiental y Social Complementario: Este capítulo comprende un análisis complementario de las condiciones existentes de los medios físicos, biológicos, sociales y culturales, e identifica y evalúa los impactos ocasionados el Proyecto, incluyendo medidas para reducirlos.
- Capítulo 7 – Impactos Acumulativos: esta Sección identifica los impactos acumulativos, aquellos impactos que pueden ser ocasionados por la combinación de otros proyectos futuros en la zona
- Capítulo 8 – Participación Pública: Este capítulo describe la metodología a seguir para asegurar que el Proyecto lleve a cabo los requisitos del banco con respecto a la identificación, el mapeo y la divulgación de información a las partes interesadas del Proyecto.
- Capítulo 9 – Programa Complementario de Gestión Ambiental y Social: Contiene un resumen de los planes de gestión y monitorio que se desarrollaron anteriormente y los planes adicionales para estar en línea con los requisitos del Banco. Cada Plan presenta las medidas y actividades que se aplicarán para la prevención, corrección, mitigación, protección y compensación de los impactos presentados en el Capítulo.
- Capítulo 10 – Conclusión: Resume brevemente los resultados del Análisis Ambiental y Social Complementario.
- Capítulo 11-Referencias: Incluye un listado de referencias usadas para la preparación de este reporte.

2. METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE IMPACTOS

Para la evaluación de los impactos complementaria asociados con de las actividades del Proyecto se utilizó el criterio profesional, el trabajo de campo y el análisis de gabinete del equipo profesional. Se llevó a cabo una revisión exhaustiva de los estudios existentes para reforzar tanto las medidas de manejo como los planes de gestión en cumplimiento con las políticas del BID Invest. Las siguientes secciones definen la metodología utilizada para identificar y evaluar los posibles impactos del Proyecto.

La evaluación de impactos se hizo a través de los siguientes pasos:

1. Caracterización de la línea base: las condiciones existentes antes que el Proyecto se desarrolle y se produzcan sus efectos. El equipo del Proyecto realizo una visita al Proyecto para verificar in situ las condiciones de línea de base descritas en el EIA;
2. Identificación de las fuentes de impactos que son producidos por el Proyecto;
3. Clasificación de los impactos antes de aplicar cualquier medida de mitigación;
4. Medidas de mitigación para atender al impacto; y
5. Clasificación de los impactos después de la mitigación con el fin de producir una clasificación del impacto “residual.”

2.1 Criterios de Clasificación de los Impactos

Los impactos se clasificaron en base a (1) la magnitud del impacto potencial y (2) la Sensibilidad/Vulnerabilidad / Importancia del Recurso/Receptor.

La magnitud de cada impacto fue evaluada mediante criterios que se identifican en la Tabla 2-1. Los criterios pueden variar en la medida que existan criterios específicos a los recursos para determinar la magnitud de un impacto (p. ej., los criterios de calidad del agua). Se utilizan colores para ayudar al lector a revisar la magnitud relativa de los impactos.

La magnitud es una función de las siguientes características de los impactos:

- Alcance/Cobertura
- Duración
- Escala
- Frecuencia
- Probabilidad (solamente para aquellos eventos no planificados)

La magnitud de los impactos toma en cuenta las diferentes dimensiones de un impacto particular con el fin clasificar el impacto en un espectro que va desde insignificante hasta grande. Algunos de los impactos se traducirán en cambios al entorno ambiental y socioeconómico que pueden ser inconmensurables, indetectables o dentro de un rango normal de variación natural. Estos impactos se caracterizan como de magnitud insignificante. En el caso de impactos positivos, es suficiente indicar que el Proyecto tendrá un impacto positivo, sin caracterizar el grado exacto de cambio positivo que probablemente ocurra.

Tabla 2-1: Clasificaciones de Magnitud

Clasificación	Descripción de Impacto
Insignificante	Ningún cambio perceptible en las condiciones de línea base.
Pequeña	Cambio perceptible de las condiciones de línea base y/o es probable que está dentro de las normas y estándares aplicables para el modo de uso.
Media	Cambio evidente de las condiciones de línea base y/o es probable que se acerque a las normas y estándares aplicables para el modo de uso.
Grande	Cambio significativo en comparación con las condiciones de línea base y/o es probable que exceda las normas y estándares aplicables para el modo de uso.

2.2 Sensibilidad /Vulnerabilidad/ Importancia del Impacto

Hay varios factores que definen la sensibilidad/vulnerabilidad/importancia del recurso/receptor, el que puede ser de carácter físico, biológico, cultural o humano.

- Cuando el recurso es físico (por ejemplo, un cuerpo de agua), se considera su calidad, sensibilidad al cambio e importancia en la escala local, nacional e internacional.
- Cuando el recurso/receptor es biológico o cultural (por ejemplo, el medio acuático), se considera su importancia y su sensibilidad al tipo específico del impacto (por ejemplo, su importancia local, regional, nacional o internacional).
- Cuando el receptor es humano, se considera la vulnerabilidad de la persona, comunidad o grupo social más amplio.

Hay otros factores que también pueden tomarse en consideración para caracterizar la sensibilidad/vulnerabilidad/importancia, tales como la protección legal, la política del gobierno, la opinión de las partes interesadas y el valor económico. Como en el caso de la magnitud, las clasificaciones de sensibilidad/vulnerabilidad/importancia son consistentes universalmente, pero las definiciones de estas clasificaciones pueden variar según el tipo de recurso/receptor. Las clasificaciones de sensibilidad / vulnerabilidad importancia son:

- Baja
- Media
- Alta

2.3 Determinación de la Significancia del Impacto

Una vez finalizada la caracterización de la magnitud del impacto y la sensibilidad/vulnerabilidad/importancia del recurso/receptor, la significancia puede ser asignada para cada uno de los impactos. La significancia del impacto puede ser asignada mediante una matriz similar a la Tabla 2-2.

Tabla 2-2: Clasificación de la Significancia del Impacto

		Sensibilidad / Vulnerabilidad / Importancia del Recurso/Receptor		
		Baja	***Media***	***Alta***
Magnitud del Impacto	Insignificante	Insignificante	Insignificante	Insignificante
	Pequeña	Insignificante	Menor	Moderada
	Media	Menor	Moderada	Mayor
	Grande	Moderada	Mayor	Mayor

La significancia de los impactos consideró la aplicación de ciertas medidas de control y por lo tanto la significancia resultante es residual (luego de la aplicación de las medidas).

3. POLÍTICAS APLICABLES DEL BID Y BID INVEST

3.1 Política de Sostenibilidad del BID Invest

El propósito de la Política de Sostenibilidad Ambiental y Social (la "Política de Sostenibilidad") es transmitir el compromiso del BID Invest con el desarrollo sostenible, que es una parte integral de su gestión del riesgo y de su mandato de desarrollo. La Política de Sostenibilidad se aplica a todas las actividades y operaciones que realiza y apoya el BID Invest.

Antes de la aprobación de las propuestas de inversión, el BID Invest evalúa sus posibles riesgos e impactos ambientales y sociales para verificar que cumplen las leyes y la normativa de los países anfitriones, así como lo dispuesto en su Política de Sostenibilidad y del BID incluyendo la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias, otras políticas de salvaguardia y lineamientos sectoriales del BID, y las normas de desempeño de sostenibilidad social y ambiental de la Corporación Financiera Internacional (IFC) y las guías sobre medio ambiente, salud y seguridad del Grupo Banco Mundial/IFC (incluidas las guías generales y las guías sectoriales sobre medio ambiente, salud y seguridad) descritas a continuación.

Las áreas específicas incluyen las siguientes:

- Prevención de la contaminación y eficiencia de recursos - promueve buenas prácticas industriales y estrategias para lograr la eficiencia en el uso de recursos a fin de minimizar los residuos y la contaminación en sus inversiones.
- Mitigación del cambio climático y desarrollo con bajas emisiones de carbono - se considera que la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo son aspectos prioritarios de las inversiones.
- Biodiversidad, servicios ecosistémicos y zonas protegidas – el BID Invest se ha comprometido a la protección, conservación, gestión y uso sostenible de la biodiversidad, los recursos naturales y los servicios ecosistémicos. Busca asegurar que sus operaciones incluyan medidas para salvaguardar hábitats esenciales y, cuando sea posible, proteger y mejorar los hábitats naturales, la biodiversidad y los servicios ecosistémicos que estos apoyan.
- Aspectos sociales, laborales y de salud y seguridad - El BID Invest está comprometido con las buenas prácticas internacionales en lo tocante a todos los aspectos sociales de cada proyecto que financia, incluidos los derechos humanos. Esto supone, sin limitación, exigir que los Clientees realicen lo siguiente:
    - consultas públicas significativas, acercamiento a las comunidades afectadas y comunicación con las mismas, implementación de mecanismos de compensación y de reclamos coherentes con los riesgos e impactos sociales y con la categoría del riesgo social y ambiental del proyecto;
    - buenas relaciones y prácticas laborales, incluido un mecanismo de gestión de reclamos para los trabajadores según los principios fundamentales y otras convenciones de la Organización Internacional del Trabajo (OIT);
    - buenas condiciones de trabajo y prácticas y estándares de salud y seguridad en línea con la serie de evaluación de salud y seguridad ocupacional (OHSAS) 18001 y con la Norma de Desempeño 2 de la IFC (trabajo y condiciones laborales);
    - igualdad de género, incluso evitando la exclusión por género en los proyectos financiados por el BID Invest (por ejemplo, en el lugar de trabajo, en las consultas públicas) y de forma coherente con la Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo del BID;

- participación e inclusión de personas con discapacidad, incluidos el acceso a entornos físicos, igualdad de oportunidad de empleo para personas con discapacidad y adhesión a los principios de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad;
- participación e inclusión de personas indígenas y otros grupos vulnerables, prevención y minimización de impactos adversos en los pueblos indígenas y otros grupos vulnerables de acuerdo con la Política Operativa sobre Pueblos Indígenas del BID y con la Norma de Desempeño 7 de la IFC (pueblos indígenas);
- conservación del patrimonio cultural de conformidad con la sección B.9 de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del BID (hábitats naturales y sitios culturales) y con la Norma de Desempeño 8 de la IFC (patrimonio cultural); y
- compensación equitativa y restauración de los medios de subsistencia de cualquier persona o grupo que sea desplazado o que tenga acceso limitado a su vivienda, comunidad o medio de vida de acuerdo con la Política de Reasentamiento Involuntario del BID y la Norma de Desempeño 5 de la IFC (adquisición de tierras y reasentamiento involuntario).

3.2 Normas de Desempeño de la Corporación Financiera Internacional (IFC)

La IFC, establecida en 1956, forma parte del Grupo del Banco Mundial y promueve la inversión sostenible del sector privado en los países en desarrollo. Las Políticas de Salvaguarda del Grupo del Banco Mundial han definido las buenas prácticas internacionales para los estudios de impacto ambiental y social durante los últimos 20 años. En abril de 2006, después de tres años de trabajo que incluyó una amplia consulta con las partes interesadas, la IFC presentó un conjunto de Normas de Desempeño (ND) basadas en las políticas de salvaguarda que reconocían los problemas específicos asociados con los proyectos del sector privado. Estas ND fueron actualizadas en enero de 2012.

Las ND de la IFC se han ampliado para incluir temas como los gases de efecto invernadero, los derechos humanos, la salud de la comunidad y la seguridad. Hay un mayor énfasis en la participación de la comunidad y los requisitos para las “consultas libres, previas e informadas”. Además, ahora hay un mayor enfoque en el desempeño social y ambiental de los proyectos que deben ser administrados y monitoreados a través de un plan de acción o del sistema de gestión continua. Las ND de la IFC se describen a continuación.

3.2.1 Normas de Desempeño

Las Normas de Desempeño del IFC son las siguientes:

Norma de Desempeño 1: Evaluación y Gestión de los Riesgos e Impactos Ambientales y Sociales

La Norma de Desempeño (ND) 1 destaca la importancia de la gestión ambiental y social durante un Proyecto. Sus objetivos generales son identificar y minimizar los riesgos e impactos ambientales y sociales, y el desarrollo sostenible del Proyecto y del entorno donde éste se ubica. Objetivos específicos incluyen los siguientes:

- Determinar y evaluar los riesgos y los impactos ambientales y sociales del Proyecto;
- Adoptar una jerarquía de medidas de mitigación para prever y evitar, o en su defecto minimizar, y, cuando existan impactos residuales, restaurar/compensar los riesgos y los impactos sobre trabajadores, las Comunidades Afectadas y el medio ambiente;
- Promover un mejor desempeño ambiental y social de los Clientes mediante el empleo eficaz de los sistemas de gestión;

- Garantizar que las quejas de las Comunidades Afectadas y las comunicaciones externas de otros actores sociales reciban respuesta y se manejen de manera adecuada; y
- Promover una participación adecuada de las comunidades afectadas y suministrar los medios para esta participación durante todo el ciclo del Proyecto, en los asuntos que pudieran afectarlas, y garantizar que se dé a conocer y divulgue la información ambiental y social pertinente.

Norma de Desempeño 2: Trabajo y Condiciones Laborales

La ND 2, reconoce que la búsqueda del crecimiento económico a través de la creación de empleo y la generación de ingresos debe estar acompañada por la protección de los derechos básicos de los trabajadores. Esta norma se basa en gran parte sobre convenciones e instrumentos internacionales tal como los de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y las Naciones Unidas. Esta norma busca promover el trato justo de los trabajadores, incluyendo la no discriminación y la igualdad de oportunidades, promover condiciones de trabajo seguras y saludables y prevenir el uso de trabajo forzado.

Norma de Desempeño 3: Eficiencia del Uso de los Recursos y Prevención de la Contaminación

Esta Norma busca gestionar los niveles de contaminación de aire, agua y tierra, y el consumo excesivo de recursos finitos potencialmente causados por el Proyecto La ND 3 reconoce que, aunque el desarrollo es integro para la mejora de la calidad de vida, existe un contrapeso donde este mismo desarrollo podría traer riesgos a la salud y la resiliencia de comunidades locales, regionales, y más asociados con aumento de gases de efectos invernaderos y pérdida de recursos que aportan servicios ecosistémicos.

Norma de Desempeño 4: Salud y Seguridad de la Comunidad

La ND 4 se enfoca en la gestión de los impactos a la salud y la seguridad que pueden resultar a causa de actividades de infraestructura y equipos asociados directamente con el Proyecto. Esta norma busca anticipar y evitar impactos adversos para la salud y la seguridad – incluyendo aspectos de seguridad física, aumento de conflicto, cambios sociales y aumento de accesos a sustancias nocivas. También busca salvaguardar los derechos humanos de comunidades particularmente en el contexto de interacciones con miembros de equipos de seguridad patrimonial.

Norma de Desempeño 5: Adquisición de Tierras y Reasentamiento Involuntario

La ND 5 se enfoca en los posibles impactos asociados con la adquisición de tierras y las restricciones sobre el uso de la tierra relacionadas con un Proyecto los cuales pueden tener impactos adversos sobre las comunidades y las personas que usan dichas tierras. Esta norma limita su alcance solamente a transacciones donde individuos o grupos pierden acceso a tierras de las cuales son propietarios, usuarios de costumbre, u ocupación.

Norma de Desempeño 6: Conservación de la Biodiversidad y Gestión Sostenible de Recursos Naturales Vivos

Esta norma reconoce que la protección y la conservación de la biodiversidad, el mantenimiento de los servicios ecosistémicos y el manejo sostenible de los recursos naturales vivos son fundamentales para el desarrollo sostenible. Los objetivos de esta norma se enfocan en la protección y manutención de la biodiversidad y los beneficios derivados del ecosistema, además del manejo sostenible de los recursos naturales vivos.

Norma de Desempeño 7: Pueblos Indígenas

La ND 7 busca atender la vulnerabilidad adicional que pueden sentir comunidades indígenas debido a la relación estrecha que pueden tener con la tierra y los recursos naturales que disfrutan, además de su probable vulnerabilidad política, económica, social y jurídica lo cual minimiza su capacidad para absorber

riesgos e impactos negativos en su entorno. Debido a que hay comunidades indígenas en el Área de Influencia del Proyecto, esta norma es aplicable.

Norma de Desempeño 8: Patrimonio Cultural

La ND 8 reconoce la importancia del patrimonio cultural para las generaciones actuales y futuras. Tiene como objetivo la protección del patrimonio cultural de los impactos adversos del Proyecto, y el fomento de la distribución equitativa de los beneficios derivados del uso del mismo.

3.2.2 Guías Generales sobre Medio Ambiente, Salud y Seguridad

La IFC publicó en 2007 las Guías Generales Sobre Medio Ambiente, Salud y Seguridad (Guías EHS, por sus siglas en inglés). Estas guías son documentos de referencia técnica que contienen ejemplos generales y específicos de la Buena Práctica Internacional para la Industria. Contienen los niveles y los indicadores de desempeño que generalmente pueden alcanzarse en instalaciones nuevas, con la tecnología existente y a costos razonables.

3.3 Políticas de Salvaguardas del BID

El BID es una entidad multilateral financiera que ha establecido salvaguardias y políticas ambientales y sociales para asegurar que los Proyectos financiados son sostenibles. Las políticas y salvaguardias representan mejores prácticas internacionales en los ámbitos de gestión ambiental, social y de seguridad. El BID requiere que las actividades de los proyectos financiados cumplan con estos estándares establecidos. Los estándares generales están detallados a continuación, junto con un breve análisis sobre su relevancia a este Proyecto.

3.3.1 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias – OP-703

Las salvaguardias en esta política rigen para todos los ciclos de un proyecto, con el propósito de asegurar la viabilidad ambiental de las inversiones del Banco. De acuerdo a las prácticas de desarrollo sustentable, el Banco prioriza la prevención y cuando sea necesario la mitigación y la gestión plena de impactos negativos.

Las Evaluaciones Ambientales y sus Planes de Gestión están diseñados como procesos de identificación y atención a dichos impactos. Las Salvaguardias proveen detalles sobre qué contenido debería haber en tanto las Evaluaciones como los Planes de Gestión, aparte de detalles sobre temas de importancia tal como la legislación nacional, procesos consultivos, supervisión y cumplimiento entre otros. Lineamientos de Implementación de la Política de Medio Ambiente fueron aprobados en el año 2007.

Esta política es relevante al Proyecto debido a ser recipiente de recursos financieros del Banco.

3.3.2 Política de Gestión de Desastres Naturales e Inesperados – OP-704

La política fue formulada para atender la vulnerabilidad elevada que sienten poblaciones en procesos de desarrollo al vivir por un desastre natural o inesperado. La política asigna importancia especial a la reducción de riesgo, buscando mejorar el marco institucional y el respaldo de gestión del riesgo de desastres. Las Directrices Para la Aplicación de la Política del Riesgo de Desastres fueron aprobadas en el año 2008.

Esta política es relevante al Proyecto debido a ser recipiente de recursos financieros del Banco.

3.3.3 Política de Reasentamiento Involuntario – OP-710

Esta política fue diseñada a atender los riesgos y las vulnerabilidades asociadas con desplazamiento físico involuntarios asociados con el desarrollo de un Proyecto. Busca evitar, minimizar o gestionar la necesidad

de desplazamiento físico y si no fuese posible, minimizando cambios que perjudican el modo de vida de poblaciones, tanto económicamente como socialmente. Los lineamientos relevantes en esta política fueron aprobados en el año 1999.

Esta política es aplicable al Proyecto ya que es necesaria la adquisición de tierras privadas.

3.3.4 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo – OP 761

Basada en investigaciones extensas sobre procesos de desarrollo, la política busca integrar temas sobre vulnerabilidades asociadas con género al proceso de evaluación de impactos y a planes de gestión. Toma en consideración la experiencia del Banco en su apoyo a la integración de las mujeres como líderes, participantes y beneficiarias del desarrollo.

Esta política es relevante al Proyecto debido que las actividades de desarrollo impactarán a ambos géneros.

3.3.5 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas – OP 765

El Banco busca apoyar procesos de desarrollo socioculturalmente apropiados de la economía y la gobernabilidad de Pueblos Indígenas, reconociendo sus derechos, aspiraciones y necesidades. Por medio de esta política se busca minimizar la vulnerabilidad que esto grupos podrían llegar a sentir al enfrentar proyectos de desarrollo en sus territorios, y apoyar el desarrollo pleno de comunidades indígenas en el Área de Influencia de sus proyectos.

Esta política puede ser aplicable si el proyecto se encuentra en territorios indígenas o si se determinado que el Proyecto impacta a la población indígena.

3.4 Política Operativa de Acceso a Información – OP 102

Con esta Política el Banco busca demostrar el uso transparente que hace de los fondos públicos y, al estrechar sus relaciones con los interesados, mejorar la calidad de sus operaciones y actividades de conocimiento y fortalecimiento de capacidad. El banco divulgará la información generada por el Banco y se compromete a proveer máximo acceso a la información, siempre y cuando la divulgación de información no sea más perjudicial que benéfica para los intereses, entidades o partes afectados, que el Banco esté legalmente obligado a abstenerse de divulgar la información o que ésta se haya recibido en el entendido de que no será divulgada.

Esta política es aplicable al Proyecto debido a ser recipiente de recursos financieros del Banco.

4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y ALTERNATIVAS

En este capítulo se presenta una descripción resumida del Proyecto y las alternativas analizadas. Para una descripción más detallada véase el EIA (expediente N 2145-23955/18) y su correspondiente DIA (1068/18) aprobado por el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible de la Provincia de Buenos Aires en diciembre del 2018.

4.1 Ubicación y Componentes

El Proyecto se trata de la construcción de Autopista en la RN Nº 5 en el Tramo Mercedes (km 104) – Inicio de Variante de Suipacha (km 124; ver Figura 4-1 y 4-2). Desde el inicio de la obra hasta cerca del km 106, la zona de camino tiene un ancho de 120 m, con la calzada actual construida a 35 m del alambrado derecho, previendo el espacio para una duplicación de calzada.

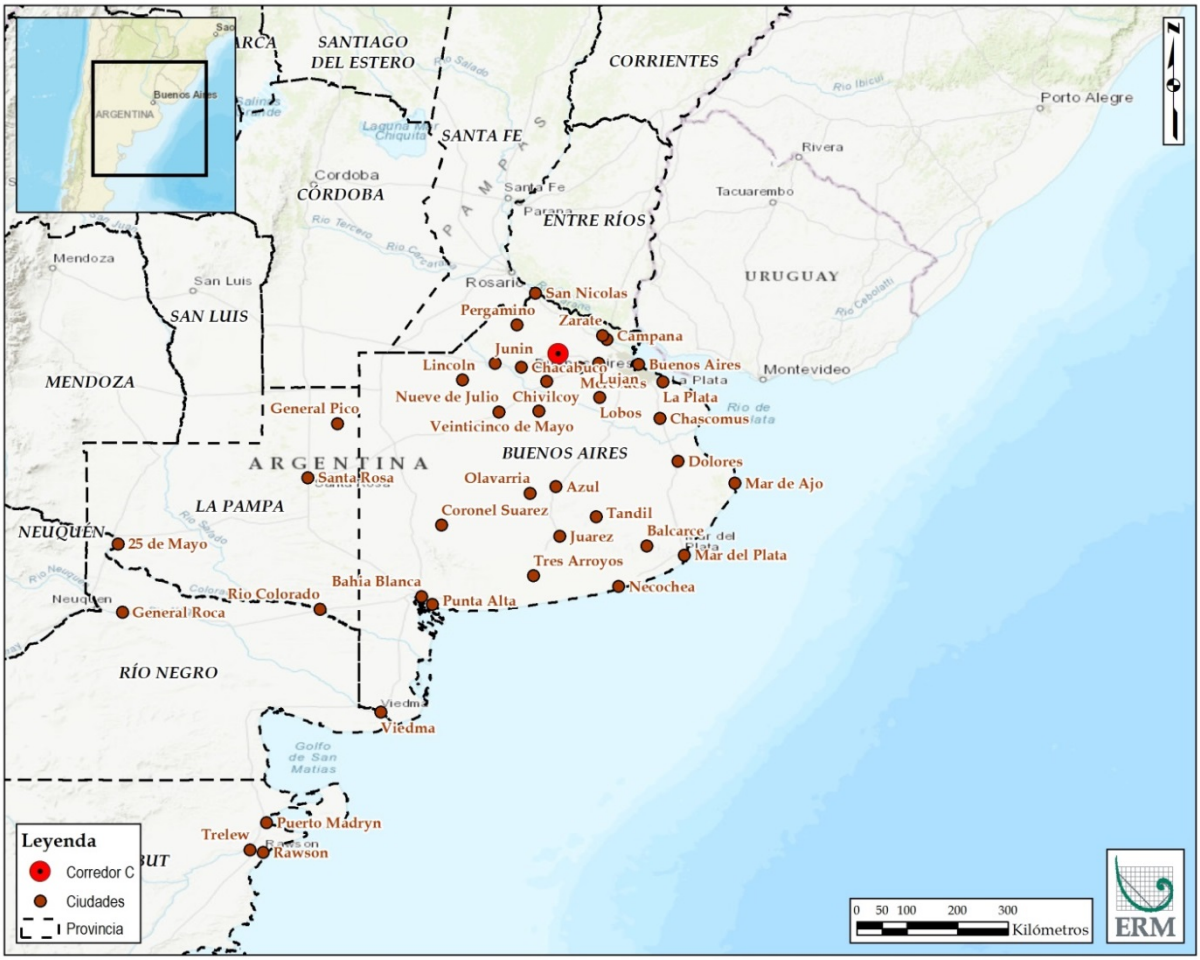


Figura 4-1: Ubicación del Proyecto en Relación al País

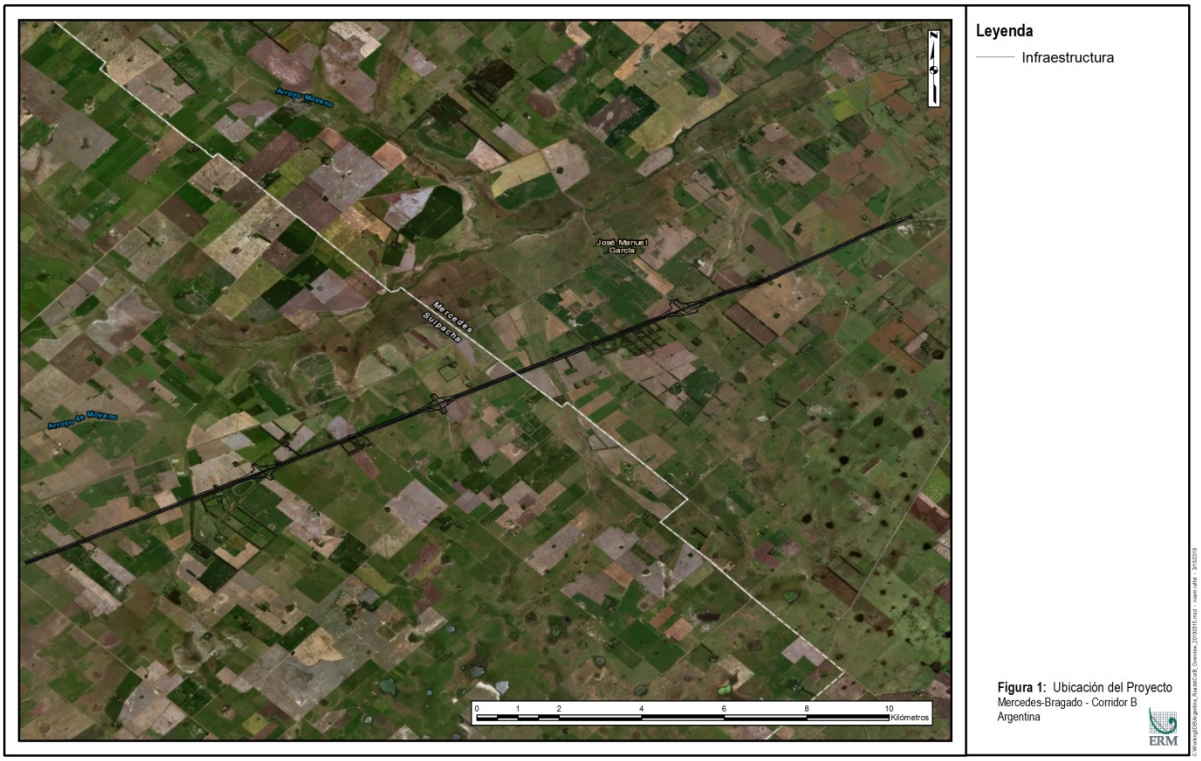


Figura 4-2: Ubicación del Proyecto

El Proyecto correspondiente a este estudio posee una longitud aproximada de 21,5 km, sobre un área llana. El Proyecto puede dividirse en dos sectores de acuerdo a las siguientes características:

- Sector desde Km 104 al Km 106: Estos primeros 2 Km, corresponden a una variante de la antigua traza de la RN N°5 en el cruce urbano de la ciudad de Mercedes. La zona de camino es de 120 m, con calzada existente recostada a 35 m aproximadamente del alambrado lado norte, previendo la futura duplicación de calzadas.
- Sector desde Km 106 al km 125,5: En los restantes 19,5 km de tramo, la zona de camino es de 70 m de ancho, con la calzada actual centrada en la misma, sin control de acceso ni cruces de caminos transversales importantes. En este tramo es necesario expropiar.

El Proyecto consiste en la duplicación de la calzada actual e incluye las siguientes características:

- Pr 6+225 a Pr 8+000 (km 104 a 105,6): duplicación a la izquierda ubicando el eje de autopista a 9,65 m hacia al lado sur del eje de calzada actual.
- Pr 8+000 a Pr 8+777,61 (km 105,6 a 106,4): construcción de ambas calzadas nuevas donde el eje del alineamiento cambia del lado izquierdo hacia el derecho de la calzada existente. Es necesario expropiar en forma variable hacia ambos lados.
- Pr 8+777,61 a Pr 26+125 (km 105,6 a 124,0): duplicación a la derecha ubicando el eje de autopista a 9,65 m hacia el lado norte del eje de calzada actual. Es necesario expropiar aproximadamente 30 m para lograr una zona de camino de 100 m de ancho.
- Adicionalmente, el Proyecto propone tres intersecciones y 5 puentes:
- Distribuidor de PR 13+137: de acceso a la estación ferroviaria de Manuel García de la Línea General Sarmiento, actualmente pavimentado, diseño tipo “trompeta,” permite minimizar las expropiaciones y

afectaciones a los predios frentistas y los volúmenes de obra. En el lado sur se incorporó una rotonda para facilitar los movimientos de intercambio entre las ramas que conectan la calzada descendente y la calle transversal en alto nivel.

- Conexión calzadas autopista-colectoras de Pr 18+505: Esta conexión entre las calzadas principales de la autopista y sus calles colectoras frentistas tiene el motivo de disminuir los tiempos de viaje y recorridos realizados por los frentistas.
- Distribuidor de Pr 22+388: intercambiador tipo diamante clásico, de retorno; ofrecería permeabilidad de circulación transversa a la ruta nacional por la red terciaria.
- Puente en km 108, Cruce Arroyo Hinojo: se construirá un puente de un tramo que cruza el Arroyo Hinojo en el Km 108,400. La superestructura se compone de 6 vigas pretensadas pre-moldeadas de 14,90 m de luz entre apoyos y 1,15 m de altura separadas 2,10 m entre sí; con una losa superior hormigonada in situ, de 0,20 m de espesor. La carpeta de rodamiento es de concreto asfaltico de 5 cm de espesor. La calzada tiene un ancho de 7,30 con banquina interna y externa pavimentada de 1,50 m y 3,00 m respectivamente, bordeadas con defensas tipo New Jersey con base de 0,40 m. El ancho total del tablero es de 13,10.
- Puente en Km 111, Distribuidor de acceso a Manuel García: el tablero de la estructura se compone de dos tramos formados por 5 vigas pretensadas pre-moldeadas de 24,40 m de luz y 1,15 m de altura, con una losa hormigonada in situ sobre vigas en 0.20 m de espesor. Las vigas se encuentran separadas 2.11 m entre sí. Cada tramo en sus extremos se completa con viguetas transversales en correspondencia con los apoyos.
- Puente en Km 114 sobre el Arroyo Los Ranchos: 6 vigas pretensadas pre-moldeadas de 14,90, de luz entre apoyos y 1.15 m de altura separadas 2.10 m entre sí. Con una losa superior hormigonada in situ de 0.20 m de espesor. La carpeta de rodamiento es de concreto asfaltico de 5 cm de espesor. La calzada tiene un ancho de 7,30 con banquina interna y externa pavimentada de 1,50 m y 3,00 m respectivamente, bordeadas con defensas tipo New Jersey. El ancho total del tablero es de 13,10 m.
- Puente en km 120,200, Distribuidor cruce con camino vecinal: En este kilometro se proyecta un puente con las mismas características estructurales y con las mismas dimensiones que el puente descrito para el km 111.
- Puente en km 121,900, distribuidor cruce con camino vecinal: este puente tiene las mismas características estructurales que el de los Arroyos Hinojo y los Ranchos, pero con las vigas pretensadas cubriendo una luz entre apoyos de 20,90, y los pilotes de 1,20 m de diámetro y 15,00 m de longitud. Se contempla la afectación de tres parcelas.

Otros elementos del Proyecto incluyen cunetas a los laterales del camino con un ancho mínimo de 3 m, y en algunos sectores donde el camino lo permite, con ancho de 20 m (entre el km 98 y el km 105), barandas de defensa metálicas, iluminación, señalización, y reforestación compensatoria.

La ubicación del tramo, los componentes específicos, y ejemplos de secciones del calzado se presentan a continuación en las Figuras 4-3 a 4-5. Véase el EIA para más detalles del diseño.

Figura 4-3: Localización del Tramo Mercedes – Inicio de Variante Suipacha

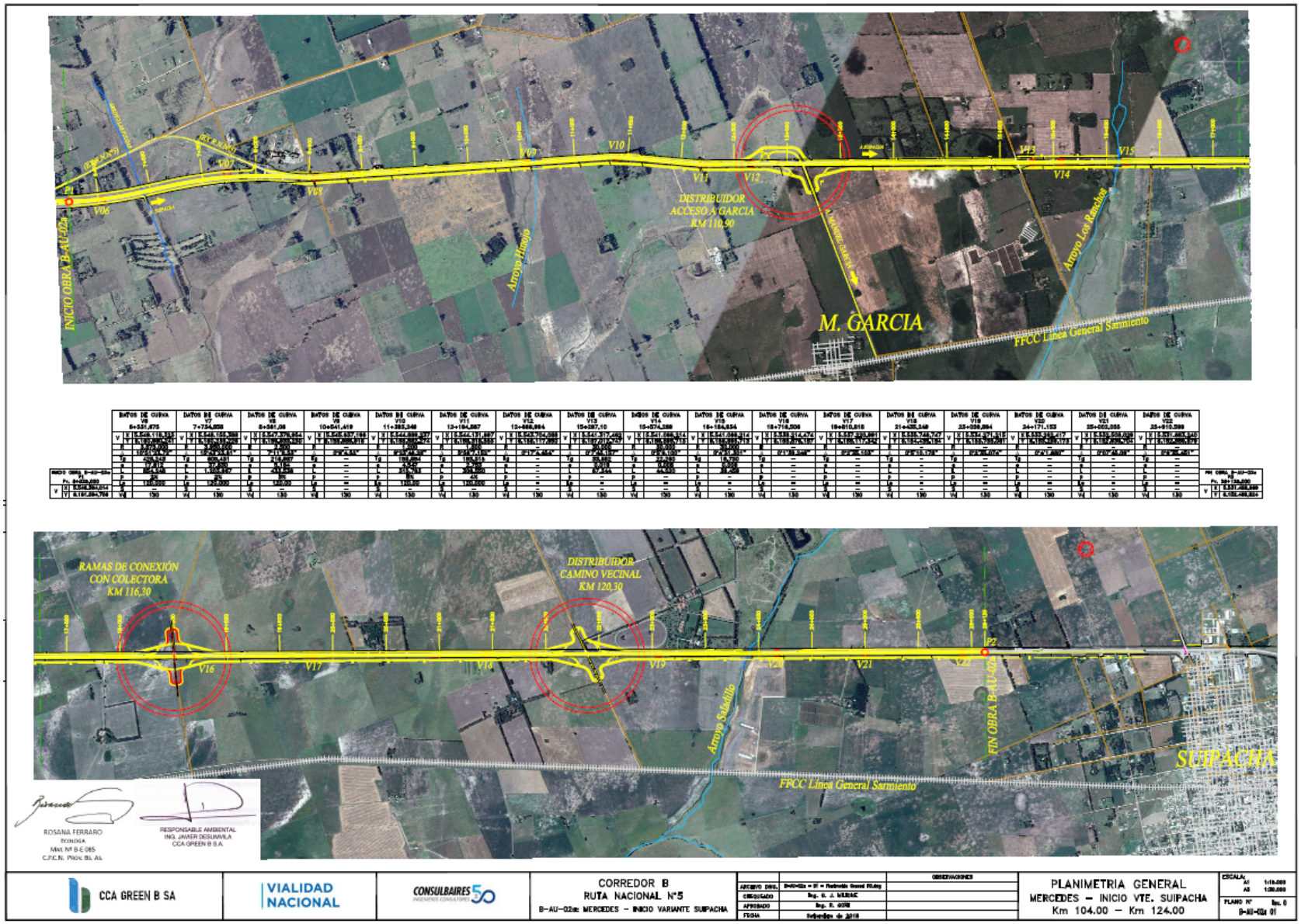


Figura 4-4: Componentes del Tramo Mercedes al Inicio de Variante de Suipacha

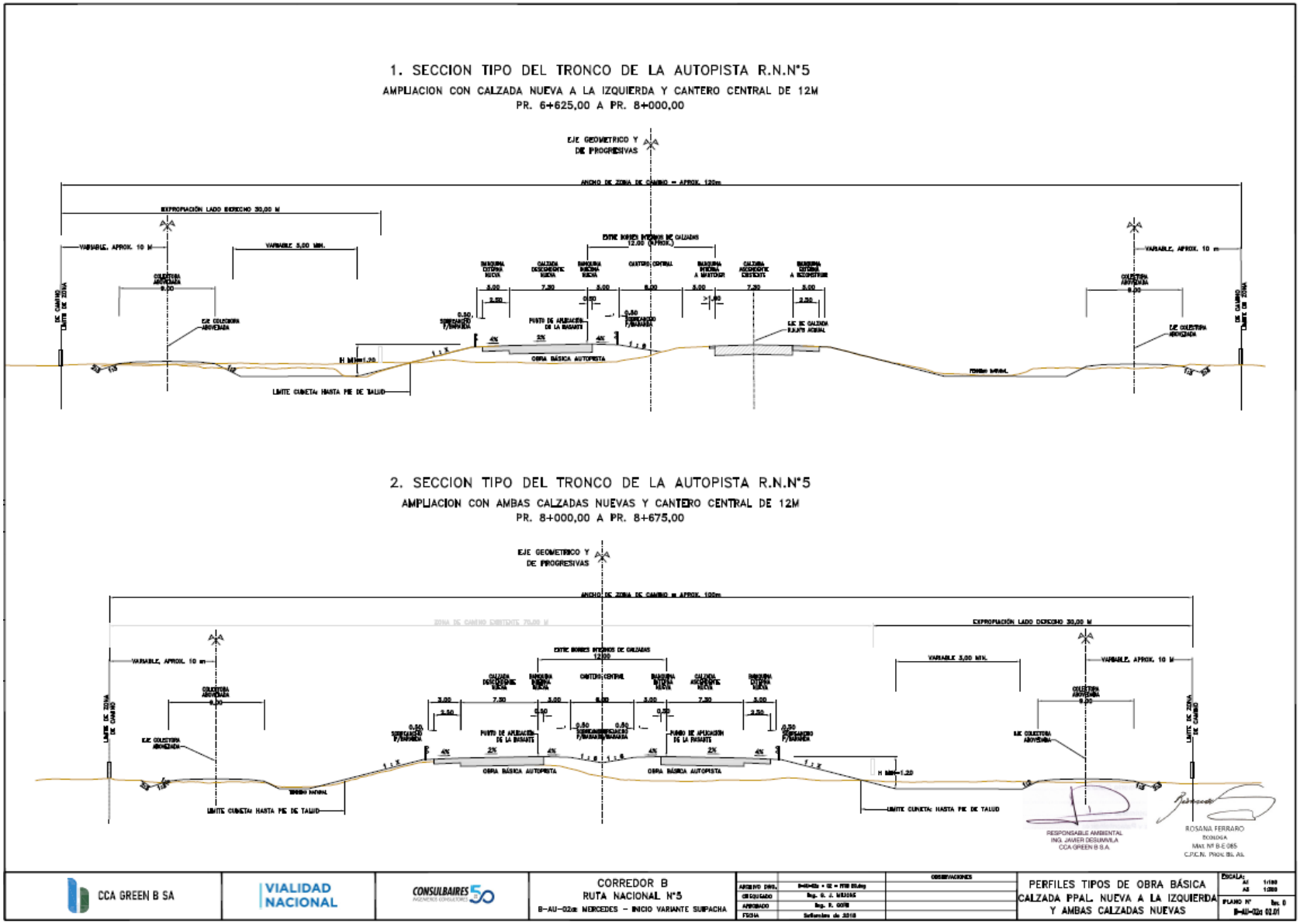


Figura 4-5: Sección Típica de la Calzada nueva

4.1.1 Instalaciones Auxiliares

Campamento

El campamento principal de la empresa contratista (y otros puntos operativos menores necesarios a lo largo de la traza) probablemente se instale en un predio aledaño a la zona de camino y ocupará la superficie necesaria para desarrollar aquellas actividades vinculadas con la construcción como acopio de materiales, talleres, sector de estacionamiento para equipos, oficinas y viviendas para el personal.

La ubicación de las áreas operativas fuera del nuevo trazado (campamentos y yacimiento de extracción de materiales), queda a criterio de la empresa adjudicataria de los trabajos, por lo que en esta instancia es imposible ubicar físicamente estos sectores, si bien queda claro que estas áreas operativas deberán cumplir, tanto en lo que hace a su ubicación como en su funcionamiento, lo indicado en este estudio y en las Especificaciones Técnicas Ambientales.

Canteras

Considerando que el suelo procedente de los préstamos laterales en la propia zona de camino no será suficiente para completar la ejecución de los terraplenes necesarios para la presente obra, el EIA indica que se estudió un yacimiento fuera de la zona de camino. El mismo se emplaza a unos 2 km de Ruta Nacional N°5 y adyacente a las vías del ferrocarril LGS, y se accede por un camino vecinal en el km 106,30 de la R.N. N°5. El predio posee una superficie de 14,05 ha. En el momento que la Concesionaria complete el acuerdo comercial con el propietario de la parcela y previo a su utilización en la obra, deberá gestionar la Declaración de Impacto Ambiental de la cantera de suelo que se explotará para la obra, según la ley 24585, decreto 968/97, otorgada por Dirección Provincial de Mínería (DPM).

Figura 4-6: Sitio Potencial del Yacimiento de Suelos para Terraplén

No hay en la zona canteras de áridos, con lo cual, todos los que se utilizarán en las capas de pavimentos y en los hormigones de las estructuras provendrán de canteras comerciales habilitadas y con autorización de la Dirección Provincial de Minería.

4.1.2 Expropiaciones

Según el Informe sobre el Estado de Liberación de Traza por Corredor (DNV, 2019), el Proyecto confirmó que para el corredor B, hay 47 parcelas afectadas, de las cuales, a marzo de 2019, 31 parcelas se encuentran liberadas (66%). ERM revisó la Lista de Expropiación del Proyecto y los Permisos de Paso firmados por Vialidad Nacional y los propietarios de las parcelas adquiridas.

El proceso de expropiación se hace de acuerdo a la Ley 21499 (Ley Nacional de Expropiaciones). A continuación, se presentan los diferentes pasos que se han llevado a cabo:

a. Se aprueba el Proyecto.

b. Se hace un catastro para identificar todos los bienes que va a afectar la obra y se declara de Utilidad Pública de acuerdo al Artículo 17 de la constitución.

c. Se estudia el título de propiedad.

d. Se consigue dirección y teléfono de propietarios.

e. Se hace un primer contacto telefónico. Se explica que la propiedad (o parte de la propiedad) se identificó como de Utilidad Pública, se da información de la obra y se muestra cómo la obra afecta propiedad. Se procura que los primeros contactos sean personales. El equipo de contacto de cada Proyecto es conformado por dos personas, se procura que sea hombre y mujer.

f. Se hace una Nota de Presentación (obra, empresa que la desarrolla, cómo se va a afectar propiedad). Incluye nombre y teléfonos de personas referentes para la expropiación. Se le habla del permiso de pasoi .

g. El Tribunal de Expropiaciones de la Nación realiza la tasación (valuación de la propiedad). Para esto hay una visita a la misma. De ahí 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. De ahí hay aceptación o rechazo por parte de propietario.

h. En caso de rechazo, 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. También se haría un juicio si no hay papeles de propiedad, el cual no es el caso. Toda la documentación de propiedad está en orden en las parcelas a ser expropiadas.

i. Se firma del convenio y se prepara el referéndum del administrador que convalida el convenio antes del pago. Todo por trasferencia bancaria a la cuenta del propietario.

j. Se hace la toma de posesión del terreno si no se ha dado permiso de paso.

k. Se inscribe la propiedad expropiada a nombre del estado nacional argentino- patrimonio del estado.

4.2 Alternativas Consideradas

Según el EIA del Proyecto, se realizaron estudios de alternativas con relación a la ubicación y diseño de las intersecciones, dado que la posición y geometría de la segunda calzada fueron predefinidas en el proyecto de los años ’80. La revisión de documentos del Proyecto para este reporte no identificó información adicional sobre las alternativas consideradas.

4.3 Descripción de las Etapas de Construcción

Aunque los documentos revisados no incluyen descripción de las actividades de construcción, típicamente, estas deben incluir las siguientes:

1. Montaje de campamentos, plantas productoras de hormigones, y asfaltos y depósitos de materiales - En la etapa constructiva o preparatoria de la actividad, se prevé el montaje de los campamentos

   a. El campamento debe contar con zonas de acopio de materiales, talleres, sector de estacionamiento para equipos, oficinas y viviendas para el personal

   b. Las acciones tienen que ver con la instalación de los mismos y con las actividades que se desarrollan:

      i. Implantación de la oficinas y talleres

      ii. Implantación de sanitarios para el personal

[i] El Permiso de Paso se da antes de formalizar la expropiación y en éste se da permiso a Vialidad de iniciar las obras mientras se cierra el proceso.

iii. Instalación de plantas asfálticas.

iv. Acopio y utilización de materiales e insumos

2. Preparación de la zona de implantación de las obras - Son las tareas de preparación de la zona donde se desarrollará la obra. Debe incluir las siguientes acciones:
   a. Retiro de alambrados y liberación de la traza
   b. Demoliciones.
   c. Extracción de árboles
   d. Reubicación de servicios de infraestructura si es necesario: corresponde al traslado y reubicación de electricidad y Fibras ópticas si las hay
3. Movimientos de suelos - Incluye la construcción de una plataforma de suelo y su compactación en capas regulares. Sobre esta se colocarán las capas especiales hasta alcanzar la cota de proyecto. Incluye las excavaciones requeridas para el mejoramiento del sistema de drenaje, los desmontes para mejorar curvas verticales y pendientes. Se relaciona con las siguientes acciones:
   a. Extracción de tierra vegetal
   b. Apertura de caja
   c. Excavación no clasificada
   d. Desmonte
4. Construcción de paquete estructural - Se relaciona con las siguientes acciones:
   a. Compactación de la subrasante
   b. Conformado de terraplenes y banquinas
   c. Construcción sub base
   d. Construcción de estructuras adicionales: puentes, distribuidores, y conexiones.
5. Construcción de obras complementarias: obras hidráulicas las cuales involucran las siguientes acciones:
   a. Refuncionalización de alcantarillas
   b. Refuncionalización de cunetas y canales de drenaje
   c. Construcción de alcantarillas
6. Transporte de insumos, materiales y equipos – incluye las siguientes acciones:
   a. Transporte de materiales (suelos, asfaltos, piedra, arena, cemento, cal, combustibles, mezclas asfálticas, hormigones, etc.)
   b. Transporte de maquinarias
   c. Movimiento de camiones, vehículos y personal
7. Desvíos - incluye la construcción, mejoramiento y mantenimiento durante el período en que se utilicen y eventualmente su abandono, de todos los caminos de servicio necesarios, entre los que se mencionan: acceso a yacimientos y campamentos, desvíos para el tráfico de los vehículos sin perjuicio de los trabajos de construcción. Las actividades vinculadas son las siguientes:
   a. Construcción, mejoramiento y mantenimiento de caminos auxiliares

   b. Señalización
   c. Publicidad

8. Ejecución de obras anexas: incluye las siguientes actividades:
   a. Iluminación
   b. Señalización

9. Desmovilización y restauración (fase de abandono) - Transporte de equipos, desmantelamiento de campamentos e instalaciones, demolición de construcciones, limpieza y disposición de residuos y escombros. Para la restauración se ha considerado la adecuada nivelación de los destapes, revegetalización de canteras y zonas de explotación de materiales.

4.3.1 Fuerza Laboral

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 85 personas. Se prevé la incorporación de personal femenino en puestos administrativos, técnicos, soporte, auxiliares. Se estima un porcentaje del 2% de participación del personal femenino.

En cuanto a las condiciones laborales, se proveerá al personal que se incorpora a las obras:

- Vivienda
- Transporte desde la vivienda a las obras
- Transporte desde las obras a sus domicilios
- Viandas con comida caliente en obra para todo el personal.
- Comedores en obra.
- Elementos de seguridad pasiva personal, tales como cascos; guantes; botas; máscaras; anteojos; cinturones, etc, y todo equipo de protección personal necesario de acuerdo al puesto que cubra cada persona.
- Francos compensatorios para el personal foráneo en función de la distancia (1 día de franco cada 4.5 días trabajados).
- Horario laboral: de lunes a sábado de 7 a 18 hs con una hora de descanso de 12 a 13 hs.
- Capacitaciones en las áreas:
  - Técnicas (operación de equipos, compactación de suelo, bases granulares y asfalto)
  - Seguridad e higiene
  - Medio ambiente

A su vez, se respetarán los Convenios Colectivos de Trabajo vigentes y la legislación laboral correspondiente, con prescindencia de cualquier otro régimen. Las contrataciones se realizan 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.

4.3.2 Cronograma y Estado Actual del Proyecto

El plan de obra para el Programa del Corredor B está compuesto por veinte (20) trimestres, dando una duración total de 5 años desde la fecha de suscripción. El Proyecto está proyectado a iniciar en el segundo trimestre, por una duración de 12 trimestres (36 meses), finalizando en el trimestre 13 del Programa.

De acuerdo al cronograma de obras, se ha considerado como posible fecha de habilitación del tramo de la autopista al año 2021.

4.4 Descripción de la Etapa de Operación

Las actividades del Proyecto durante la etapa de operación se consideran menores e incluyen:

- Funcionamiento del Sistema Vial – Tránsito
- Mejoras (iluminación, puestos de servicios, puestos de auxilios, telefonía de contacto, reforestación)
- Tareas periódicas de Mantenimiento

5. RESUMEN ESTUDIOS AMBIENTALES EXISTENTES

5.1 Informe Ambiental Preliminar Integral (IAPI)

La firma consultora CCA Green B. S.A., preparó un Informe Ambiental Preliminar Integral (IAPI) para el Corredor Vial B – Provincia de Buenos Aires en septiembre del 2018 y un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) para el corredor B en Noviembre del 2018 junto con CONSULBAIRES 50 Ingenieros Consultores, para introducir los proyectos propuestos para el Corredor Vial B, el cual incluye el Proyecto de Mercedes – Bragado, considerado en este informe.

5.2 Estudio de Impacto Ambiental

El Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del Proyecto se finalizó en noviembre del 2018 y fue elaborado por la firma consultora CCA Green B. S.A y por CONSULBAIRES 50 Ingenieros Consultores. El área de estudio se ubica en el área de Bragado, a aproximadamente 218 km al suroeste de Buenos Aires. Según el EIA, de acuerdo a criterios internacionales y desde el punto de vista del desarrollo sostenible, para proyectos de trasportación, debe considerarse el impacto sobre la calidad de vida de la población (impacto socio ambiental) y en particular el impacto de la obra sobre la salud de la población aledaña a la misma. El estudio de impacto ambiental considera que los impactos potenciales podrían resultar en los siguientes aspectos:

- El mayor desarrollo de las comunicaciones permitirá también un mejor acceso a áreas de menor grado de desarrollo, con la consiguiente pérdida de condiciones naturales, usos de suelo y costos de la tierra y los inmuebles.
- Las condiciones del diseño vial facilitarán el incremento del tránsito y con ello el de los valores en los índices de contaminación (sonora y por aire).
- La operación de la vía podría dar lugar, con el aumento de la cantidad y velocidad del tránsito, a la generación de discontinuidad en la red vinculatoria (social, económica) explícita o implícita existente entre ambos lados de la Ruta.

Para los análisis ambientales de nuevas vías de comunicación, el EIA destaca la importancia de valorar los siguientes factores significativos que fueron evaluados como factores de importancia media y alta:

- Calidad del aire y medio sonoro.
- Suelos.
- Recursos hídricos superficiales.
- Flora y fauna.

Con respecto a estos factores de mayor importancia, el EIA llego a las siguientes conclusiones:

Calidad de Aire y medio sonoro:

En base a la evaluación de impactos realizada en el EIA se indica:

- Este impacto se produce durante el período de tiempo que duren las etapas preliminares de la construcción.
- El aire puede verse afectado negativamente por el material particulado levantado durante los movimientos de tierra necesarios para la adecuación y construcción de calles interiores y camino de acceso, la nivelación, excavación de zanjas y drenajes. También afectará la calidad del aire, el material particulado asociado a otros movimientos de suelos, la circulación de maquinarias y operación de

equipos y durante el transporte de materiales, hacia el predio de la Planta, dependiendo en todos los casos de las condiciones climáticas del sitio, que incide en la medida de dispersión de las emisiones.

- Se considera, asimismo, que los gases de combustión producidos por los equipos y vehículos utilizados durante estas tareas también tendrán un efecto negativo sobre la calidad del aire.
- La generación de ruido se produce por el uso de la maquinaria, el movimiento de la misma a lo largo de la traza. Según la evaluación, la importancia varía entre alta, media y baja, en todos los casos el ruido se produce en horarios de trabajo y en términos generales no hay afectación directa sobre la población de las localidades ya que hay una suficiente distancia entre la traza propuesta y las áreas urbanas.

Suelos:

- La eliminación de la cubierta vegetal, durante las tareas de construcción, también puede conducir a la generación de condiciones que produzcan procesos de erosión hídrica y/o eólica que pueden degradar la capa edáfica.
- Las acciones de circulación de maquinarias, que incluyen movimientos de equipos y transporte de materiales, pueden afectar por compactación el suelo circundante del área. Las características, importancia y tiempo y superficie a afectar por la operación de tránsito vehicular y equipos asociados pueden generar pequeñas pérdidas de lubricantes y combustibles, alterando la calidad de los suelos acción que repercutirá sobre el suelo circundante.

Recursos hídricos superficiales:

- Al modificarse la nivelación del suelo en el área operativa, mientras se realizan las obras de drenaje correspondientes y en períodos de lluvia, se podrán producir leves afectaciones al recurso hídrico superficial por escurrimientos y drenaje.
- Las obras que podrían afectar el drenaje natural de las aguas pluviales son las derivadas de las tareas preliminares, en tanto que una menor incidencia estaría generada por la instalación y presencia de depósitos, se ponderan los impactos como bajos y medios.
- En el caso de efectuarse algún almacenamiento de combustibles y/o aceites en los obradores, la inadecuada disposición de estos recipientes puede llegar a afectar la calidad de las aguas superficiales en épocas de grandes lluvias.
- Los residuos generados que contengan hidrocarburos pueden afectar la calidad del agua existente, si no son convenientemente gestionados.

Flora y fauna:

- La reformulación de una nueva línea de borde en algunos tramos, si bien plantea la remoción de un número más o menos importante en relación al total de ejemplares existentes, requerirá un cuidadoso análisis afinado de la posibilidad de preservación de los ejemplares afectados, teniendo en cuenta el interés de conservación, su estado, su edad y su porte, sus características particulares, etc.

Expropiaciones:

- Si bien las expropiaciones no son extensas, éste es un impacto necesario para poder llevar adelante el proyecto de autopista.

Población Residente:

- La población vinculada al área de obra puede ver impactos como consecuencia de la emisión de polvo, ruido, gases, etc., originados por el tránsito de camiones, que si bien serán acotados en el tiempo deberán ser atenuados.
- Dado que casi la totalidad del proyecto discurre en áreas de muy baja densidad, el efecto se considera de baja importancia.

Infraestructura y Servicios

- Tanto los servicios como la infraestructura existentes recibirán impactos negativos en esta etapa de la obra, sin embargo son de importancia baja a media.

Transporte y Tránsito

- Todos los impactos sobre estos factores durante la etapa de construcción se consideran negativos aunque su importancia varía entre media y baja y estos impactos están referidos al entorpecimiento de rigor que ocurre en áreas de obra.
- Asimismo se consideran impactos negativos de ponderación media a aquellos que pudieran ocurrir por derrames accidentales y fallas técnicas y operativas.

Actividades Económicas y Productivas

- Estas actividades se verán afectadas negativamente, pero con una ponderación baja, especialmente por el obrador y los movimientos de entrada y salida de maquinarias y camiones al y del mismo.

Para la identificación de impactos, el EIA uso la metodología recomendada por el Mega II[ii], confeccionando matrices de doble entrada, en donde las filas de la matriz indican las actividades necesarias para la construcción, operación y mantenimiento, y las columnas indican los factores del medio físico, natural y socio económico susceptibles de ser impactado. Los impactos potenciales identificados por el EIA y su calificación ambiental se presentan junto con las medidas de mitigación propuestas en la Tabla 5-1.

La calificación ambiental de los impactos que presenta el EIA es la expresión numérica de la interacción de los siguientes parámetros o criterios: carácter, intensidad, extensión, duración, desarrollo y riesgo de ocurrencia. El valor de la clasificación ambiental corresponde a un valor global de la importancia o significancia del impacto.

[ii] Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales (MEGA -Versión II – 2007), Elaborado por El Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Secretaría de Obras Públicas, Dirección Nacional de Viabilidad.

Tabla 5-1: Impactos y Medidas de Mitigación Identificados en el EIA

Calificaciones de Significancia de los Impactos

Insignificante
Menor
Moderado
Mayor
Positivo

Recurso/Receptor e Actividad de Impacto	Fase del Proyecto	Medidas de Mitigación Propuestas	Calificación Ambiental / Significancia del Impacto
Calidad de Aire			
Tareas Preliminares – implantación del Obrador y Plantas Asfálticas	Construcción	• Evitar la dispersión de polvo. Humedecer con agua antes de realizar una actividad y mantener la capa superior del suelo siempre húmeda • Los vehículos y maquinarias serán revisados antes de ser utilizados en la obra. Se deberá tener en cuenta no sólo lo referente a fluidos, sino también a los gases de combustión de los mismos. Se prohíbe la reparación y mantenimiento de sobre la pista.	Alto
Tareas Preliminares – implantación de la Planta asfáltica	Construcción		Moderado
Tareas Preliminares – Planta de elaboración materiales	Construcción		Alto
Tareas Preliminares – Desbosque, Dest. Y Limpieza	Construcción		Moderado
Movimientos de suelos – Excavación o desmonte: extracción de tierra vegetal, apertura de caja, excavación, desmonte y yacimientos	Construcción		Alto a Moderado
Paquete estructural – compactación de la subrasante, terraplenes y banquinas, sub base, base, riegos, mezcla asfáltica y carpetas de rodamiento	Construcción		Moderado a Menor
Transporte de material y maquinarias	Construcción		Moderado a Menor
Desvíos	Construcción		Menor
Tránsito	Operación		Moderado
Mantenimiento	Operación		Moderado
Mejoras	Operación		Menor
Ruido			
Tareas Preliminares – implantación del Obrador y Plantas Asfálticas	Construcción		Moderado
Tareas Preliminares – implantación de la Planta asfáltica	Construcción		Moderado

Recurso/Receptor e Actividad de Impacto	Fase del Proyecto	Medidas de Mitigación Propuestas	Calificación Ambiental / Significancia del Impacto
Tareas Preliminares – Planta de elaboración materiales	Construcción	• Se reducirá el ruido al mínimo indispensable y se realizarán en horarios que no perturben o lo hagan lo menos posible a la vida cotidiana de los vecinos, en aquellos sectores de la traza en que haya interferencia del proyecto con los sectores urbanos. • Las operaciones en el campamento/obrador se realizarán de forma tal que los niveles de ruido exterior, medidos en un lugar sensible al ruido, no superen los 65 Db (A). • El equipo móvil incluyendo maquinaria pesada, deberá estar en buen estado mecánico y de carburación, de tal manera que se queme el mínimo necesario de combustible reduciendo así las emisiones atmosféricas. • El estado de los silenciadores de los motores debe ser bueno, para evitar el exceso de ruidos.	Alto
Tareas Preliminares – Depósitos	Construcción		Menor
Tareas Preliminares – Desbosque, Dest. Y Limpieza	Construcción		Moderado
Movimientos de suelos – Excavación o desmonte: extracción de tierra vegetal, apertura de caja, excavación, desmonte y yacimientos	Construcción		Moderado a Menor
Paquete estructural – compactación de la subrasante, terraplenes y banquinas, sub base, base, riegos, mezcla asfáltica y carpetas de rodamiento	Construcción		Moderado
Transporte de material y maquinarias	Construcción		Moderado a Menor
Desvíos	Construcción		Menor
Tránsito	Operación		Moderado
Mantenimiento	Operación		Moderado
Mejoras	Operación		Menor
Suelos			
Tareas Preliminares – Expropriaciones	Construcción	• Realizar tareas tendientes a evitar alteraciones en el nivel del suelo, reponiéndose el suelo que haya sido removido. • Trabajar dentro del espacio marcado y sin salir del mismo. En el caso que resulte absolutamente necesario salir de la zona marcada, se tomarán medidas de protección ambiental para evitar cualquier alteración. • Mantener toda el área de trabajo, despejado y libre de basura orgánica. • Utilizar el equipo que minimice la perturbación a la superficie, la	Moderado
Tareas Preliminares – implantación del Obrador y Plantas Asfálticas	Construcción		Menor
Tareas Preliminares – implantación de la Planta asfáltica	Construcción		Menor
Tareas Preliminares – Planta de elaboración materiales	Construcción		Moderado a menor
Tareas Preliminares – Depósitos	Construcción		Menor
Movimientos de suelos – Excavación o desmonte: extracción de tierra vegetal, apertura de caja, excavación, desmonte y yacimientos			Menor

Recurso/Receptor e Actividad de Impacto	Fase del Proyecto	Medidas de Mitigación Propuestas	Calificación Ambiental / Significancia del Impacto
Desvíos - Varios Parquización y revestimiento taludes	Construcción	compactación del suelo y la pérdida de capa vegetal superior. • Recuperar la capa vegetal en todas las áreas con capacidad agrícola, en los lugares donde las actividades de construcción puedan dar como resultado una mezcla de capas vegetales superiores con los subsuelos y donde la compactación del subsuelo es de interés. • Minimizar los movimientos dentro del área de trabajo con el objeto de minimizar la compactación de la capa vegetal superior, la materia orgánica y el subsuelo. Se pondrá especial atención si los suelos se vuelven excepcionalmente húmedos y saturados de agua. • Se deberán tomar medidas para evitar derrames de combustible o lubricantes que puedan afectar los suelos o cursos de agua. • Prohibir realizar la carga de combustible y cambios de aceites y lubricantes en otro lugar que no sean talleres habilitados. En el caso que resultase imprescindible efectuar carga de combustible y recambio de lubricantes y filtros de equipamiento, dicha actividad se realizará sólo en el obrador. En todo los casos se deberá garantizar que no se afectará en lo más mínimo al terreno natural. • En el aprovisionamiento de combustible y el mantenimiento del equipo móvil y maquinaria, incluyendo lavado y cambios de aceite, se evitará que estas actividades contaminen los suelos • Los cambios de aceites de las maquinarias deberán ser cuidadosos, disponiéndose el aceite de desecho en bidones o tambores y deberá preverse su disposición final. Por ningún motivo estos aceites serán en el suelo.	Positivo
Desvíos - Varios Desagüe y alcantarillado	Construcción		Positivo
Riesgos – Derrames accidentales	Construcción		Moderado
Riesgos – Fallas Técnicas	Construcción		Menor
Mantenimiento – Revestimiento de taludes, mantenimiento de forestación	Operación		Positivo
Mejoras – Escarificado área de demolición	Operación		Positivo

Recurso/Receptor e Actividad de Impacto	Fase del Proyecto	Medidas de Mitigación Propuestas	Calificación Ambiental / Significancia del Impacto
Relieve – Estabilidad de Pendientes, Topografía			
Mantenimiento – Revestimiento de taludes, mantenimiento de forestación	Operación	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA por ser un impacto positivo.	Positivo
Mejoras – Escarificado área de demolición	Operación	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA por ser un impacto positivo.	Positivo
Recursos Hídricos Superficiales			
Tareas Preliminares – implantación del Obrador y Plantas Asfálticas	Construcción	• No colocar instalaciones cercanas a cualquier cuerpo de agua dulce permanente o transitorio para evitar impactos negativos graves en el caso de producirse algún accidente. • El Contratista, de acuerdo al diseño del Obrador que realice, deberá determinar los sistemas de drenaje que podrán ser a cielo abierto o entubados tanto para la evacuación de agua de determinados procesos que se realicen, como de agua de lluvia y la forma en que estos se integrarán al sistema natural de drenaje. • Se evitará el vertido de aguas de lavado o de enjuague de hormigones a los cursos de agua, como también de cualquier otro residuo proveniente de las operaciones de mezclado de hormigones. • Los cambios de aceites de las maquinarias deberán ser cuidadosos, disponiéndose el aceite de desecho en bidones o tambores y deberá preverse su disposición final. Por ningún motivo estos aceites serán vertidos a las corrientes de agua. • En el aprovisionamiento de combustible y el mantenimiento del equipo móvil y maquinaria, incluyendo lavado y cambios de aceite, se evitará que estas actividades contaminen las aguas. Los sectores para estas actividades deberán estar ubicados en forma aislada de cualquier curso de agua.	Menor
Tareas Preliminares – implantación de la Planta asfáltica	Construcción		Moderado a menor
Tareas Preliminares – Planta de elaboración materiales	Construcción		Moderado a menor
Tareas Preliminares – Depósitos	Construcción		Menor
Movimientos de suelos – Excavación o desmonte: extracción de tierra vegetal, apertura de caja, excavación, desmonte y yacimientos	Construcción		Moderado a menor
Paquete estructural – compactación de la subrasante, terraplenes y banquinas, sub base, base, riegos, mezcla asfáltica y carpetas de rodamiento	Construcción		Menor
Desvíos - Varios Parquización y revestimiento taludes	Construcción		Positivo
Desvíos - Varios Desagüe y alcantarillado	Construcción		Positivo
Riesgos – Derrames accidentales	Construcción		Moderado
Mantenimiento – Revestimiento de taludes, mantenimiento de forestación	Operación		Positivo
Mejoras – Escarificado área de demolición	Operación		Positivo
Riesgos – Derrames accidentales	Operación		Alto
Riesgos – Fallas técnicas y operativas	Operación		Moderado

Recurso/Receptor e Actividad de Impacto	Fase del Proyecto	Medidas de Mitigación Propuestas	Calificación Ambiental / Significancia del Impacto
		• Remover la estiba de ramas de todos los lugares donde sea probable que se perturbe el drenaje. • Remover inmediatamente las obstrucciones de los patrones naturales de drenaje como así también, aquellas obstrucciones a los senderos usados por los animales y la población.	
Ecosistema - Flora			
Tareas Preliminares – implantación del Obrador y Plantas Asfálticas	Construcción	• Ubicar las instalaciones del pañol obrador en sitios no arbolados • Desmontar la menor cantidad de árboles y arbustos. En caso de tener que realizarlo, se realizará un estudio puntual. • No remover la capa superficial del suelo. Todas las tareas de acceso y laterales del área de trabajo se efectuarán sobre el suelo y carpeta herbácea original, lo que ayuda a la posterior revegetación una vez concluida la obra. • Está terminantemente prohibido la caza de fauna silvestre o doméstica. • Reubicar la capa vegetal superior de forma uniforme en todas las áreas que hayan sido despejadas. La reubicación se pospondrá en los períodos de lluvias fuertes. • Despejar y remover solamente la vegetación de superficie (maleza, matorrales), a menos que el área vaya a ser excavada o nivelada. • Remover la capa vegetal superior hasta la profundidad en la cual se produce un marcado cambio de color (aprox. 10 cm), hasta un máximo de 30 cm, donde está presente la capa vegetal más profunda. Donde el cambio de color no sea evidente se determinarán las profundidades de la capa vegetal superior por textura y estructura.	Menor
Tareas Preliminares – implantación de la Planta asfáltica	Construcción		Menor
Tareas Preliminares – Planta de elaboración materiales	Construcción		Menor
Tareas Preliminares – Depósitos	Construcción		Menor
Tareas Preliminares – Desbosque, Dest. Y Limpieza	Construcción		Menor
Movimientos de suelos – Excavación o desmonte: extracción de tierra vegetal, apertura de caja, excavación, desmonte y yacimientos	Construcción		Moderado a menor
Transporte de material y maquinarias	Construcción		Menor
Desvíos - Varios Parquización y revestimiento taludes	Construcción		Positivo
Riesgos – Derrames accidentales	Construcción		Menor
Mantenimiento – Revestimiento de taludes, mantenimiento de forestación	Operación		Positivo
Riesgos – Derrames accidentales	Operación		Moderado
Riesgos – Fallas técnicas y operativas	Operación		Moderado

Recurso/Receptor e Actividad de Impacto	Fase del Proyecto	Medidas de Mitigación Propuestas	Calificación Ambiental / Significancia del Impacto
		• Apilar a un costado la capa superficial removida, para que una vez concluidas las tareas, se reponga en beneficio de la recuperación del estrato herbáceo. • Ubicar todo el producto del desmonte en montones apropiados para su carga y retiro, distanciados 30 metros como mínimo entre sí y de áreas forestadas para reducir el peligro de incendios.	
Ecosistema - Fauna			
Tareas Preliminares – implantación del Obrador y Plantas Asfálticas	Construcción	• Ubicar las instalaciones del pañol obrador en sitios no arbolados. • Desmontar la menor cantidad de árboles y arbustos. En caso de tener que realizarlo, se realizará un estudio puntual. • No remover la capa superficial del suelo. Todas las tareas de acceso y laterales del área de trabajo se efectuarán sobre el suelo y carpeta herbácea original, lo que ayuda a la posterior revegetación una vez concluida la obra. • Está terminantemente prohibido la caza de fauna silvestre o doméstica. • Reubicar la capa vegetal superior de forma uniforme en todas las áreas que hayan sido despejadas. La reubicación se pospondrá en los períodos de lluvias fuertes. • Despejar y remover solamente la vegetación de superficie (maleza, matorrales), a menos que el área vaya a ser excavada o nivelada. • Remover la capa vegetal superior hasta la profundidad en la cual se produce un marcado cambio de color (aprox. 10 cm), hasta un máximo de 30 cm, donde está presente la capa vegetal más profunda. Donde el cambio de color no sea evidente se determinarán las profundidades de la capa vegetal superior por textura y estructura.	Moderado
Tareas Preliminares – implantación de la Planta asfáltica	Construcción		Moderado
Tareas Preliminares – Planta de elaboración materiales	Construcción		Moderado
Tareas Preliminares – Depósitos	Construcción		Menor
Tareas Preliminares – Desbosque, Dest. y Limpieza	Construcción		Menor
Movimientos de suelos – Excavación o desmonte: extracción de tierra vegetal, apertura de caja, excavación, desmonte y yacimientos	Construcción		Positivo
Paquete estructural – compactación de la subrazante, terraplenes y banquinas, sub base, base, riegos, mezcla asfáltica y carpetas de rodamiento	Construcción		Moderado
Transporte de material y maquinarias	Construcción		Moderado
Riesgos – Derrames accidentales	Construcción		Moderado
Tránsito	Operación		Menor
Mantenimiento – Revestimiento de taludes, mantenimiento de forestación	Operación		Positivo
Mejoras – Iluminación	Operación		Menor
Riesgos – Derrames accidentales	Operación		Moderado

Recurso/Receptor e Actividad de Impacto	Fase del Proyecto	Medidas de Mitigación Propuestas	Calificación Ambiental / Significancia del Impacto
		• Apilar a un costado la capa superficial removida, para que una vez concluidas las tareas, se reponga en beneficio de la recuperación del estrato herbáceo. • Ubicar todo el producto del desmonte en montones apropiados para su carga y retiro, distanciados 30 metros como mínimo entre sí y de áreas forestadas para reducir el peligro de incendios.	
Población – Salud y Seguridad			
Riesgos – Derrames accidentales	Construcción	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA.	Moderado
Riesgos – Fallas técnicas y operativas	Construcción	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA.	Menor
Mantenimiento – desmalezamiento, señalización, iluminación, y reforestación limpieza de cunetas y alcantarillas	Operación	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA por ser un impacto positivo.	Positivo
Mejoras – Iluminación, repavimentación, puestos de servicio, escarificado área de demolición	Operación	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA por ser un impacto positivo.	Positivo
Mejoras – Iluminación, puestos de servicio, puestos de auxilio	Operación	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA por ser un impacto positivo.	Positivo
Riesgos – Derrames accidentales	Operación	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA.	Menor
Riesgos – Fallas técnicas y operativas	Operación	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA.	Menor
Población - Generación de empleo			
Tareas Preliminares, movimientos de suelos, paquetes estructurales, obras hidráulicas, transporte, desvíos, y obras anexas	Construcción	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA por ser un impacto positivo.	Positivo
Tránsito y transporte, mejoras	Operación	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA por ser un impacto positivo.	Positivo
Mantenimiento – desmalezamiento, señalización, iluminación, revestimiento de taludes y reforestación limpieza de cunetas y alcantarillas	Operación	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA por ser un impacto positivo.	Positivo
Infraestructura Vial			
Paquete estructural – compactación de la subrasante, terraplenes y banquinas, sub base, base, riegos, mezcla asfáltica y carpetas de	Construcción	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA.	Moderado

Recurso/Receptor e Actividad de Impacto	**Fase del Proyecto**	**Medidas de Mitigación Propuestas**	**Calificación Ambiental / Significancia del Impacto**
rodamiento			
Tránsito y transporte	Construcción	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA.	Moderado a bajo
Desvíos - Varios Parquización y revestimiento taludes	Construcción	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA por ser un impacto positivo.	Positivo
Tránsito y transporte, mejoras	Operación	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA por ser un impacto positivo.	Positivo
Mantenimiento – desmalezamiento, señalización, iluminación, revestimiento de taludes y reforestación limpieza de cunetas y alcantarillas	Operación	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA por ser un impacto positivo.	Positivo
Tránsito y Transporte			
Tareas Preliminares – implantación del Obrador y Plantas Asfálticas	Construcción	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA.	Moderado
Tareas Preliminares – implantación de la Planta asfáltica	Construcción	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA.	Moderado
Tareas Preliminares – Planta de elaboración materiales	Construcción	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA.	Moderado
Movimientos de suelos – Excavación o desmonte: extracción de tierra vegetal, apertura de caja, excavación, desmonte y yacimientos	Construcción	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA.	Menor
Paquete estructural – compactación de la subrasante, terraplenes y banquinas, sub base, base, riegos, mezcla asfáltica y carpetas de rodamiento	Construcción	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA.	Moderado
Transporte de material y maquinarias	Construcción	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA.	Menor
Desvíos – Parquización, revestimientos, alcantarillados	Construcción	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA por ser un impacto positivo.	Positivo
Riesgos – Derrames accidentales	Operación	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA.	Moderado
Riesgos – Fallas técnicas y operativas	Operación	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA.	Moderado
Actividades económicas y productivas (ganadería, agricultura, turismo, comercio)			
Expropiaciones	Construcción	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA.	Moderado

Recurso/Receptor e Actividad de Impacto	Fase del Proyecto	Medidas de Mitigación Propuestas	Calificación Ambiental / Significancia del Impacto
Tareas Preliminares – implantación del Obrador y Plantas Asfálticas	Construcción	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA.	Moderado
Movimientos de suelos – Excavación o desmonte: extracción de tierra vegetal, apertura de caja, excavación, desmonte y yacimientos	Construcción	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA.	Moderado
Paquete estructural – compactación de la subrasante, terraplenes y banquinas, sub base, base, riegos, mezcla asfáltica y carpetas de rodamiento	Construcción	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA por ser un impacto positivo.	Positivo
Tránsito y transporte, mejoras	Operación	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA por ser un impacto positivo.	Positivo
Mantenimiento – desmalezamiento, señalización, iluminación, revestimiento de taludes y reforestación limpieza de cunetas y alcantarillas	Operación	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA por ser un impacto positivo.	Positivo
Riesgos – Derrames accidentales	Operación	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA.	Moderado
Riesgos – Fallas técnicas y operativas	Operación	No se incluyen medidas de mitigacion en el EIA.	Moderado

Fuente: Resumido de la información contenida en el EIA, 2019.

El análisis del EIA se enfoca en los potenciales impactos que el Proyecto pueda tener sobre la población, desde temas de salud y seguridad hasta los potenciales efectos negativos sobre la calidad del aire, agua y generación de ruido y vibraciones. Sin embargo, no se analiza en detalle o no se hace mención de los efectos sobre áreas protegidas o de importancia para la conservación, el aspecto cultural, o aspectos sociales sensibles como las expropiaciones y comunidades indígenas. Con respecto a los impactos sociales, estos son mayormente calificados como positivos, con impactos negativos identificados para algunas actividades específicas de la etapa de construcción. El EIA no presenta medidas de mitigación para impactos negativos sobre los siguientes factores sociales que han sido calificados con significancia Menor o Moderado a Menor: salud y seguridad, infraestructura vial, tránsito y transporte, y actividades económicas y productivas.

En la línea base que presenta el IAPI, se identifica o reconoce la presencia en el área de estudio del Proyecto de los siguientes factores no evaluados en el EIA: especies con estatus de conservación, áreas de conservación reconocidas internacionalmente y sitios arqueológicos. Estos elementos representan riesgos ambientales y sociales que deben ser evaluados y, en caso de que el impacto sea calificado como significativo, manejarlos por medio de la aplicación de la jerarquía de mitigación. Las medidas de mitigación propuestas en el EIA se concentran en disminuir los efectos negativos sobre receptores ambientales físicos (aire, agua, suelo) y en el caso de receptores ambientales bióticos, todas las medidas son para flora,

inclusive cuando se estima que algunas actividades de la construcción tendrían impactos negativos con significancia Media a Alta sobre la fauna.

5.3 Plan de Manejo

Este Proyecto presenta un Plan de Gestión Socio Ambiental en el EIA de septiembre de 2018 y un Plan de Manejo Ambiental desarrollado por los mismos consultores y con fecha de Enero del 2019.

El PGAS contiene un conjunto de medidas durante las etapas de construcción, operación y mantenimiento incluidas en los siguientes programas:

1. Programa de Manejo de Obradores.
2. Programa de Seguridad Vial.
3. Programa de Materiales Peligrosos.
4. Programa de Residuos Asimilables a Urbanos y Especiales de Obra.
5. Programa de Manejo de Contingencias Ambientales.
6. Programa de Manejo de Suelo, Aire y Agua
7. Programa de Manejo de Flora y Fauna.
8. Programa de Cierre.
9. Programa de Monitoreo.
10. Programa de Información a la Comunidad.

Esto programas consisten de la siguiente información cada uno:

- Efectos ambientales que se desean prevenir o corregir.
- Descripción de medidas de mitigación.
- Fases del Proyecto en las que son aplicables.
- Responsable de la implementación.
- Periodicidad de Fiscalización del grado de Cumplimiento y Efectividad de la Medida, y
- Responsable de la Fiscalización.

Las medidas de mitigación incluidas en el PGAS se resumen en la Tabla 5-1.

Adicionalmente, el Plan de Manejo Ambiental de Enero del 2019 presenta medidas de mitigación para la etapa de construcción en los siguientes programas:

1. Programa de aspectos legales e institucionales.
2. Programa de capacitación del PMA.
3. Programa de control de la contaminación.
4. Programa de protección del patrimonio natural.
5. Programa de protección del patrimonio cultural.
6. Programa de relaciones con la comunidad.
7. Programa de manejo ambiental de obradores y campamentos.
8. Programa de manejo ambiental de equipos, maquinarias, herramientas y transporte.

9. Programa de extracción de materiales, yacimientos, canteras y préstamos.
10. Programa de manejo ambiental de residuos.
11. Programa de seguridad y contingencias.
12. Programa del seguimiento del PMA.
13. Programa del monitoreo ambiental.

Esto planes de manejo consisten de la siguiente información cada uno:

- Fase del proyecto.
- Área de aplicación.
- Objetivo.
- Responsable de ejecución
- Pautas generales sobre cómo se desarrollará el programa.

5.4 Declaración de Impacto Ambiental

En la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), aprobado por el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible de la Provincia de Buenos Aires con fecha de 5 de diciembre del 2018, se declara ambientalmente apto el Proyecto, siempre y cuando se cumplan los condicionamientos y requisitos incluidos en el Anexo I, de este mismo. Los condicionamientos requeridos incluyen:

1. La Contratista deberá contar con un Plan de Gestión Ambiental específico para la etapa de construcción, que se encuentre en concordancia por la normativa de Dirección Nacional de Vialidad (MEGA) y que contenga las recomendaciones establecidas en el EIA y los requerimientos y observaciones aquí desarrollados. Deberá estar rubricado por los profesionales intervinientes, los que deben encontrarse debidamente inscritos y habilitados en el Registro de Profesionales de este Organismo. El Plan de Gestión Ambiental y todos los Programas y Subprogramas que este contemple, deberán ser de estricto conocimiento y cumplimiento por parte de todo el personal afectado a la obra.
2. Desarrollar un Programa de Monitoreo Ambiental, que contemple todos aquellos factores ambientales susceptibles de ser afectados por la obra, y a los efluentes y residuos generados que puedan afectar dichos factores durante las distintas etapas de la obra. Para cada uno de ellos se propondrán parámetros a monitorear, frecuencia de las mediciones, y las técnicas a ser aplicadas tanto para el muestreo como para los análisis.
3. La Contratista deberá desarrollar un Programa de Medidas de Mitigación particular para el proyecto propuesto en etapa constructiva. Las mismas apuntarán a evitar, prevenir, corregir y compensar los impactos negativos identificados en el proyecto, tanto los considerados en el EslA como aquellos observados en la presente evaluación.
4. Previo al inicio de las obras, la Dirección Nacional de Vialidad deberá garantizar que la Contratista implemente acciones de divulgación hacia la población del área de influencia, en los medios de comunicación local de mayor alcance, como así también la realización de encuentros consultas y/o reuniones informativas; que contemple las actividades vinculadas al proyecto que habrán de ocasionar inconvenientes y/o molestias en el normal desarrollo de su vida cotidiana.
5. Contar con la autorización de la Dirección Provincial de Hidráulica (DPH), sobre readecuación y renovación de Obras de Arte, e incluir las medidas específicas en el Programa de Procedimientos Específico.

6. Contar con un acuerdo en forma consensuada con los Municipios, vinculado a la gestión a implementar con los materiales, escombro y sobrantes de la actividad, remoción de banquinas y calzadas y producto de las tareas extractivas de poda y desmalezado, en función de sus características, y la elección de los sitios escogidos para su disposición final, cumplimentando la legislación vigente y consensuarse con los municipios involucrados en el proyecto, debiendo contar en obrador con las autorizaciones pertinentes.
7. En el caso que el suelo extraído contenga restos de demolición, deberá disponerse en relleno sanitario o cava, previo cumplimiento de la Res. 353/10 en el marco de la legislación provincial vigente.
8. Contar con un Programa de Ordenamiento Vial aprobado por la inspección de obra y consensuado con el municipio. Coordinar alternativas, desvíos y modificaciones de tránsito, contemplando las actividades vinculadas al proyecto y la duración del mismo que habrán de ocasionar inconvenientes y/o molestias en el normal desarrollo de su vida cotidiana: reducción, obstrucción y desvío de la calzada. Contemplar recaudos específicos respecto al número diario de camiones que exige las actividades de excavación y movimiento de tierra. La difusión con anterioridad a la comunidad debe ser lo prioritario. Se deberá contemplar la señalización correspondiente, para cada caso, de acuerdo a la normativa vigente.
9. La Contratista deberá contar con las correspondientes autorizaciones otorgadas por la Autoridad del Agua (A.D.A) de acuerdo a la Resolución N 0 333/17 y complementarias.
10. Deberá Contar con la Declaración de Impacto Ambiental de todas las canteras que se explotarán para la obtención de materiales necesarios para la obra, según la ley 24585 ,decreto 968/97, otorgada por la Autoridad de Aplicación.
11. La contratista deberá definir los sitios de depósitos de materiales resultado de las excavaciones y contar con los permisos correspondientes con los propietarios afectados y/o municipios. Asimismo, la contratista será responsable y deberá incluir en el programa de medidas específico, el procedimiento y las medidas adecuadas para el traslado y descarga final fuera de la zona de obra.
12. Contar con las autorizaciones municipales correspondientes para la instalación de obradores principal y secundario. Asimismo, deberá confeccionar una memoria descriptiva de las instalaciones y actividades a desarrollar, deberá cumplir con la normativa sobre seguridad e higiene laboral, siendo imprescindible contar con un profesional idóneo en la materia.
13. En el caso de la instalación de planta de hormigón ylo asfalto, contar con la memoria descriptiva de las instalaciones, indicando su ubicación en un croquis, y previendo que la dirección de los vientos no afecte áreas pobladas. Cumplimentar todas las normas de seguridad y funcionamiento, gestión integral de sus residuos y efluentes.

De corresponder, presentar ante este Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible la correspondiente Declaración Jurada de Efluentes Gaseosos.

1. En caso de adquirir mezcla asfáltica y/o hormigón, se deberá contar con la documentación que acredite la habilitación de las empresas generadoras de dichos materiales.
2. Contaron la totalidad de los permisos de paso homologados por los organismos competentes y acuerdos de paso y servidumbre sobre los terrenos públicos y/o privados gestionados ante el municipio y/o propietarios, como así también contar con todos los acuerdos con los propietarios de los terrenos sujetos a expropiación previo al inicio de las obras.
3. Contar con un Programa de Manejo y Procedimientos de Interferencias de servicios, que incluya cronograma de actividades, asignación de responsabilidades, y comunicación a la comunidad

afectada. Dicha documentación deberá constar en obrador, junto con los avisos y/o autorizaciones pertinentes.

4. Contar con la autorización de la autoridad provincial competente, de considerarse imprescindible la obstrucción y/o anulación del cauce del río, cuyas acciones deberán incluirse en un Plan de Procedimientos Específico. Asimismo, deberá preverse en el Programa de Contingencias, las acciones de emergencia ante la ocurrencia de precipitaciones significativas durante la construcción.
5. Contar con la totalidad de los acuerdos y permisos gestionados ante el municipio y/o propietarios correspondientes, en caso afectar terrenos públicos o privados para el acceso al sitio de emplazamiento de los puentes, o para la construcción de caminos provisorios internos y/o de solicitarse el cierre temporal de caminos vecinales. La ejecución de los caminos de acceso, deberán garantizar el libre drenaje de las aguas, sin provocar interferencias en el flujo, endicamientos, ni problemas de 'escurrimiento. Finalizada la construcción del puente, dichos caminos se acondicionarán y dejarán en igual estado al originalmente encontrado previo a la ejecución de las obras.
6. Contar, previo al inicio de las obras, con los permisos, autorizaciones o acuerdos u respecto a las expropiaciones afectadas tramitados ante la autoridad correspondiente.
7. La Contratista deberá informar a esta Dependencia sobre eventuales modificaciones que puedan surgir en torno a la obra (que cambien, varíen o alteren las condiciones durante la etapa constructiva), y sobre las acciones preventivas y/o correctivas a emprender.
8. En caso de que las obras no hubiesen comenzado, dentro del término de un año de emitida la Declaración de Impacto Ambiental; la firma deberá actualizar la información técnica vertida en el Estudio de Impacto Ambiental, ya sean cambios en las condiciones de base, nuevas interferencias en el entorno, revaloración de impactos, etc. En caso de haberse verificado cambios relevantes, deberá informarlo ante este Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible.

5.5 Análisis de Brechas Respecto a las Políticas de Sostenibilidad del BID Invest

La aprobación del EIA por las autoridades argentinas no exime al proyecto de cumplir con los requisitos establecidos por IDB Invest para la financiación de proyectos. Estos requisitos, desde el punto de vista ambiental y social, se centran en el cumplimiento de la Política de Sostenibilidad del BID Invest, las políticas de salavaguardas del BID y las Normas de Desempeño del IFC (Ver Sección 3).

Con el fin de asegurar que el Proyecto cumple con las políticas aplicables del BID Invest, este informe resume los aspectos ambientales y sociales principales y su alineamiento con estas políticas. El análisis de brechas sirve para identificar qué aspectos ameritan mayor detalle o definición, tal y como se presenta en la tabla a continuación.

Aspecto	Resumen del Requerimiento de las Normas Aplicables	Brechas Identificadas
Impactos Acumulativos	o El informe de evaluación ambiental incluye impactos acumulativos de proyectos anteriores y del proyecto propuesto.	o El EIA del proyecto no cuenta con una evaluación de impactos acumulativos.
Identificación de impactos y aplicación de la jerarquía de mitigación - Área de Conservación reconocida internacionalmente	o Identificación de los riesgos e impactos potenciales del proyecto, que deberá tener continuidad como parte del Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS). o Aplicación de la jerarquía de mitigación	o El IAPI del proyecto identifica dos áreas de conservación: una Reserva Natural y Paleontológica, y un Área de Importancia para la Conservación de Aves (AICA) en el área de estudio del Proyecto. El EIA no evalúa el potencial impacto sobre este

Aspecto	Resumen del Requerimiento de las Normas Aplicables	Brechas Identificadas
		aspecto ambiental. Por lo tanto, no cuenta con un plan para evitar o mitigar los potenciales impactos.
Identificación de impactos y aplicación de la jerarquía de mitigación – Especies con estatus de conservación	o Identificación de los riesgos e impactos potenciales del proyecto, que deberá tener continuidad como parte del Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS). o Aplicación de la jerarquía de mitigación	o El IAPI del proyecto incluye una línea base que identifica de forma general, no mediante listas de especies, la presencia de especies con estatus de conservación en la eco-región Pampa. El EIA no evalúa el potencial impacto sobre estas especies dentro del área de influencia del Proyecto. Por lo tanto, no cuenta con un plan para evitar o mitigar los potenciales impactos a estas especies.
Hallazgos Fortuitos	o En el caso de proyectos que causen alteraciones en el terreno, dependiendo de la localización del proyecto, puede ser apropiado desarrollar un procedimiento para hallazgos fortuitos que contemple y proteja los hallazgos de elementos del patrimonio cultural efectuados durante las fases de construcción y/u operación del proyecto.	o El IAPI del Proyecto menciona que no se han identificado yacimientos arqueológicos declarados en el área atravesada por el Proyecto. El mismo documento dice que esto no permite descartar la posible existencia, sobre todo en márgenes de cuerpos de agua o en promontorios elevados, de sitios. El EIA no evalúa el potencial impacto sobre este aspecto. Por lo tanto, el PMA no cuenta con un Procedimiento Para Hallazgos Fortuitos para la etapa de construcción del Proyecto.
Plan de Adquisición de Tierras	o El Proyecto no necesita realizar un Plan de Reasentamiento, sin embargo, se debe realizar un Plan de adquisición de Tierras para cumplir con la meta del BID Invest que busca dejar personas reasentadas o desplazadas iguales o en mejor que antes de la intervención.	o Si bien el Proyecto ha entregado un Informe sobre el estado de Liberación de Traza por Corredor, éste no está completo. El Plan de Adquisición de Tierras debe incluir una evaluación de uso de terreno, un censo y caracterización socioeconómica de los afectados e inventario de los bienes, una evaluación de la vulnerabilidad de los afectados, los impactos de desplazamiento, las medidas de compensación e indemnización y documentar las quejas y resoluciones de estas respecto al proceso de adquisición de tierras.
Participación y audiencias públicas	o Consultas públicas rigurosas, acercamiento a las comunidades afectadas y comunicación con las mismas, implementación de mecanismos de compensación de reclamos coherentes con los riesgos e impactos sociales y con la categoría del riesgo social y ambiental del proyecto. o El espacio para las futuras consultas debe ser en un lugar asequible para la mayoría de las partes interesadas, donde los asistentes puedan llegar sin mayor dificultad, costo o tiempo de viaje. Si se identifica que por cause de distancia o una falta de transporte que algunas partes	o Si bien se colocó a disposición del público información sobre el proyecto en la página web de la DNV, se debe considerar si habría partes interesadas que no tienen acceso a internet o para las cuales existirían alternativas de comunicación para esta información previa que serían más adecuadas (por ej. carteles, trípticos, u otra vía de comunicación establecida en sus respectivas comunidades). o Puesto que se llevó a cabo un proceso de inscripción para las personas que querían exponer durante la audiencia pública, se considera que esta no fue libre ni abierta para todas las personas de interés. Todas

Aspecto	Resumen del Requerimiento de las Normas Aplicables	Brechas Identificadas
	interesadas tendrán dificultades en llegar a la consulta, se podría considerar la provisión de transporte, o llevar a cabo el mismo evento varios días seguidos en distintos lugares.	las personas que quieran comentar o hacer preguntas deberían poder participar durante la audiencia pública. o Si bien se compartió información general sobre el corredor en la audiencia pública realizada, en futuros eventos se debe compartir información muy específica sobre la ubicación y diseño de las obras en la comunidad o comunidades en cuestión, cómo se manejaría los impactos de construcción y operación, cuáles son los planes previstos para construcción y los tiempos esperados, etc. o Las distancias implicadas en cada corredor hacen difícil la participación de una amplia gama de personas que podrían vivir o tener interés en lugares específicos a lo largo del trayecto. El espacio para las futuras consultas debe ser en un lugar asequible para la mayoría de las partes interesadas, donde los asistentes puedan llegar sin mayor dificultad, costo o tiempo de viaje. o Se debe realizar una audiencia pública por cada sub-proyecto/ tramo de cada Corredor, ya que un corredor comprende muchos kilómetros y afecta a diferentes comunidades a lo largo de los tramos.
Identificación previa de actores sociales	o Realizar una identificación de las partes interesadas para buscar la participación en futuras consultas de personas que podrían ser afectadas por la construcción y/u operación del proyecto o excluidos de sus beneficios, con especial énfasis en identificar cualquier actor social que sea vulnerable por razones como estatus socioeconómico, identidad étnica, género, otros. Se debe hacer un esfuerzo para asegurar que estos actores tengan la oportunidad de participar en futuros eventos de consulta.	o Si bien la audiencia pública realizada fue abierta, y se publicó la convocatoria en diarios nacionales y locales con anticipación al evento, no se identificó de manera previa a las partes interesadas con atención hacia las partes que podrían verse afectadas de manera adversa por el proyecto.
Planes de Manejo-Tránsito y Transporte	o Las Evaluaciones Ambientales y sus Planes de Gestión están diseñados como procesos de identificación y atención a dichos impactos.	o El Plan de Manejo del Proyecto debe incluir medidas de respuestas antes los riesgos derivados del tránsito y transporte aplicados a la etapa de construcción del Proyecto. No incluyen medidas de mitigación para derrames accidentales ni posibles eventualidad durante la etapa constructiva. El Proyecto ha de realizar un Plan de Gestión del Tráfico, que cubra aspectos relacionados con salud

Aspecto	Resumen del Requerimiento de las Normas Aplicables	Brechas Identificadas
		y seguridad no solo de los trabajadores, sino también de la comunidad. Este Plan ha de incluir indicadores de seguimiento y responsabilidades de ejecución.
Gestión de Desastres Naturales	o Según los requisitos del BID en su Política Operativa 704, Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales, los proyectos financiados por el Banco deben identificar los riesgos relacionados a desastres naturales inesperados, y proponer medidas de mitigación y prevención para reducir la vulnerabilidad de los Proyectos.	o El EIA del Proyecto debe incluir una sección donde se analizan los tipos de desastres naturales del cual puede sufrir el área del Proyecto (sismos, huracanes, inundaciones, etc.) y describir el tipo de impactos que estos podrían ocasionar al Proyecto y medidas de mitigación aplicables durante las etapas de construcción y operación. Sin embargo, el EIA incluye un programa para el manejo de contingencias naturales.

6. ANÁLISIS AMBIENTAL Y SOCIAL COMPLEMENTARIO

6.1 Reconocimiento de campo

El 7 de marzo de 2019 el equipo de ERM realizó una visita de reconocimiento al Área del Proyecto, junto a representantes de la Dirección Nacional de Vialidad.

Durante este recorrido se verificó la información contenida en el EIA. Además, el equipo aplicó una herramienta de reconocimiento en campo con el objetivo de complementar los vacíos de información y las brechas identificadas para el proyecto. Una copia de la herramienta (checklist) se presenta como Apéndice A de este reporte. Las fotos tomadas durante la visita se presentan en el Anexo B, georreferenciadas en relación al Proyecto. Las observaciones realizadas se presentan en las siguientes subsecciones.

6.1.1 Aspectos Ambientales

El Proyecto incluye la construcción de dos nuevos carriles a la derecha del corredor viajando desde Mercedes a Suipacha. Esta área es principalmente de campos de cultivo de heno y maíz (ver Figura 6-1).

En varios lugares, el terraplén ya está construido o se está construyendo (ver Figura 6-2). En áreas donde no se está construyendo el terraplén, los cultivos no se han cosechado y la construcción comenzará después de la cosecha. El corredor también atraviesa los arroyos Hinogo, De Los Ranchos y Rio Salango (ver Figuras 6-3 a 6-5). Para estos arroyos, se están instalando los pilotes del puente. En el arroyo de Los Ranchos, se observaron signos de sedimentación de las actividades de construcción y la falta de cercas de filtros para el control de erosión. Además, a lo largo de ambos lados del corredor, hay áreas con árboles de eucaliptos y otras especies de árboles plantados que deberán ser removidos. De acuerdo con las regulaciones argentinas, por cada árbol removido se sembrarán cinco árboles a lo largo del corredor para compensar la pérdida de estos árboles.

Fuente: ERM, 2019

Figura 6-1: Campos de Cultivo al Borde de la Carretera y Derecho de Paso

Fuente: ERM, 2019

Figura 6-2: Area Allanada para Construcción

Fuente: ERM, 2019

Figura 6-3: Arroyos en el Área de Construcción

Fuente: ERM, 2019

Figura 6-4: Instalación de Pilotes para el Puente

Fuente: ERM, 2019

Figura 6-5: Trabajos Sobre Arroyo

6.1.2 Aspectos Sociales

En el área adyacente el Proyecto se llevan a cabo actividades de agricultura (ver Figura 6-6), ganadería (bovina y equina) y cría de aves. Adicionalmente hay dos locales de venta de queso.

Fuente: ERM, 2019

Figura 6-6: Uso de suelo adyacente al Proyecto

El Proyecto requerirá expropiar 30 m lineales a partir del derecho de paso existente hacia la derecha del Proyecto (dirección Mercedes a Suipacha). De acuerdo a lo expresado por representantes del Proyecto, el 66% de la tierra a expropiar ya está liberada, es decir, que los propietarios han liberado el derecho de paso para iniciar trabajos a pesar de no haber concluido el proceso de expropiación. Adicionalmente, el equipo del Proyecto informó que ya existía y había sido comunicada una restricción de construcción en dicha área. Pese a dicha restricción, existen algunas construcciones que serán afectadas por el proceso de expropiación ya que la restricción fue incumplida. Las construcciones que serán afectadas son una bodega en desuso y una casa no habitada (ver Figuras 6-7 y 6-8).

Fuente: ERM, 2019

Figura 6-7: Construcción Afectada

Fuente: ERM, 2019

Figura 6-8: Construcción Afectada

El Proyecto cruza tres ríos, de los cuales ninguno tenía indicios de ser utilizado para actividades recreativas o como fuente de agua potable.

Durante el recorrido del Proyecto se observó un altar a "Guichito Gil" el cual se ha instalado con la creencia de que da protección al camino (ver Figura 6-9). El equipo del Proyecto reportó que dicho altar tendrá que ser reubicado para llevar a cabo las actividades de construcción. Éste se ubicará al margen del nuevo camino. ERM considera que esto no significa afectación al patrimonio cultural tangible pues éste es removible y se reubicará con el mismo propósito al acabar la obra.

Fuente: ERM, 2019

Figura 6-9: Altar a "Guichito Gil"

Durante la visita no se encontraron indicios de presencia de comunidades indígenas. Lo último coincide con los datos de fuentes oficiales tal y como se puede observar en la figura 6-10 a continuación.

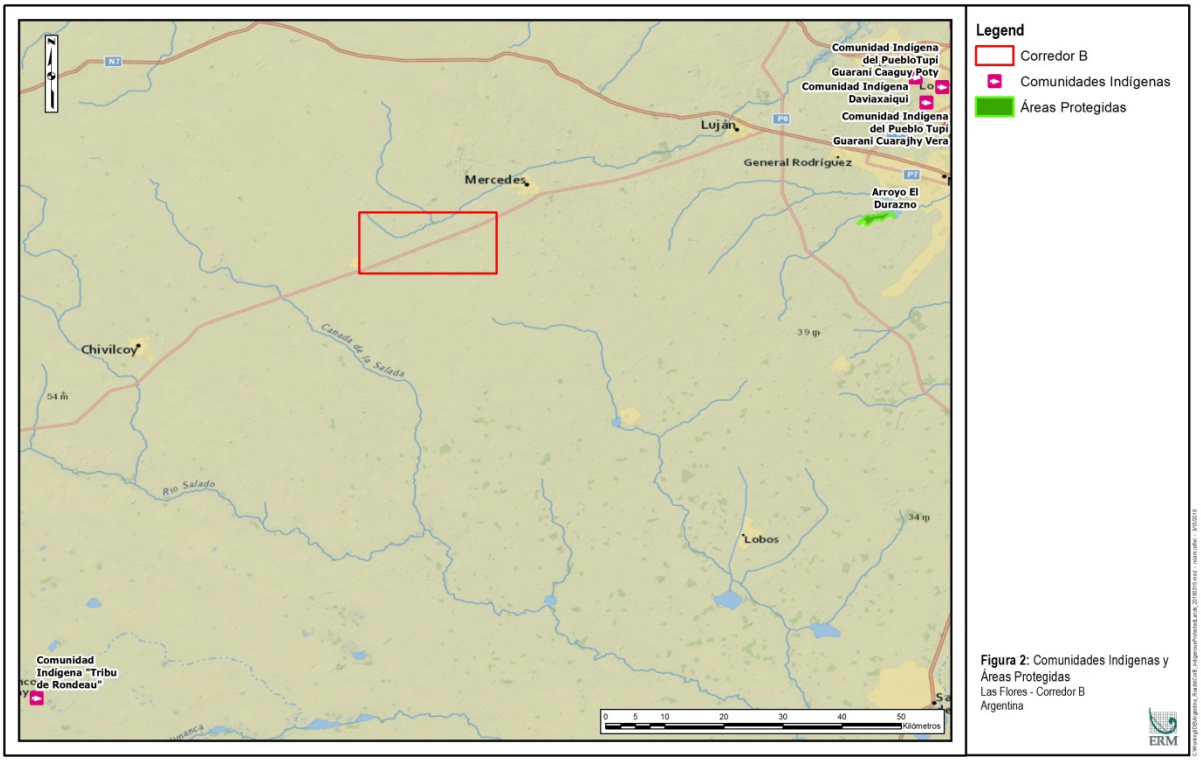


Figura 6-10: Comunidades Indígenas y Áreas Protegidas en Relación al Proyecto

6.2 Identificación, Descripción y Evaluación complementaria de los Impactos Ambientales y Sociales

La evaluación del EIA existente muestra que se identificaron los impactos típicos de este tipo de proyectos. La evaluación realizada por ERM indica que, aspectos claves como posibles impactos sobre poblaciones indígenas, o recursos de biodiversidad significativos, no existen o son menores. Por lo tanto, en esta sección se analizan tan solo aquellos los impactos potenciales que ameritan una mayor descripción o que no fueron incluidos o descritos con el suficiente detalle en el EIA existente. Igualmente se describen las medidas de control y mitigación complementarias recomendadas para evitar, minimizar o mitigar los impactos negativos posibles y ampliar los positivos.

6.2.1 Impactos Relacionados con las Expropiaciones

Según el informe sobre el estado de liberación de traza por corredor, el Proyecto requiere 47 expropiaciones de las cuales, actualmente, se encuentran liberadas, con fecha de 15 de marzo de 2019, 31 (66%).

ERM confirmó en campo que el uso del suelo y las actividades económicas están relacionadas principalmente con la agricultura y ganadería. Durante la visita, se observaron caballos, una estación de servicios, campos de pastoreo, cría de aves, producción de quesos y cultivos de maíz y soja. El tramo conecta las poblaciones de Mercedes y Suipacha. Sin embargo, se observaron pocas viviendas y negocios a lo largo de la ruta del Proyecto. Existen construcciones dentro de la traza del Proyecto pero el equipo de expropiaciones reportó que no están habitadas. En campo, ERM comprobó que dichas construcciones no

son viviendas. Habrá 30 m expropiados hacia la derecha del camino existente (desde la dirección de Mercedes). Se ha comunicado una restricción de construcción en el área expropiada y se demolerá una bodega en desuso y una casa que no está habitada. Durante el trabajo de campo, el equipo de ERM no observó indicios de presencia de comunidades o personas indígenas en el área del Proyecto, ni en las zonas de expropiaciones.

El equipo de ERM tuvo la oportunidad de llevar a cabo entrevistas con algunos de los afectados por las expropiaciones. En el caso del Corredor B, se entrevistó a una persona con una parcela en la zona "Circ. XI". Esta persona expresó que está a favor del Proyecto ya que "es imprescindible porque hay accidentes constantemente en la ruta actual y hay un beneficio muy importante en términos de desplazamiento. He estado en colas por saturación vial más largas de 300m". Además, destacó que según su opinión esta es la percepción de toda la comunidad. La persona entrevistada añadió que está "confundido con el proceso de expropiación. Ya hay expropiación, pero no sé qué prosigue".

De acuerdo a los principios del BID, se "*incluirá los resultados de las consultas que se realicen de una manera oportuna y socioculturalmente adecuada con una muestra de personas representativas de las comunidades desplazadas y receptoras. Durante la etapa de diseño, se realizarán consultas que continuarán durante la ejecución y el seguimiento del plan, ya sea de manera directa o por la vía de instituciones representativas y organizaciones de la comunidad. Se identificarán con cuidado los grupos más vulnerables para asegurar que sus intereses están debidamente representados en el proceso*" (BID: OP-710 Reasentamiento Involuntario).

A pesar de que se ha llevado el proceso de expropiación directamente con los afectados, según las políticas del BID y BID Invest como la que se cita anteriormente, el Proyecto debe mantener a la comunidad y afectados informados durante todo el proceso y etapas.

La política sobre Reasentamiento Involuntario del BID también incluye que:

"*Cuando el número de personas que haya que reasentar sea pequeño (determinación que depende del marco de referencia concreto y del grado de desmantelamiento que represente para la comunidad), el grupo afectado no sea vulnerable y la titulación de los activos afectados sea clara, o el entorno institucional y el mercado ofrezcan oportunidades razonables para la sustitución de los activos o ingresos, y los factores intangibles no sean importantes, puede ser innecesaria la preparación de un plan de reasentamiento. En esos casos, se podrá tratar la reubicación por medio de disposiciones contractuales acordadas mutuamente antes de que avance el proyecto*[iii]*.*"

En este caso, teniendo en cuenta el número reducido de parcelas expropiadas (47), 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 en las áreas de expropiación, se concluye que el impacto es **leve.** No es necesario realizar un Plan de Reasentamiento, sin embargo, para cumplir con las políticas del BID Invest, que buscan dejar personas reasentadas o desplazadas iguales o mejor que antes de la intervención, el Proyecto debe preparar un Plan de Adquisición de Tierras. Este debe incluir una evaluación de uso de terreno, un censo y caracterización socioeconómica de los afectados e inventario de los bienes, una evaluación de la vulnerabilidad de los afectados, un análisis de los impactos de desplazamiento, las medidas de compensación e indemnización y documentar las quejas y resoluciones respecto al proceso de adquisición de tierras. Siguiendo la OP-710, se presenta un ejemplo de Plan de Adquisición de Tierras en la Sección 9.7.

[iii] BID Reasentamiento Involuntario: https://www.iadb.org/es/acerca-del-bid/reasentamiento-involuntario-,6660.html

6.2.2 Impactos sobre Áreas de Conservación Reconocidas Internacionalmente

El EIA del Proyecto identificó que el trazado no cruza áreas naturales protegidas de jurisdicción nacional o provincial, públicas o privadas. No se evaluó la afectación a áreas de conservación reconocidas internacionalmente.

El IAPI identifica la presencia de al menos un Área de Importancia para la Conservación de Aves (AICA) en el área de estudio del IAPI, que abarca todo el Corredor B: el AICA Cuenca del Río Salado (BA24), con presencia de varias especies criterio incluyendo *Rhea americana, Porzana spiloptera, Larus atlanticus, Spartonoica maluriodes, Polystictus pectoralis y Sporophila rificollis*, y más 10 especies de aves endémicas (no identificadas en el IAPI).

Para acotar el análisis al área del Proyecto, ERM utilizó la herramienta integrada para el análisis de biodiversidad *Integrated Biodiversity Assessment Tool* (IBAT) [iv] de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) para evaluar un radio de 10 km alrededor del Proyecto con el objetivo de identificar la presencia de áreas de importancia para la conservación reconocidas internacional en su cercanía (ver Figura 6-11).

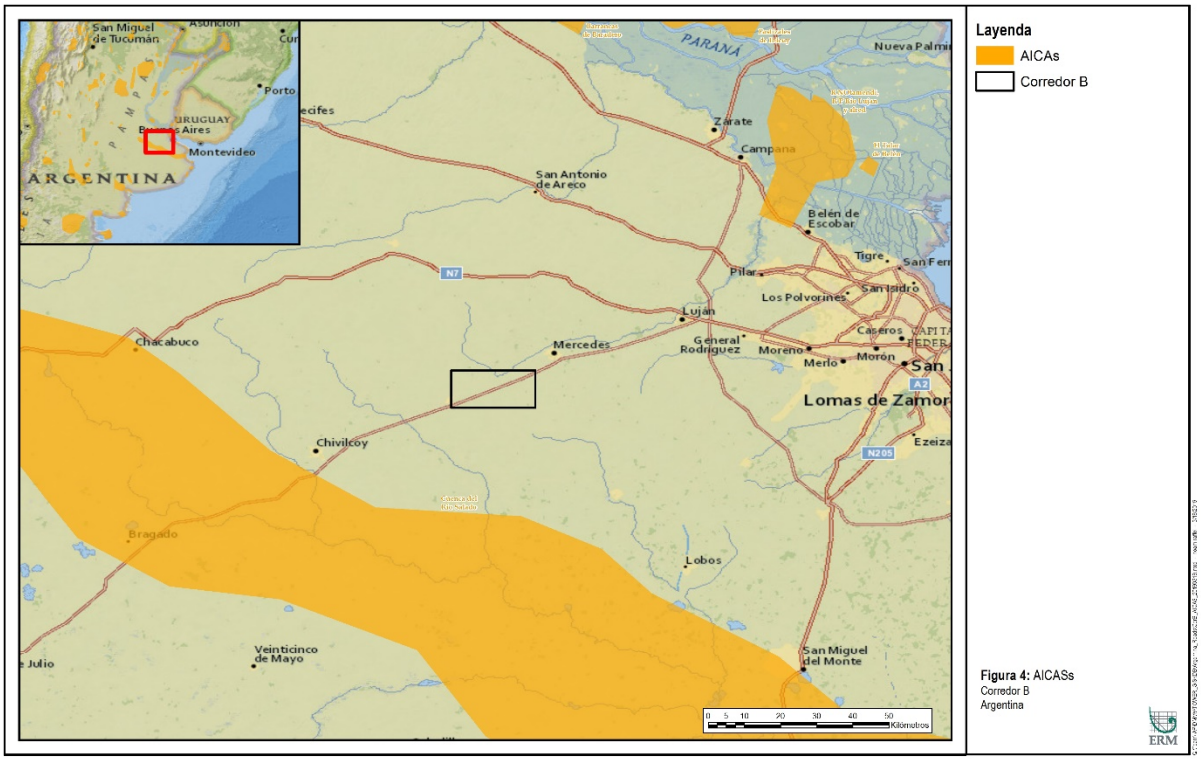


Figura 6-11: AICAS en Relación al Proyecto

Los resultados mostraron que no hay presencia de ningún área de importancia para la conservación reconocidas internacionalmente, incluyendo AICA, a menos de 10 km de distancia, por lo que se concluye que el Proyecto no tendrá un impacto negativo sobre este tipo de áreas de conservación.

[iv] Proximity Report, 2018. Generado bajo licencia 1071-1146 del *Integrated Biodiversity Assessment Tool* el 15/03/2019. http://www.ibat-alliance.org

6.2.3 Impactos sobre Especies con Estatus de Conservación

ERM utilizó la herramienta integrada para el análisis de biodiversidad IBAT[v] para evaluar un radio de 10 km alrededor del Proyecto con el objetivo de identificar la presencia de posibles especies con estatus de conservación en su cercanía. La Tabla 6-1 resume los resultados del análisis, que muestra especies de flora y fauna terrestre con estatus de conservación que posiblemente pueden estar presentes en el área del Proyecto. Es importante mencionar que la información generada por IBAT es a una escala mayor al área del Proyecto y por lo tanto considerada como preliminar.

Tabla 6-1: Lista de Potenciales Especies con Estatus de Conservación de la UICN

Especie	Categoría UICN	Clase Taxonómica
Alectrurus risora	VU	Aves
Blastocerus dichotomus	VU	Mammalia
Diomedea dabbenena	CR	Aves
Diomedea exulans	VU	Aves
Leistes deflippii	VU	Aves
Melanophryniscus montevidensis	VU	Amphibia
Oxymycterus josei	EN	Mammalia
Parodia concinna	VU	Magnoliopsida
Parodia neoarechavaletae	VU	Magnoliopsida
Parodia ottonis	VU	Magnoliopsida
Parodia scopa	VU	Magnoliopsida
Porzana spiloptera	VU	Aves
Procellaria aequinoctialis	VU	Aves
Pterodroma incerta	EN	Aves
Sporophila cinnamomea	VU	Aves
Wilfredomys oenax	EN	Mammalia
Xanthopsar flavus	VU	Aves
Xolmis dominicanus	VU	Aves

VU = Vulnerable; CR = En Peligro Crítico, EN: En Peligro

Fuente: IBAT Proximity Report, 2018.

Los potenciales impactos negativos sobre las especies terrestres con estatus de conservación ocurrirían principalmente durante la etapa de construcción por perturbación sensorial, pérdida de hábitat por desbroce y remoción por desbroce. Teniendo en cuenta la escala espacial del Proyecto, el cual tiene una afectación lineal que abarca aproximadamente 20 km, la duración de los impactos es transitoria y la

[v] Proximity Report, 2018. Generado bajo licencia 1071-1146 del *Integrated Biodiversity Assessment Tool* el 15/03/2019. http://www.ibat-alliance.org

condición actual del área del Proyecto, principalmente considerada como hábitat modificado, se considera que estos impactos potenciales tendrían una significancia *menor* a *no significante*. ERM recomienda implementar como medida de mitigación un procedimiento para identificación y protección de las especies listadas en la Tabla 6-1 y que se evite perturbarlas en caso sean avistadas en el Proyecto durante la ejecución de las actividades (ver Sección 9.3, Procedimiento para la Identificación y Protección de Especies con Estatus de Conservación).

6.2.4 Impactos Ocasionados por Desastres Naturales

La política del Banco sobre gestión del riesgo de desastres tiene por propósito orientar la acción de la institución para asistir a sus prestatarios en la reducción de riesgos derivados de amenazas naturales y en la gestión de desastres, a fin de favorecer el logro de sus objetivos de desarrollo económico y social. La traza del Corredor Vial B se encuentra dentro de zonas de riesgo sísmico bajo (The World Bank Group's Think Hazard Tool; http://thinkhazard.org/en/report/12-argentina), al igual que en zonas de amenazas de inundaciones (bajo para zonas urbanas), y tornados (muy bajo).

El EIA incluye un programa general para el manejo de contingencias naturales.El Proyecto incorpora en el diseño consideraciones tales como construcción de terraplén arriba de la cota cero y diseños de drenaje a 100 años de retorno. Dado lo anterior, la significancia del impacto se considera menor.

6.3 Servicios Ecosistémicos

Los servicios ecosistémicos se definen como los beneficios que reciben las personas del medio ambiente natural, entre ellos los recursos naturales que sostienen las necesidades básicas de salud y supervivencia humanas, sostienen las actividades económicas y proporcionan satisfacción cultural. Hay cuatro categorías estándar de servicios ecosistémicos: servicios de aprovisionamiento, regulación, culturales y apoyo, los cuales se definen de la siguiente manera (Millennium Ecosystem Assessment 2005):

- Servicios de aprovisionamiento: bienes o productos obtenidos de los ecosistemas, tales como alimentos, agua potable, madera, fibras y otros bienes.
- Servicios de regulación: beneficios obtenidos del control por parte de un ecosistema de los procesos naturales tales como el clima, el flujo del agua, la regulación de las enfermedades, la erosión, la polinización y la protección contra riesgos naturales.
- Servicios culturales: beneficios no materiales obtenidos de los ecosistemas, tales como la recreación, los valores espirituales y el goce estético.
- Servicios de apoyo: procesos naturales tales como el control de la erosión, la formación de los suelos, el ciclo de los nutrientes y la productividad primaria, los cuales mantienen a otros servicios.

Durante la visita de campo de ERM en marzo 2019, se identificaron los servicios ecosistémicos relevantes al Proyecto: cultivos, crianza de ganado, control de erosión y valores de biodiversidad no utilitarios. Los impactos sobre los servicios ecosistémicos previstos se resumen en la Tabla 6-2. El Proyecto disturbará un área limitada, con impactos localizados sobre los componentes ambientales y sociales. Por lo tanto, se estima que el Proyecto tendrá impactos *no significativos* a *moderados* sobre los servicios ecosistémicos. No se prevén impactos mayores. El Proyecto cuenta con planes y medidas de mitigación (ver Sección 5.3, Plan de Manejo, y Sección 9, 9, Programa Complementario de Gestión Ambiental y Social del Proyecto) que aportarían al manejo de los impactos sobre los servicios ecosistémicos.

Tabla 6-2: Servicios Ecosistémicos Potencialmente Afectados por el Proyecto

Servicio Ecosistémico	**Descripción**
Cultivos	Se identificaron tierras de cultivos de principalmente maíz y soya en el área colindante al Proyecto. Este es considerado un servicio de aprovisionamiento. Se estima que el Proyecto afectaría estas tierras utilizadas para agricultura, lo que podría resultar en una reducción de productividad a través de la pérdida directa de tierras, así como la fragmentación de tierras e infraestructura productiva (por ejemplo: cercos, sistemas de irrigación). Los impactos sobre las actividades de agricultura, luego de la aplicación de las medidas de mitigación, fueron estimados como *moderados*.
Crianza de ganado	Se identificó actividad de ganado, principalmente bovino y equina, en el área colindante al Proyecto. Este es considerado un servicio de aprovisionamiento. Se estima que el Proyecto afectarán las tierras utilizadas para la crianza de ganado. El tráfico de vehículos en las vías de acceso durante las actividades de construcción podría generar colisiones con el ganado. Los impactos sobre las actividades de crianza de ganado, luego de la aplicación de las medidas de mitigación, fueron estimados como *moderados*.
Control de erosión	El mantenimiento de taludes y riberas de arroyos y ríos estables ayuda a evitar la erosión de suelo, perdida de terreno y mantener la calidad del agua. Este es considerado un servicio de regulación y de apoyo. El Proyecto se estima cruzará tres arroyos o ríos. El corredor mantiene zonas de amortiguamiento y el Proyecto incluye sistemas de drenaje para controlar la erosión y sedimentación. Considerando la ubicación del Proyecto y las medidas a implementar, los impactos sobre este servicio ecosistémicos es considerado *no significativos*.
Valores no utilitarios de biodiversidad (valor de existencia, valor de legado)	Este servicio representa el valor que las personas atribuyen a la existencia de especies y áreas raras y protegidas. No hay áreas protegidas nacionales o internacionales en el área del Proyecto. Se identificaron potenciales especies terrestres en estatus de conservación. Los impactos sobre estas especies serán *menor* a *no significante*, de acuerdo a la extensión y duración de las actividades del Proyecto.

7. IMPACTOS ACUMULATIVOS

7.1 Introducción

Los impactos acumulativos son resultado de los efectos sucesivos, incrementales y/o combinados de una acción, proyecto o actividad acumulados con otras acciones, proyectos o actividades existentes, planificadas y futuras.

Las Directrices B.3, Pre-evaluación y Clasificación, y B.5, Requisitos de Evaluación Ambiental, de la *Política de Medioambiente y Cumplimiento de Salvaguardias* del BID (OP-703, 2006) establecen que se debe realizar un análisis de efectos acumulativos de las operaciones financiadas por el BID a nivel de selección y evaluación de proyectos. Existen varias guías internacionalmente aceptadas para el análisis de impactos acumulativos. Para el AASc se ha seguido la guía propuesta por el IFC en su Manual de Buenas Practicas, titulada "Evaluación y Manejo de Impactos Acumulativos: Una Guía para el Sector Privado en Mercados Emergentes" (*Good Practice Handbook – Cumulative Impact Assessment and Management: Guidance for Private Sector in Emerging Markets)* (IFC 2013). Dicha guía permite identificar los impactos acumulativos más significativos a través de un proceso de Análisis de Impactos Acumulativos Rápido (AIAR).

A diferencia de un EIAS, un AIAR se enfoca en los componentes ambientales y sociales valorados (VECs, por sus siglas en inglés) como receptores de los impactos acumulativos de diferentes proyectos y actividades, tanto existentes como planificadas. Los VECs son los componentes ambientales y sociales valorados como críticos por partes interesadas y/o la comunidad científica. En un AIAR, se evalúan los potenciales impactos del Proyecto sumado a otros proyectos o actividades que puedan afectar a los mismos VECs. El proceso de AIAR es iterativo y los VECs se determinan en conjunto con la identificación de otros proyectos o actividades que pudieran afectarlos.

7.2 Metodología

Dada la naturaleza lineal (ver Figura 4-1) y los posibles impactos estimados del Proyecto (ver Sección 5.2, Estudio de Impacto Ambiental, y 6.2, Identificación, Descripción y Evaluación Complementaria de los Impactos Ambientales y Sociales), ERM estableció el área del AIAR (también denominado limite espacial) como la vía de acceso y su corredor de desbroce más un área de amortiguamiento de 500 metros a cada lado del Proyecto más los otros proyectos identificados (ver Sección 7.3, Resultados). Para el límite temporal del AIAR, la buena práctica internacional recomienda considerar proyectos y actividades cuyo inicio está previsto dentro de un plazo de tres años, con el fin de minimizar la incertidumbre vinculada a la ejecución y análisis de dichos proyectos (IFC 2013). Por lo tanto, la AIAR considera como límite temporal el periodo 2019–2021.

Para la identificación de otros proyectos, ERM entrevistó a representantes de la Dirección de Vialidad Nacional la semana del 11 al 15 de marzo del 2019. ERM buscó identificar otros proyectos existentes y planificados, viales u de otro sector, dentro del límite espacial y temporal del AIAR del Proyecto.

Los VEC son considerados como los receptores finales de los impactos acumulativos. Para ser incluido en el AIAR, se debe demostrar que un componente ambiental y social es valorado por partes interesadas y/o la comunidad científica. Asimismo, el VEC debe ser afectado por ambos el Proyecto bajo evaluación y una combinación de los otros proyectos. Si algún VEC es afectado por el Proyecto, pero no por los otros proyectos y o vice-versa, este no es incluido en el AIAR. ERM identificó como VECs preliminares los componentes ambientales y sociales que se estiman serán afectados por el Proyecto (como mínimo una calificación ambiental negativa *menor*) y los otros proyectos (ver Sección 5.2, Estudio de Impacto Ambiental, y 6.2, Identificación, Descripción y Evaluación Complementaria de los Impactos Ambientales y Sociales). ERM no obtuvo información sobre el valor de los componentes ambientales para el presente

AIAR y se espera que esto será compilado como parte del Plan de Participación Pública (ver Sección 8, Participación Publica).

Un AIAR identifica y evalúa, en primer lugar, la condición futura de los VEC considerando los otros proyectos, sin considerar el desarrollo del Proyecto. En segundo lugar, evalúa la diferencia entre la condición futura y esa misma condición futura agregándole el Proyecto para establecer el aporte del Proyecto a los impactos acumulativos. Al estar limitada por la información disponible en el ámbito público y la información generada por estudios ambientales y sociales existentes, la evaluación de impactos acumulativos es cualitativa y descriptiva.

Para el manejo de los impactos acumulativos, la buena práctica internacional recomienda:

1. Aplicación y uso efectivo de la jerarquía de mitigación (evitar, minimizar, manejar y compensar) en el manejo ambiental y social de las contribuciones específicas de un proyecto a los efectos acumulativos esperados y
2. Mejores esfuerzos para participar, apalancar y/o contribuir a un enfoque colaborativo de múltiples grupos de interés en la implementación de las medidas de manejo que están fuera del alcance del desarrollador del proyecto (IFC 2013).

En base a los impactos acumulativos identificados, ERM propone medidas de mitigación y manejo conmensurados con los impactos acumulativos identificados.

7.3 Resultados

En base a la información provista por la Dirección de Vialidad Nacional, se confirmaron las otras secciones planificadas para la obra Autopista Mercedes - Bragado del Corredor B (ver Tabla 7-1). El Proyecto corresponde a la sección B-AU-02, Tramo 1) Mercedes – Inicio Variante Suipacha (20 km). Para el AIAR, se consideraron como otros proyectos solo las obras cercanas (<5 km) o colindantes al Proyecto, correspondiendo a la sección B-AU-01: Distribuidor Mercedes (puntual) y AU-02, Tramo 2) Inicio Variante Suipacha – Fin Variante Siupacha (5.5 km). El Proyecto inició construcción en el último trimestre del 2018 y está estimado en finalizar después de 12 trimestres, en el tercer trimestre del 2021. El Distribuidor Mercedes está estimado iniciar en el segundo trimestre del 2019 y finalizar en el segundo trimestre del 2020. La sección Inicio Variante Suipacha – Fin Variante Siupacha está estimado iniciar en el segundo trimestre del 2019 y finalizar en el segundo trimestre del 2021. Por la naturaleza de las actividades de los otros proyectos, se estima que los impactos serán similares o menor en tipo y magnitud a aquellos identificados para el Proyecto (ver Sección 5.2, Estudio de Impacto Ambiental, y 6.2, Identificación, Descripción y Evaluación Complementaria de los Impactos Ambientales y Sociales).

Por su distancia al Proyecto, no se consideraron las otras secciones de la obra Autopista Mercedes - Bragado u otras obras del Corredor B. ERM no identificó otros proyectos de otros sectores (por ejemplo, energéticos, vivienda, otros) en el área del AIAR.

Tabla 7-1: Otras Obras de la Autopista Mercedes - Bragado

CV	RN Nº	DESCRIPCIÓN DE LA OBRA	SECCION	TRAMO	PK INICIAL	PK FINAL	LONGITUD	(%) RESPECTO TOTAL OBRAS	Trimestre de Inicio	Duración (trimestre)
B	5	Distribuidor Mercedes	B-AU-01	Mercedes	97.05		PUNTUAL	0.3924%	4	5
B	5	Autopista Mercedes-Bragado	B-AU-02	1) Mercedes - Inicio Variante Suipacha.	104.00	124.00	20.00	8.3909%	2	12
B	5			2) Inicio Variante Suipacha - Fin Variante Suipacha.	124.00	129.50	5.50	2.6145%	4	9
B	5		B-AU-03	Fin Variante Suipacha - Inicio Variante Chivilcoy	129.50	154.00	24.50	9.0533%	4	6
B	5		B-AU-04	1) Inicio Variante Chivilcoy - Fin Variante Chivilcoy	154.00	164.50	10.50	3.7649%	7	7
B	5			2) Fin Variante Chivilcoy - Intercambiador RP N° 51	164.50	175.50	11.00	4.7061%	7	7
B	5		B-AU-05	1) Intercambiador RP N°51 -Principio Vatiante Alberti	175.50	186.00	10.50	3.4315%	13	6
B	5			2) Principio Variante Alberti- Fin de Variante Alberti	186.00	192.10	6.10	2.7910%	13	6
B	5			3) Fin de Variante Alberti- Bragado	192.10	208.10	16.00	5.5558%	15	6

Fuente: Dirección de Vialidad Nacional, 2019.

En base a la identificación de impactos del EIA, se tiene que la mayoría de los componentes ambientales y sociales evaluados serán afectados con una calificación ambiental negativa entre *menor* a *alto*, por al menos una actividad del Proyecto durante su construcción y operación (ver Tabla 5-1, Impactos y Medias de Mitigación Identificados en el EIA). Para el AIAR se consideran como VECs preliminares los siguientes componentes ambientales y sociales: calidad del aire, ruido, suelos, recursos hídricos superficiales, flora, fauna, salud y seguridad, infraestructura vial, tránsito y transporte, actividades económicas y productivas. Dada la naturaleza y similitud de las actividades de construcción y operación de los otros proyectos con el Proyecto, ERM considera que los otros proyectos afectarán a los mismos componentes ambientales y sociales, de manera similar o menor. Como se mencionó en la Sección 7.2, Metodología, se recomienda que se obtenga información sobre el valor de los actores sociales y partes interesadas a estos VECs preliminares como parte del Plan de Participación Ciudadana. Luego de este esfuerzo, los VECs se podrán confirmar, incluyendo el aspecto de “valor”.

Para el análisis de impactos acumulativos, ERM consideró los impactos del Proyecto junto con los otros proyectos. Como se menciona arriba, se espera que estos afecten a los VECs preliminares de una manera y magnitud similar por la similitud de las actividades de construcción y operación. Por lo tanto, se espera que se tengan impactos acumulativos en las áreas colindantes entre el Proyecto y los otros proyectos. Dado la calificación ambiental (menor a alta) así como la duración y extensión limitada de los impactos, se estima que los impactos acumulativos no llegarían a ser significativos, más allá de la calificación ambiental dada para cada impacto individual.

ERM considera que los planes y medidas de mitigación y monitoreo del Proyecto (ver Sección 5.3, Plan de Manejo, y Sección 9, Programa Complementario de Gestión Ambiental y Social del Proyecto) cubren adecuadamente los impactos ambientales y sociales del Proyecto y permiten manejar la contribución del Proyecto a los impactos acumulativitos de los VECs preliminares. Dado que el mismo concesionario realizará los otros proyectos, ERM asume que aplicará planes y medidas de mitigación y monitoreo similares y conmensuradas a sus impactos, manejando su contribución a los impactos acumulativos. Por lo tanto, no se considera necesario establecer otras medidas o esfuerzos regionales para el manejo de impactos acumulativos.

8. PARTICIPACIÓN PÚBLICA

En esta sección se presentan el proceso seguido para la ejecución de la consulta pública del Proyecto. Las siguientes secciones presentan información acerca de los antecedentes de la consulta pública, el mapeo de actores interesados, así como las acciones que han de llevarse a cabo en un plan de consulta complementario para alcanzar lo establecido en la Política de Sostenibilidad del BID Invest.

8.1 Antecedentes

El Proyecto cuenta con un Estudio Ambiental Preliminar e Integral del Corredor B con fecha del día 26 de septiembre de 2018. Además, en noviembre de 2018 se publicó el Estudio de Impacto Ambiental, el cual incluye un Programa de Información a la Comunidad. El EIA presentado por la Dirección Nacional de Vialidad fue aprobado el 5 de diciembre de 2018 por la Dirección Provincial de Evaluación de Impacto Ambiental del Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS) de la provincia de Buenos Aires, en el marco de la Ley Nº 11.723.

El Programa de Información a la Comunidad incluido en el EIA tiene como objetivos informar a la comunidad sobre las tareas que están previstas desarrollar y las precauciones que deberán tomar para evitar accidentes durante la ejecución de la obra, establecer las tareas a desarrollar para capacitar en materia ambiental al personal de la obra, definir el Plan de Capacitación Anual de Ambiente y generar una conciencia y compromiso hacia la preservación y protección del ambiente. Este Programa también cuenta con un Mecanismo de Resolución de Reclamos que será gestionado por el contratista. El Responsable Ambiental se ocupará de mantener la base de datos del mecanismo actualizada. Este equipo también es responsable de dar seguimiento al proceso de tramitación de las quejas, en coordinación con las áreas involucradas (ver Figura 8-1 para el formato de quejas).

OFICINA DE RELACIONES COMUNITARIAS			
FORMATO DE QUEJAS:			
QUEJA Nº:			
DATOS PERSONALES			
*Apellidos:		*Dirección:	
*Nombres:		*Teléfono:	
Género:		Dirección:	
Edad:		Actividad a la que se dedica:	
* No es obligatorio			
MOTIVO DE LA QUEJA			
Solicita respuesta: *Detalle: (indique cuando ocurrieron los hechos motivo de la queja, personal involucrado, fundamentación, pruebas y cualquier otra información relevante).*			
Documentos adjuntos y/o entregados: Adjunta información: SÍ □ NO□ Indicar cuál y adjuntar.			
Firma:		Aclaración de la Firma	
Responsable:			

Fuente: EIA Corredor B, noviembre 2018

Figura 8-1: Formato de Quejas

Como parte del Proyecto se llevó a cabo un evento de audiencia pública el 12 de enero de 2018 en la ciudad de 9 de Julio en el Salón Blanco del Palacio Municipal localizado en la calle Libertad 934. Se publicó el aviso de Convocatoria a la audiencia pública por dos días consecutivos en el Boletín Oficial, en dos diarios de circulación nacional y en un diario de las localidades comprendidas en el Corredor Vial B (ver Figura 8-2). No hay registro de la fecha de publicación del aviso de convocatoria, pero teniendo en cuenta que se ofrece un plazo de revisión de documentos comenzando el 19 de diciembre de 2017 para las audiencias públicas que tuvieron lugar entre los días 8 y 12 de enero de 2018, se entiende que se publicó durante la primera quincena de enero. La resolución para la convocatoria está con fecha del día 13 de diciembre de 2017. Asimismo, cabe destacar que, según las políticas argentinas, los participantes en las audiencias públicas deben calificarse para acudir a la audiencia y exponer. En este caso, la convocatoria establece requisitos para aquellas personas que estuviesen interesadas en exponer:

"Los interesados en participar podrán efectuar su consulta en forma electrónica o inscribirse para efectuar exposiciones orales durante el desarrollo de la Audiencia Pública. Para ello deberán cumplir con los siguientes requisitos: Inscripción previa en el Registro de Participantes habilitado a tal efecto, suscribiendo el Formulario de Participación Electrónica, o suscribiendo el Formulario de Participación Presencial (…)."

La audiencia tuvo lugar a partir de las 10h20 hasta las 13h25. El total de asistentes, autoridades, participantes y público fue de 94 personas conforme la constancia de asistencia (Figura 8-4). Entre las autoridades presentes, se encontraba, los Intendentes de los Municipios del 9 de Julio, de Bragado, de

Carlos Casares, de Alberti, de Anguil, el Secretario de Obras, Servicios Públicos y Planeamiento Urbano del Municipio de Santa Rosa y el Presidente de la Dirección Provincial de vialidad de la Pampa. Durante la audiencia, se presentó el Proyecto, incluyendo "los aspectos socio ambientales y los alcances que deberán tener los estudios ambientales al momento de la ejecución del proyecto" (Informe Final Audiencia Pública, Corredor B, 2018). En el informe de cierre de la audiencia pública para el Corredor Vial B se documentaron los comentarios y preguntas de los asistentes. Entre los comentarios, destacan aquellos sobre posibles alternativas de rotondas para el Proyecto, y comentarios técnicos sobre cruces o la localización del fin de las obras.

CONVOCATORIA A AUDIENCIA PÚBLICA

RED DE AUTOPISTAS Y RUTAS SEGURAS

Participación Público Privada

CORREDOR VIAL "A", CORREDOR VIAL "B", CORREDOR VIAL "C", CORREDOR VIAL "E", CORREDOR VIAL "F" y CORREDOR VIAL "SUR

La DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, mediante la Resolución N° RESOL-2017-3178-APN-DN-V#MTR ha dispuesto convocar a todos los interesados a participar de la Audiencia Pública

a. Objeto de la Audiencia Pública: Informar a la población, organizaciones públicas, privadas y no gubernamentales respecto del Proyecto PPP Vial – Etapa 1, para los denominados CORREDOR VIAL "A", CORREDOR VIAL "B", CORREDOR VIAL "C", CORREDOR VIAL "E", CORREDOR VIAL "F" y CORREDOR VIAL "SUR" que incluye el Plan de Obras (PO) consistente en tramos de autopista, rutas seguras y variantes; emplazamiento de las estaciones de cobro y contraprestación por uso; y las cuestiones socio ambientales, incluyendo el Estudio Ambiental Expeditivo (EAEx) y el informe ambiental emitido por el MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE.

b. Fecha, hora y lugar de realización. Las Audiencias Públicas se llevarán a cabo a las 10 horas, conforme el siguiente detalle:
CORREDOR VIAL "A": 8 de enero de 2018, en San Martín 601, localidad de AZUL, provincia de Buenos Aires.
CORREDOR VIAL "B": 12 de enero de 2018, en Libertad 934, localidad de 9 DE JULIO, provincia de Buenos Aires
CORREDOR VIAL "C": 12 de enero de 2018, en Avenida Cobo 165, localidad de RUFINO, provincia de Santa Fé.
CORREDOR VIAL "E": 8 de enero de 2018, en Avenida España 750, localidad de SAN PEDRO, provincia de Buenos Aires.
CORREDOR VIAL "F": 10 de enero de 2018, en Hipólito Yrigoyen 981, localidad de Marcos Juárez, provincia de Córdoba.
CORREDOR VIAL "SUR": 10 de enero de 2018, en Avenida Belgrano s/n entre Rivadavia y San Martín, localidad de SALADILLO, provincia de Buenos Aires.

c. Lugar y horario para tomar vista del expediente, inscribirse para ser participante y presentar la documentación relacionada con el objeto de la audiencia.
Los interesados en el tema puesto en consulta podrán tomar vista de los antecedentes vinculados al objeto de la Audiencia Pública que incluye el Plan de Obras (PO) consistente en tramos de autopista, rutas seguras y variantes; emplazamiento de las estaciones de cobro y contraprestación por uso; y las cuestiones socio ambientales, incluyendo el Estudio Ambiental Expeditivo (EAEx) y el informe ambiental emitido por el MINISTERIO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE, del CORREDOR VIAL "A", CORREDOR VIAL "B", CORREDOR VIAL "C", CORREDOR VIAL "E", CORREDOR VIAL "F" y CORREDOR VIAL "SUR", a partir del día 19 de diciembre de 2017 y hasta (i) el día 2 de enero de 2018 para las Audiencias previstas el 8 de enero de 2018, (ii) hasta el 3 de enero de 2018 para las Audiencias previstas el 10 de enero de 2018 y (iii) hasta el 5 de enero de 2018 para las audiencias previstas el 12 de enero de 2018, en la sede de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, en la COORDINACION DE CONCESIONES y PPP, sita en el piso 10 de la Avenida Julio A. Roca 738, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, dentro de los mismos días y en el horario de 10:00 a 17:00 hs. No se podrá tomar vista de los antecedentes los días 25 de diciembre de 2017 y 1 de enero de 2018 por ser feriado nacional. Igualmente se podrá acceder a la información en los sitios web de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD (www.vialidad.gob.ar) y de la SUBSECRETARIA DE PARTICIPACION PUBLICO PRIVADA del MINISTERIO DE FINANZAS (www.minfinanzas.gob.ar/uspp/).
La DIRECION NACIONAL DE VIALIDAD habilitará el Registro de Participantes, cuya inscripción es libre y gratuita y se realizará a través del formulario modelo que corresponde a cada Corredor Vial.

d. Modalidad y plazo para la inscripción de los participantes presenciales y de los participantes vía electrónica. Carga de documentación respaldatoria. Los interesados en participar podrán efectuar su consulta en forma electrónica o inscribirse para efectuar exposiciones orales durante el desarrollo de la Audiencia Pública. Para ello deberán cumplir con los siguientes requisitos: inscripción previa en el Registro de Participantes habilitado a tal efecto, suscribiendo el Formulario de Participación Electrónica, o suscribiendo el Formulario de Participación Presencial. En este último supuesto deberá acompañar presentación por escrito de un informe que refleje el interés particular en el proyecto y el contenido de la exposición a efectuar, el cual deberá presentarse con anelación al cierre del Registro de Participantes. En ambos casos se deberá informar si actúa en representación, debiendo acreditar la personería jurídica mediante instrumento legal correspondiente. Podrá acompañarse toda otra documentación y/o propuestas relacionadas con el proyecto. Para la Participación Presencial se contemplarán especialmente aquellos casos en que los interesados en participar se vean impedidos de hacerlo por escrito.
El formulario a completar por los interesados para inscribirse en el Registro de Participantes, estará disponible en el piso 8, Mesa de Entradas del Servicio de Asuntos Jurídicos de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, Avenida Julio A. Roca 738, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y en forma electrónica en el sitio web www.vialidad.gob.ar correspondiente a cada Corredor Vial. La Inscripción en el Registro de Participantes podrá efectuarse, a partir del día 19 de diciembre de 2017 y hasta (i) el día 2 de enero de 2018 para las Audiencias previstas el 8 de enero de 2018, (ii) hasta el 3 de enero de 2018 para las Audiencias previstas el 10 de enero de 2018 y (iii) hasta el 5 de enero de 2018 para las audiencias previstas el 12 de enero de 2018, en el horario de 10 hs a 17 hs. No se efectuarán inscripciones presenciales los días 25 de diciembre de 2017 y 1 de enero de 2018 por ser feriado nacional.

e.- Autoridades de la Audiencia Pública.
Las Autoridades de cada una de las Audiencias Públicas se detallan a continuación:
CORREDOR VIAL "A":
Presidente de la Audiencia Pública: Ricardo Stoddart
CORREDOR VIAL "B":
Presidente de la Audiencia Pública: Ricardo Stoddart
CORREDOR VIAL "C":
Presidente de la Audiencia: Mónica Vivian Ettlin
CORREDOR VIAL "E":
Presidente de la Audiencia: Mónica Vivian Ettlin
CORREDOR VIAL "F":
Presidente de la Audiencia Pública: Mónica Vivian Ettlin
CORREDOR VIAL "SUR":
Presidente de la Audiencia Pública: Ricardo Stoddart

f.- Explicación del procedimiento: La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD establecerá el orden del día indicando la nómina de los participantes presenciales registrados y de los expertos y autoridades nacionales, provinciales y municipales presentes. El Presidente de la Audiencia Pública inicia el acto efectuando una exposición sucinta de los hechos y el derecho a considerar, exponiendo los motivos y especificando los objetivos de la convocatoria. Luego, se invitará a que se lleve a cabo la exposición del proyecto del Corredor Vial pertinente, por parte de los responsables designados a tal efecto, y posteriormente, los participantes realizarán la exposición de sus presentaciones en forma oral de por lo menos CINCO (5) minutos. El tiempo de la intervención será de hasta DIEZ (10) minutos para autoridades públicas, asociaciones u organismos de usuarios y consumidores. El orden de exposición de los participantes que se hubiesen registrado, queda establecido conforme a su inscripción en el Registro de Participantes. La pertinencia de cualquier otra intervención no prevista en el Orden del Día, queda sujeta a la aprobación del Presidente de la Audiencia Pública. Finalizadas las intervenciones de las partes, el Presidente declara el cierre de la Audiencia Pública. Para presenciar la Audiencia Pública no se requiere inscripción en el Registro de Participantes.

g.- Términos en que se informará del resultado de la audiencia: Concluida la Audiencia Pública, el presidente de cada Audiencia junto con los demás funcionarios que participaron de la misma, elevarán al señor ADMINISTRADOR GENERAL de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD en el plazo de DIEZ (10) días desde la finalización de la Audiencia Pública, un informe de cierre de la misma. La DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, en un plazo no mayor de TREINTA (30) días de elevado el informe final, debe fundamentar su resolución final y explicar de qué manera ha tomado en cuenta las opiniones de la ciudadanía y, en su caso, las razones por las cuales las rechaza. La resolución será publicada en el Boletín Oficial, en el sitio de Internet de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD y de la SUBSECRETARIA DE PARTICIPACIÓN PÚBLICO PRIVADA del MINISTERIO DE FINANZAS.

VIALIDAD NACIONAL

Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

Fuente: Ministerio de Transporte, Vialidad Nacional 2018.

Figura 8-2: Convocatoria a Audiencia Pública

Cabe destacar que en la página web del organismo de Vialidad Nacional, el Ministerio de Transporte cuanta con un Formulario de Consulta (http://www2.vialidad.gob.ar/node/2302) disponible para todas aquellas personas de interés o afectadas por los Proyectos. Asimismo, el Ministerio de Transporte ha publicado una página sobre las Audiencias Públicas. Específicamente, en esta página se explica qué es la Audiencia Pública de Vialidad Nacional y por qué hacen las audiencias. Además, se han añadido links para descargar el Reglamento General de Audiencias Públicas para el Proyecto de Autopistas y Rutas

Seguras, la Convocatoria de Audiencias Públicas y el Dictamen Autoridad Convocante Art. 13 Ley 27.328. A través de esta página (https://ppp.vialidad.gob.ar/audiencia-publica/) también se puede acceder a los informes de Cierre de las Audiencias Públicas de cada corredor. Además, ERM tuvo acceso y revisó las invitaciones para las audiencias públicas. La Figura 8-3 muestra, como ejemplo, una de las invitaciones que se envió al Ministro de Ambiente y Desarrollo Sustentable, una fotografía tomada durante el evento de la audiencia pública y el Orden del Día de la audiencia.

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2017 - Año de las Energías Renovables

Nota

Número: NO-2017-32719677-APN-RRIICP#DNV

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Miércoles 13 de Diciembre de 2017

Referencia: INVITACIÓN A AUDIENCIA PÚBLICA S/ PROYECTOS CORREDORES VIALES NACIONALES SISTEMA PPP

A: Sergio Alejandro Bergman (MAD),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

SR. MINISTRO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SUSTENTABLE

SR. SERGIO ALEJANDRO BERGMAN

S / D

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, por instrucción del Administrador de Vialidad Nacional Ing. Javier Iguacel, a fin de invitarlo a participar de las Audiencias Públicas convocadas por esta repartición respecto de los Proyectos de los Corredores Viales Nacionales A, B, C, E, F y SUR, que se llevaran a cabo los días en los lugares que se detallan a continuación:

- CORREDOR A: 08/01/2018 en la localidad de Azul – Buenos Aires, San Martín 601
- CORREDOR B: 12/01/2018 en la localidad de 9 de Julio – Buenos Aires, Libertad 934 (Salón Blanco)
- CORREDOR C: 12/01/2018 en la localidad de Rufino – Santa Fe, Av. Cobo 165
- CORREDOR E: 08/01/2018 en la localidad de San Pedro – Buenos Aires, Av. España 750
- CORREDOR F: 10/01/2018, en la localidad de Marcos Juárez – Córdoba, Hipólito Yrigoyen 981.
- CORREDOR SUR: 10/01/2018 en la localidad de Saladillo – Buenos Aires, Av. Belgrano entre Rivadavia y San Martín (Teatro y Cine Español).

Los Corredores Viales Nacionales A, B, C, E, F y SUR contemplan – entre otros – tramos de las Rutas Nacionales N° 3, 226, 5, 7, 33, 8, 188, 9, 193, 34, 11, A012, A008, A005, Au. Rosario-Córdoba, Au. Riccheri y 205 y se contemplan licitarlos bajo la modalidad Participación Público Privada, prevista en la Ley N° 27.328.

Las Audiencias Públicas tienen como objetivo promover un espacio efectivo de participación de la ciudadanía y autoridades públicas, a fin de tomar conocimiento, realizar propuestas, y en su caso, debatir de forma transparente y pública sobre las cuestiones puestas en consulta vinculadas a los Proyectos mencionados.

De esta manera, se da cumplimiento a las disposiciones relativas a los mecanismos de participación ciudadana vigentes mediante Ley Nro. 27.275, y Decreto Nro. 1172/03 y principios de publicidad de Actos de Gobierno y de acceso a la información Pública garantizados en nuestra Constitución Nacional.

Toda la documentación relativa al Proyecto, como también el Reglamento de la Audiencia y el Registro de Participación, se encuentra disponible para su visualización y descarga en sitio web de la Dirección Nacional de Vialidad (www.vialidad.gob.ar) y en el sitio web de la Unidad de Participación Pública Privada (www.minfinanzas.gob.ar/uppp).

El Registro de participantes ya está habilitado en los sitios web mencionados, como así también el formulario modelo para la realización de consultas y presentación de informes. Ambos registros estarán disponibles hasta 96 hs hábiles previas a la fecha de la Audiencia Pública.

A la espera de contar con su presencia o quien Ud. designe aprovecho la ocasión para saludarlo con mi mayor estima.

Sin otro particular saluda atte.

LUCAS ESTEBAN LOGALDO
Coordinador General
Coordinación General de RRII, Comunicaciones y Políticas
Dirección Nacional de Vialidad

Fuente: Ministerio de Transporte, Vialidad Nacional, 2018.

Figura 8-3: Carta de Invitación para Asistir a las Audiencias Públicas

Fuente: Ministerio de Transporte, Vialidad Nacional, 2018.

Figura 8-4: Evidencia Fotográfica de la Consulta Pública en 9 de Julio

VIALIDAD NACIONAL — Ministerio de Transporte, Presidencia de la Nación

RED DE AUTOPISTAS Y RUTAS SEGURAS
Participación Público - Privada
PROYECTO PPP VIAL – Etapa 1
Viernes 12 de enero de 2018 a partir de las 10:00 hs.
"Salón Blanco", Libertad 934, 9 de Julio, provincia de Buenos Aires.

ORDEN DEL DIA
CORREDOR VIAL "B"
Convocatoria conforme Resolución AG N° 3178/2017

a) AUTORIDADES:
Presidente:

Dr. Ricardo **STODDART,** Dirección Nacional de Vialidad

b) Listado preliminar de expertos de la DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD que expondrán:

Expositores Técnicos:

- Ing. Alberto **RUIZ**, Dirección Nacional de Vialidad.
- Ing. Mariano **NOVOA**, Dirección Nacional de Vialidad.
- Ing. Daniel **RAMIREZ**, Dirección Nacional de Vialidad.
- Ing. Oscar **CARUBIN,** Dirección Nacional de Vialidad

Expositor Ambiental:

- Lic. María Laura **NOVOA**, Dirección Nacional de Vialidad

VIALIDAD NACIONAL — Ministerio de Transporte, Presidencia de la Nación

b) NOMINA DE LOS PARTICIPANTES PRESENCIALES REGISTRADOS:

ORDEN	PERSONA HUMANA	PERSONA JURIDICA	REPRESENTANTE	DNI
1		INTENDENTE DE 9 DE JULIO	MARIANO BARROSO	
2		INTENDENTE DE BRAGADO	VICENTE GATICA	
3		INTENDENTE DE TRENQUE LAUQUEN	MIGUEL FERNANDEZ	
4		INTENDENTE SANTA ROSA	LEANDRO ALTOLAGUIRRE	
5		INTENDENTE LUJAN	OSCAR LUCIANI	
6		INTENDENTE DE CATRILO	RICARDO DELFINO	
7		MUNICIPALIDAD DE TRENQUE LAUQUEN	ALFREDO ZAMBIAZO/FRANCISCO MARINO	
8		NESTOR JULIO GUERECHET S.A.	NESTOR GURECHET	
9		GRUPO NORTE SRL	CARLOS MARIO PESSI	
10		JEFE ZONA VIII DPVBA	MAURICIO MENENDEZ	
11	JORGE ETCHICHURY			7.993.103
12	CARLOS ALFREDO BAEZ			13.196.108
13	SERGIO MARINO			23.486.115
14	JUAN GANA			4.163.749
15	JUAN CARLOS ALVARADO			41.896.166

d) Orden y tiempo de las alocuciones previstas: 5 (cinco) minutos que se ampliarán a 10 (diez) minutos en caso de ser una autoridad pública, una asociación u organismo de usuarios y consumidores.

Fuente: Ministerio de Transporte, Vialidad Nacional, 2018.

Figura 8-5: Orden del Día

En la Orden del Día (ver Figura 8-5) se registraron aquellos participantes presenciales que siguieron los requisitos para exponer en la convocatoria. Puesto que se siguió este procedimiento de preinscripción, se concluye que la audiencia pública no fue libre ni abierta para todas las personas de interés (ver *Sección 5.5 Análisis de Brechas Respecto a las Políticas de Sostenibilidad del BID*, y el *ESAP* del Proyecto).

Según los documentos disponibles, no hay evidencia de que se presentasen los impactos específicos ni cómo se gestionarían estos impactos. Solamente se presentaron los estudios ambientales correspondientes. Asimismo, cabe destacar que, según el resumen final de la audiencia pública, tampoco se presentó el mecanismo de quejas y reclamos.

Por consiguiente, dado que el Proyecto será financiado por el BID Invest es necesario que se cumplan con las políticas ambientales y sociales del Banco. En consecuencia, se realizará una Consulta Pública Complementaria (CPC) con las comunidades y grupos de interés afectados por el Proyecto que siga los lineamientos de Consultas Públicas con Sociedad Civil: Guías para Agencias Ejecutoras Públicas y Privadas (BID 2016).

8.2 Plan de Consulta Pública Complementaria (CPC)

Como parte del AASs es necesario un proceso de Consulta Publica Complementaria de acuerdo a los requisitos de la Política Operativa de Medio Ambiente y Cumplimiento Salvaguardias del BID, OP 703.

8.2.1 Objetivos

Los objetivos del Plan son los siguientes:

1. Promover una participación adecuada de las Comunidades Afectadas y suministrar los medios para esa participación durante todo el ciclo del Proyecto en los asuntos que pudieran afectarlas, y garantizar que se dé a conocer y divulgue la información ambiental y social pertinente.
2. Divulgar información relevante y oportuna sobre el Proyecto a las Comunidades Afectadas para que estos comprendan los riesgos, impactos y oportunidades que esta entraña.
3. Construir canales de información oportunos y efectivos que permitan el intercambio de información y la retroalimentación continua entre el proyecto y las comunidades afectadas.
4. Garantizar el cumplimiento con la legislación nacional y las buenas prácticas internacionales.

8.2.2 Alcance

Este Plan se aplicará a los grupos que serán afectados por el Proyecto.

8.2.3 Roles y responsabilidades

La DNV será responsable de llevar a cabo el proceso de CPC bajo los lineamientos de este plan, así como de distribuirlo entre el personal y contratistas que trabajen en el Proyecto. Es responsabilidad de la DNV asegurarse de que todo el personal esté informado sobre este Plan. Se espera que las acciones descritas en el Plan se coordinen con la municipalidad competente.

8.2.4 Principios generales

La DNV realizará la CPC para ayudar a construir relaciones positivas con las Comunidades Afectadas que tienen el potencial de ser impactados por el Proyecto. La comunicación abierta permitirá que la DNV tome conciencia de las preocupaciones y que mitigue los impactos sobre las partes afectadas negativamente por el Proyecto. Además, la DNV deberá garantizar como mínimo lo siguiente:

- La facilitación de información garantizando el derecho a la información de las comunidades locales;
- Garantizar una participación activa de los interesados durante toda la vida del Proyecto;
- Proporcionar pautas para una consulta constante durante las diferentes etapas del Proyecto contribuyendo a un ambiente de comunicación efectiva y de doble vía;
- Proporcionar información precisa, oportuna y confiable sobre el Proyecto a los interesados, reduciendo posibles conjeturas y rumores sobre el mismo; y
- Proporcionar una vía de comunicación para recibir retroalimentación oportuna de las partes interesadas acerca de los planes y actividades del Proyecto, permitiendo que se lleven a cabo los cambios necesarios de una manera más efectiva.

8.3 Proceso Metodológico de la CPC

8.3.1 Identificación de grupos de interés

Las buenas prácticas internacionales sugieren que la identificación de los interesados se haga al principio del proyecto y se revise continuamente a lo largo del ciclo de vida de éste. En el caso del Proyecto, la DNV ha identificado a los grupos de interés, entre los cuales se han identificado las siguientes categorías:

- Autoridades Públicas (p. ej. Autoridades de las Municipalidades del área del Proyecto);
- Organizaciones No Gubernamentales (ONG);

- Sindicatos (por ejemplo, la Unión Obrera de Construcción de la República de Argentina –UOCRA- y el Sindicato Único de Trabajadores de Peajes y Afines);
- Comunidad Local y Organizaciones Civiles (p. ej. vecinos de Mercedes, Auto-convocados por la RN5);
- Medios de Comunicación;
- Sector Privado (p. ej. Grupo Norte S.R.L, la Federación Argentina de Entidades Empresarias de Autotransporte de Carga, contratistas y concesionarios);
- Comunidades Afectadas (p. ej. frentistas, propietarios y usuarios); y
- Poblaciones Vulnerables.

La Dirección Nacional de Vialidad llevará a cabo una identificación de actores más detallada por cada grupo de interés antes de realizar la consulta pública complementaria. De esta manera se podrá invitar a grupos de interés más representativos y a un número mayor de personas.

8.3.2 Consulta pública y divulgación

La participación efectiva requiere compartir información relacionada al Proyecto con las Comunidades Afectadas, facilitando un proceso de consulta bien informado y la contribución de los ciudadanos interesados al diseño y planificación del Proyecto. Por lo tanto, la DNV deberá llevar a cabo un proceso de consulta pública y divulgación de información a través de actividades de:

- Intercambio de información: Comunicación de información relevante e importante sobre el Proyecto a las Comunidades Afectadas;
- Consulta con las partes interesadas: Consulta con los interesados informados para discutir los planes y actividades del Proyecto incluyendo los impactos potenciales y las oportunidades asociadas a éstos, en un proceso de dos vías que permita la incorporación de retroalimentación de las partes interesadas en el diseño y planificación del Proyecto; y
- Divulgación: Verificación de los planes, actividades y conclusiones del Proyecto con las partes interesadas para asegurarse que la retroalimentación ha sido entendida y se incorpora efectivamente, y para mantener la transparencia en el proceso de participación.
- Adicionalmente, el Proyecto deberá incluir las siguientes consideraciones para las actividades de participación:
    - Programación: Todas las formas de participación se llevarán a cabo de manera oportuna. Las invitaciones a las reuniones serán con antelación a las actividades de participación (se procurará que las invitaciones sean emitidas a través de cartas u oficios por lo menos dos semana antes del evento), para asegurar que los interesados tienen la oportunidad participar sin interrupción en sus horarios personales. La programación de las reuniones de participación será planificada tomando en cuenta las restricciones de las partes interesadas y los días feriados locales, entre otros. Esta programación se efectuará consultando a las partes interesadas para asegurar su adecuación;
    - Lugar: Todas las actividades de participación se llevarán a cabo en lugares de fácil acceso, y donde los asistentes puedan llegar sin mayor dificultad, costo o tiempo de viaje. Dichos lugares también deberán estar libres de asociaciones políticas o de otras índoles, para que las partes interesadas se sientan libres de participar abiertamente en las discusiones;
    - Transporte: Cuando sea necesario, y según las circunstancias y condiciones, el Proyecto proveerá transporte para las actividades de participación;

- Adecuación Cultural: Todas las formas de participación de las partes interesadas en las actividades, serán diseñadas para satisfacer las necesidades de los beneficiarios, con el fin de garantizar que todos tengan la oportunidad de participar de manera libre e informada;
- Idioma: En todos los casos, las actividades se llevarán en español usando una terminología simple (no-técnica y concisa) y herramientas efectivas de comunicación (incluyendo alternativas verbales, basadas en imágenes o de otro tipo, de formato escrito). Esto asegura que todos los participantes tengan la oportunidad de entender la información del Proyecto y participar activamente en las discusiones; y
- Grabación y Retroalimentación: todas las actividades de participación grupales serán grabadas en video, con el debido consentimiento de los participantes. Esto asegurará la transparencia de los procesos de consulta y permitirá verificar la fortaleza del proceso.

La Tabla 8-1 establece un marco para la participación de los grupos y personas interesadas, incluyendo su identificación, los métodos de participación, la información a compartir, responsabilidades y la fase del Proyecto en el que estas actividades deberán llevarse a cabo

Tabla 8-1: Planificación del Trabajo de las Partes Interesadas

Partes Interesadas	Métodos	Información a Compartir	Fase del Proyecto
Organismos Gubernamentales Competentes	• Presentación de la documentación publicada (EIA); • Presentación de informes técnicos; • Entrevistas y reuniones claves de las partes interesadas; • Actualizaciones regulares, según sean necesarias y requeridas; • Invitaciones a las reuniones públicas y de la comunidad.	Posibles impactos ambientales y sociales; Mitigación & Planes de Gestión; Informes sobre las actividades de monitoreo; Oportunidades económicas y de empleo asociadas con el Proyecto;	Al inicio del Proyecto y en la implementación de cambios a este.
Comunidades Afectadas	• Distribución de información del Proyecto y actualización de materiales (ejemplo: resultados del EIA, trazado del Proyecto, así como folletos, no-técnicos, resúmenes o enlaces a documentos de regulaciones públicas); • Reuniones de la comunidad para proveer actualizaciones del Proyecto y responder preguntas/comentarios	Progreso del Proyecto (incluyendo informes de estatus); Mecanismo de Quejas	Al inicio del Proyecto y en la implementación de cambios a este.
Partes Interesadas de la Sociedad Civil	• Distribución de la información del Proyecto y actualización de materiales (ejemplo: folletos, no-técnicos, resúmenes, informes sobre la situación, enlaces a documentos de regulaciones públicas); • Entrevistas y reuniones claves de las partes interesadas		Al inicio del Proyecto y en la implementación de cambios a este.
Medios de Comunicación	• Distribución de información del Proyecto y actualización de materiales en forma de publicación;		Al inicio del Proyecto y en la implementación de cambios a este.

8.3.3 Convocatoria a la CPC

La convocatoria se hará a través de un medio de difusión masiva (periódico, radio, tv), y complementada por invitaciones electrónicas a los actores claves. Esta invitación será cursada al menos con dos semanas de antelación e indicando la fecha, lugar y hora. La consulta se realizará la primera quincena de abril de 2019 en un horario asequible para los participantes(a ser posible fuera de horas laborales). Todas las personas que asistan a la convocatoria podrán participar y hacer preguntas si lo desean, sin necesidad de registrarse anteriormente.

Junto a la invitación se hará una breve explicación del objetivo de la consulta, la mecánica del proceso y los derechos de los asistentes a la misma. Se especificará en la carta los temas que serán presentados y sobre los que se requieren input de las comunidades afectadas. Igualmente se pondrá a disposición de las personas afectadas un documento en formato Powerpoint en el que se indiquen el Proyecto previsto, e información ambiental del mismo. Este documento estará disponible en la sede del Distrito Jurisdiccional provincial de la Dirección Nacional de Vialidad, así como en la página web https://ppp.vialidad.gob.ar/audiencia-publica/

8.3.4 Desarrollo

Uno de los objetivos prioritarios de la consulta es que la información que se transmita sea veraz, oportuna y entendible para los asistentes. A tal fin, se ha de contar con tiempo suficiente (al menos dos horas) para las exposiciones de todos los participantes en el evento. En la CPC se desarrollarán los siguientes temas:

- Diseño del Proyecto y como se inserta en un esfuerzo nacional de mejora de las vías de comunicación;
- Impactos ambientales y sociales del Proyecto identificados en el proceso del EIA y del AASc;
- Descripción de las medidas de manejo ambiental y social propuestas;
- Descripción del Mecanismo de Resolución de Reclamos y Sugerencias; y
- Espacio para preguntas y respuestas.

8.3.5 Sistematización y Documentación

La DNV sistematizará los resultados de la CPC a través de un informe de resultados, los resultados serán compartidos con las partes interesadas, asimismo, la DNV dará respuesta oportuna a las consultas realizadas por los asistentes a la CPC.

La interacción con las partes interesadas en el área de influencia del Proyecto deberá ser documentada sistemáticamente en un registro formal incluyendo una base de datos y un archivo físico en el que todas las comunicaciones escritas con las Comunidades Afectadas quedarán registradas y un registro visual de todas las reuniones grupales, así como actas levantadas en caso de un encuentro con los beneficiarios del Proyecto.

8.3.6 Responsabilidades

La DNV deberá gestionar la organización, desarrollo y sistematización de la CPC, en coordinación con con el Banco de Inversión y Comercio Exterior (BICE) y las empresas concesionarias.

8.3.7 Cronograma

La realización de la CPC será la semana del 8 de abril del 2019.

8.3.8 Mecanismos de Resolución de Reclamos y Sugerencias

Durante la consulta se presentará el Mecanismo de Resolución de Reclamos y Sugerencias particular para este Proyecto.

8.3.9 Principales indicadores de desempeño

La eficacia de la consulta será evaluada a través de los siguientes indicadores de desempeño:

- Se ha llevado a cabo la consulta pública complementaria y las partes interesadas han asistido a ellos;
- Se han distribuido información relevante sobre el Proyecto mensualmente y los recursos de información en línea son actualizados de manera regular.

9. PROGRAMA COMPLEMENTARIO DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL DEL PROYECTO

9.1 Introducción

Este capítulo presenta el Programa Complementario de Gestión Ambiental y Social (PCGAS), el cual presenta las guías para el manejo y protección de los recursos ambientales, sociales y la salud y la seguridad de los trabajadores a lo largo de la vida del Proyecto. El PCGAS se preparó considerando los impactos identificados durante la evaluación ambiental complementaria, los lineamientos de la Política de Sostenibilidad del BID Invest y el cumplimiento del marco legal vigente en Argentina. A continuación, se detallan una serie de planes que son necesarios que el Proyecto Implemente.

9.2 PROCEDIMIENTO PARA IDENTIFICACIÓN Y PROTECCIÓN DE FAUNA SILVESTRE

Con el objetivo de proteger, durante la etapa de construcción del Proyecto, a las especies con estatus de conservación potencialmente presentes en el área del Proyecto, se recomienda implementar un procedimiento para la identificación y protección de estas especies.

9.2.1 Especies a Considerar

Según los datos recabados del análisis ambiental y social complementario, por medio de la herramienta IBAT (ver Sección 6.2.3, Impactos sobre Especies con Estatus de Conservación), las siguientes especies son identificadas con potencial presencia en las cercanías del Proyecto:

Tabla 9-1: Lista de Potenciales Especies con Estatus de Conservación de la UICN

Especie	Categoría UICN	Clase Taxonómica
Alectrurus risora	VU	Aves
Blastocerus dichotomus	VU	Mammalia
Diomedea dabbenena	CR	Aves
Diomedea exulans	VU	Aves
Leistes deflippii	VU	Aves
Melanophryniscus montevidensis	VU	Amphibia
Oxymycterus josei	EN	Mammalia
Parodia concinna	VU	Magnoliopsida
Parodia neoarechavaletae	VU	Magnoliopsida
Parodia ottonis	VU	Magnoliopsida
Parodia scopa	VU	Magnoliopsida
Porzana spiloptera	VU	Aves

Procellaria aequinoctialis	VU	Aves
Pterodroma incerta	EN	Aves
Sporophila cinnamomea	VU	Aves
Wilfredomys oenax	EN	Mammalia
Xanthopsar flavus	VU	Aves
Xolmis dominicanus	VU	Aves

VU = Vulnerable; CR = En Peligro Crítico, EN: En Peligro

Fuente: IBAT Proximity Report, 2018.

9.2.2 Acciones Preventivas

Estas acciones están direccionadas a disminuir la posibilidad de incurrir daño incidental de ejemplares de las especies listadas en el área durante la etapa de construcción:

- Generar guías de campo con la lista de especies potencialmente presentes.
- Previo a realizar actividades de desbroce o movimiento de tierras, especialmente en hábitat natural, hacer un recorrido del área para identificar presencia de individuos o nidos, con la ayuda de guías de campo previamente generadas. De ser avistados, estas zonas se considerarán como zonas sensibles en el proceso de construcción. El personal que realiza el recorrido de reconocimiento deberá documentarlo en una ficha de campo. La ficha deberá incluir como mínimo: fecha, hora, persona que realiza el recorrido, localización general, familia, especie, descripción del hábitat, breve descripción del animal, foto (de ser posible), observaciones (número de individuos avistados, presencia de nido, etc.).
- Ubicadas las zonas sensibles de especies, de ser posible, se deberá evitar el disturbio de los sitios ubicados en los recorridos de campo.
- En caso no se puede evitar la afectación de estas zonas, se realizarán labores de ahuyento en forma previa al inicio de las labores en la etapa de preparación y construcción.

9.2.3 Responsable

Para el desarrollo del presente programa es requerido contar con un responsable ambiental, que podría ser el supervisor o inspector de la obra, quien tendrá el entrenamiento necesario y cuente con guías de especies y se encargará de capacitar al personal de la obra para la correcta implementación de este procedimiento.

9.3 PROCEDIMIENTO DE HALLAZGOS FORTUITOS

El Proyecto implementará 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. El Plan de Hallazgos Fortuitos incluye un Programa de Monitoreo de Patrimonio Cultural, un Procedimiento de Hallazgos Fortuitos, un Programa de Capacitación de Patrimonio Cultural y un Programa de Protección de Sitios, tal y como se describe a continuación.

9.4 Marco Legal

9.4.1 Leyes y reglamentos nacionales

La ley principal que rige la protección del patrimonio cultural en Argentina es la Ley 25.743 (Protección del patrimonio arqueológico y paleontológico), que fue promulgada en el año 2003. El Artículo 2° de la Ley 25.743 define el Patrimonio Arqueológico y Paleontológico como el siguiente.

a. **Patrimonio arqueológico** – "las cosas muebles e inmuebles o vestigios de cualquier naturaleza que se encuentren en la superficie, subsuelo o sumergidos en aguas jurisdiccionales, que puedan proporcionar información sobre los grupos socioculturales que habitaron el país desde épocas precolombinas hasta épocas históricas recientes."

b. **Patrimonio paleontológico** – "los organismos o parte de organismos o indicios de la actividad vital de organismos que vivieron en el pasado geológico y toda concentración natural de fósiles en un cuerpo de roca o sedimentos expuestos en la superficie o situados en el subsuelo o bajo las aguas jurisdiccionales."

El Artículo 5° establece el Registro Nacional de Yacimientos, Colecciones y Objetos Arqueológicos y el Registro Nacional de Yacimientos, Colecciones y Restos Paleontológicos, y crea un Registro Nacional de Infractores y Reincidentes. Decreto 1022/2004 (Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico) es la reglamentación de la Ley 25.743. La ley y su reglamento establece el Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano (INAPL) como el organismo nacional competente en cargo de la protección del Patrimonio Arqueológico, y el Museo Argentino de Ciencias Naturales "Bernardino Rivadavia" (MACNBR) como el organismo nacional competente en cargo de la protección del Patrimonio Paleontológico.

9.4.2 Estándares del Banco Interamericano de Desarrollo

El patrimonio cultural está protegido por la Directiva B.9 (Hábitats naturales y sitios culturales) de la "Política de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardias" del BID (2006). La Directiva B.9 establece que el BID "no apoyará operaciones y actividades que… dañen sitios de importancia cultural crítica." Además, establece que el proceso de evaluación ambiental "se identificarán y evaluarán los impactos en sitios de importancia cultural crítica. Para otros sitios o artefactos de importancia cultural no crítica se tomarán las medidas apropiadas encaminadas a proteger su integridad y funciones. Para aquellas operaciones donde se pueden presentar hallazgos arqueológicos o históricos durante la construcción u operación de instalaciones, el prestatario preparará e pondrá en práctica procedimientos sobre hallazgos fortuitos basados en buenas prácticas internacionales. "La Sección VI (Definiciones) de la Política de medio ambiente y cumplimiento de salvaguardias establece que los sitios de importancia cultural crítica "comprenden, pero no se limitan, a aquellos que están protegidos (u oficialmente propuestos por los gobiernos para que lo sean) como los Sitios del Patrimonio Mundial y Monumentos Nacionales, así como áreas inicialmente reconocidas como protegidas por comunidades tradicionales de la localidad (por ejemplo sitios sagradas)." Los "sitios culturales" no críticos se definen como "todas aquellas áreas naturales o edificadas, estructuras, características naturales y/u objetos valorados por un pueblo, o que se encuentren asociados a él, y que se consideren de significación espiritual, arqueológica o histórica. Si bien es posible que haya remanentes materiales notables, por lo general serán mínimos o inexistentes." Finalmente, los hallazgos fortuitos se definen como "descubrimientos imprevistos de restos materiales de importancia arqueológica o histórica."

La nota técnica del BID sobre "Gestión de impactos de los proyectos BID sobre el patrimonio cultural" (2016) establece que para la implementación de la Directiva B.9, "se incluyen en el patrimonio cultural todos los recursos culturales físicos o tangibles, ya sea que se encuentren sobre la superficie terrestre o bajo el agua y que pueden o no estar protegidos legalmente." El documento señala que los "recursos

culturales físicos" se definen según la Política de Salvaguardias del Banco Mundial OP-4.11 como "bienes muebles o inmuebles, sitios, estructuras, grupos de estructuras y características y paisajes naturales que tienen importancia arqueológica, paleontológica, histórica, arquitectónica, religiosa, estética u otro significado cultural." El Cuadro 1 de la nota técnica enumera cuatro tipos de "recursos de patrimonio cultural material o tangible." Estos son sitios/monumentos arqueológicos, arquitectura histórica, paisajes históricos y patrimonio vivo.

Como se mencionó anteriormente, la Directiva B.9 de las salvaguardias del BID requieren que los proyectos desarrollen e implementen un "procedimientos sobre hallazgos fortuitos basados en buenas prácticas internacionales." Las buenas prácticas internacionales más conocidas para procedimientos de hallazgos fortuitos se encuentran en la Norma de Desempeño (ND) 8 de las Normas de Desempeño sobre Sostenibilidad Ambiental y Social de la Corporación Financiera Internacional (CFI). La ND 8 define los hallazgos fortuitos como "patrimonio cultural tangible hallado de manera inesperada durante la construcción o la operación del proyecto" y define un procedimiento de hallazgos fortuitos como "un procedimiento específico del proyecto, que describe las medidas a adoptarse en caso de encontrar un patrimonio cultural previamente desconocido." Conforme a la Nota de Orientación de la ND 8, el procedimiento de hallazgo fortuito debería incluir "medidas de registro y verificación experta, instrucciones sobre la cadena de custodia de los hallazgos movibles y criterios claros respeto a detenciones temporales del trabajo que podrían ser necesarias para una rápida disposición de temas vinculados con los hallazgos. Es importante que este procedimiento describa los roles, responsabilidades y tiempos de respuesta requeridos del personal del proyecto y de la autoridad patrimonial pertinente, así como los procedimientos de consulta que hubieran sido acordados, si existen. Este procedimiento debe ser incorporado en el Programa de Manejo e implementado por medio del Sistema de Gestión Ambiental y Social del Cliente."

9.4.3 Programa de Monitoreo de Patrimonio Cultural

El Proyecto implementará un Programa de Monitoreo del Patrimonio Cultural para todas las actividades de construcción en consulta con INAPL y MACNBR. El propósito de este monitoreo es:

- Identificar, registrar y proteger el patrimonio cultural que no ha sido identificado previamente (i.e., hallazgos fortuitos); y
- Proteger el patrimonio cultural identificado durante las investigaciones previas de patrimonio cultural (i.e., recursos conocidos).

El Proyecto utilizará el monitoreo del patrimonio cultural "pasivo." Esto significa que todo el personal del Proyecto y de contratistas serán responsable del monitoreo del patrimonio cultural durante sus actividades diarias, en lugar de tener un Especialista de Patrimonio Cultural (EPC) que supervise todas las actividades de construcción. El personal relevante del Proyecto y de contratistas recibirán capacitación en la identificación de hallazgos fortuitos potenciales y el Procedimiento de Hallazgos Fortuitos que se describe a continuación, y será responsable de informar cualquier hallazgo potencial al Especialista Ambiental y Social (EAS) del Proyecto. Luego, el EAS informará el hallazgo potencial a un EPC que estará retenido como consultor por el Proyecto.

9.4.4 Procedimiento de Hallazgos Fortuitos

Los siguientes tipos de patrimonio cultural son los más propensos a ser encontrados durante la construcción:

- Rasgos arqueológicos precolombinos (p.ej., montículos, basurales, estructuras, petroglifos);
- Artefactos precolombinos (p.ej., fragmentos de cerámica precolombina, líticos);
- Rasgos arqueológicos históricos (p.ej., pozos y cimientos de ladrillo o piedra);

- Artefactos históricos (p.ej., fragmentos de cerámica histórica, fragmentos de botellas históricas de vidrio, objetos históricos de metal y monedas); y
- Restos paleontológicos (fósiles).

El Procedimiento de Hallazgos Fortuitos utilizará un enfoque de varios niveles para identificar, evaluar y resolver hallazgos fortuitos potenciales. El propósito de este enfoque es facultar a un EPC de guardia para atender los hallazgos fortuitos menores sin la necesidad de consultar con el INAPL o MACNBR; minimizando los posibles retrasos en la construcción al permitir la resolución rápida de hallazgos no significativos por un EPC en campo. Las características definitorias de cada nivel de hallazgos fortuitos, y los procesos para evaluarlos y determinar si se requieren consulta, se desarrollarán en coordinación con el INAPL o MACNBR y otras entidades relevantes en temas de patrimonio cultural, según sea apropiado.

En la Tabla 9-2 se presenta una jerarquía preliminar de hallazgos fortuitos de tres niveles. Todos los hallazgos potenciales identificados por el personal del Proyecto se tendrán que comunicar a un EPC, que determinará si cada hallazgo potencial es un hallazgo fortuito y que en consecuencia lo asignará a un nivel de hallazgos fortuitos.

Tabla 9-2: Jerarquía de los tres niveles de hallazgos fortuitos

Tipo de Hallazgo Fortuito	Características	Proceso de Evaluación
Hallazgos Fortuitos Menores	Rasgos u objetos modernos. Restos arqueológicos o paleontológicos aislados que no tienen contexto o no tienen potencial o valor de investigación.	El trabajo de construcción se detendrá en el área del hallazgo. El hallazgo potencial será reportado al EAS (dentro de un periodo de 24 horas), quien luego notificará al EPC de guardia. El EPC examinará el hallazgo potencial a través de fotografías o una visita al sitio. Si se determina que el hallazgo representa un hallazgo fortuito menor, el EPC documentará y recogerá el hallazgo en el campo sin necesidad de consultar al INAPL. A posteriori, las actividades de construcción se reanudarán en el área.
Hallazgos Fortuitos Significativos	Restos arqueológicos significativos prehistóricos o históricos. Restos paleontológicos (fósiles) significativos.	El trabajo de construcción se detendrá en el área del hallazgo. El hallazgo potencial será reportado al EAS (dentro de un periodo de 24 horas), quien luego notificará al EPC de guardia. El EPC realizará una visita al sitio para examinar el hallazgo potencial. Si se determina que el hallazgo representa un hallazgo fortuito significativo, el EPC desarrollará un plan de tratamiento en consulta con el INAPL o MACNBR. Las obras de construcción se reanudarán en el área una vez que se finalice el plan de tratamiento.
Restos Humanos	Entierros o restos humanos aislados prehistóricos, históricos, o modernos, y/o rasgos y/o artefactos asociados (i.e., bienes funerarios).	El trabajo de construcción se detendrá en el área del hallazgo. El hallazgo potencial será reportado al EAS (dentro de un periodo de 24 horas), quien luego notificará al EPC de guardia. El EPC realizará una visita al sitio para examinar el hallazgo potencial. Si se determina que el hallazgo representa restos humanos y/o bienes funerarios, el EPC informará sobre el hallazgo a las partes interesadas, incluidas

Tipo de Hallazgo Fortuito	Características	Proceso de Evaluación
		las agencias policiales locales, regionales o nacionales. El EPC iniciará consultas con el INAPL y otras partes interesadas (p.ej., posibles comunidades descendientes), según sea apropiado, para desarrollar un plan de tratamiento. Las obras de construcción se reanudarán en el área una vez que se finalice el plan de tratamiento.

9.5 PLAN DE ADQUISICIÓN DE TIERRAS

9.5.1 Introducción

El Proyecto no necesita realizar un Plan de Reasentamiento, sin embargo, el Proyecto debe completar un Plan de Adquisición de Tierras (PAT) para cumplir con la meta del BID Invest que busca dejar personas reasentadas o desplazadas iguales o mejor que antes de la intervención.

El PAT busca presentar un marco para la implementación de procesos de compra-venta, renta, y derecho de parcelas asociadas con el Proyecto. El PAT sugiere procedimientos para fortalecer las prácticas nacionales en relación a la adquisición de tierras para el Proyecto con el objetivo de asegurar el cumplimiento de las políticas operativas del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y del BID Invest. Además, ofrece procesos para identificar los actores involucrados, define la estrategia y los derechos de compensación, y describe los bienes de reemplazo que deben ser entregados. Finalmente, el PAT introduce la necesidad de un sistema de gestión de quejas, define un programa de monitoreo y arreglos organizacionales y requerimientos de presupuesto para su implementación. Cada uno de estos pasos está diseñado para minimizar el impacto humano asociado con el desarrollo del Proyecto.

Este documento es la herramienta que guiará la implementación del proceso de adquisición de tierras para el Proyecto, y asegurará a las posibles personas afectadas, que estas sean indemnizadas y compensadas de manera equitativa y adecuada mejorando, en la medida de lo posible, los medios de subsistencia y la calidad de vida de la población afectada.

De manera consistente con las mejores prácticas internacionales, este documento desarrolla los siguientes temas agrupados en capítulos:

- Las condiciones principales a ser consideradas para el PAT;
- Aspectos que se deben incluir para identificar a los actores;
- Lista de los posibles impactos asociados con la adquisición de la tierra;
- Presenta las medidas de compensación e indemnización aconsejadas para el Proyecto, que incluye elegibilidad y políticas de derechos de compensación;
- Describe las consideraciones especiales para los grupos vulnerables;
- Establece la necesidad de un sistema de gestión de quejas;
- Define los responsables para la implementación del PAT; y
- Describe los lineamientos del monitoreo.

9.5.2 Objetivos

Este documento busca asegurar que los procesos de adquisición de tierras asociados con el Proyecto, no solamente mitigan impactos y adecuadamente compensan a los actores afectados en cumplimiento con legislación vigente argentina, sino que también aseguran el cumplimiento con los estándares establecidos por la Política Operativa-710 (OP-710) del BID.

Los objetivos específicos del PAT son:

- Identificar a los grupos de personas, familias y negocios formales e informales impactadas;
- Evaluar el costo del desplazamiento físico y económico, impacto económico y las pérdidas económicas y sociales de la población y negocios formales e informales afectados, considerando las diversas formas de tenencia de la tierra y parcelas;
- Proponer medidas de compensación a la población afectada, para evitar las pérdidas económicas y sociales, reconociendo los impactos por reposición de vivienda, restablecimiento de ingresos e impactos económicos;
- Cumplir con la meta de la OP-710 del BID que busca dejar personas reasentadas o desplazadas iguales o mejor que antes de la intervención; y
- Proponer medidas de gestión social adecuadas para la implementación de acciones concretas para la compensación.

9.5.3 Alcance y Definiciones

Este plan busca maximizar el potencial de que cualquier individuo desplazado o reasentado a causa del Proyecto tenga sus condiciones socioeconómicas reestablecidas o mejoradas. El PAT ha sido diseñado para determinar brechas entre los requerimientos nacionales de adquisición de tierras y las prácticas establecidas en cuanto Reasentamiento Involuntario del BID (OP-710) con el fin de determinar cómo estas brechas pueden ser atendidas.

El presente documento se aplica a todas las actividades del Proyecto que requieran de la adquisición de terrenos que, a consecuencia de sus actividades, generen restricciones en el acceso de uno o más hogares a sus fuentes de ingresos o medios de subsistencia. Asimismo, reconoce las diferentes formas de tenencia de la tierra y predios, incluyendo propietario, poseedor, arrendador-rentista, arrendatario, sub arrendatarios o usuarios sin título ni derecho de uso formal. Aquí es importante reiterar que la caracterización de individuos a ser compensados por cambios o impactos no está asociada con su derecho documentado de pertenencia, usufructo u otro. De acuerdo a la OP-710, cualquier usuario del terreno a ser impactado por el Proyecto, tiene derecho a compensación por impactos. La responsabilidad de la ejecución e implementación de este plan recae sobre Vialidad Nacional.

A continuación, se presenta una tabla con definiciones de términos relevantes que se encuentran en este PAT:

Término	Definición
Reasentamiento y Reasentamiento Involuntario	Reasentamiento es el proceso de mover personas de una ubicación a otra. El reasentamiento involuntario es un proceso donde “el movimiento ocurre sin el consentimiento de personas a ser desplazadas, o si consienten sin la capacidad de rechazar reasentamiento”. **Cabe destacar que, en este Proyecto, no habrá reasentamiento involuntario**.
Desplazamiento Económico	La pérdida de fuentes de ingreso o medios de subsistencia resultando de adquisición de tierra o acceso obstruido a recursos asociados con el Proyecto.
Desplazamiento Físico	La pérdida de fuentes de ingreso o medios de subsistencia resultando de adquisición de tierra o acceso obstruido a recursos asociados con el Proyecto.

Término	Definición
Compensación	Pago en dinero o especie al que tienen derecho las personas afectadas según lo dispuesto por normas o leyes del gobierno.
Efectos del proyecto	Los efectos materiales y socioeconómicos, directos e indirectos, que tiene el proyecto en su zona de ejecución.
Efectos del reasentamiento	Los efectos materiales y socioeconómicos directos de las actividades de reasentamiento en las zonas del proyecto y en las áreas donde reside la población de acogida.
Grupos Vulnerables	Distintos grupos de personas que puedan sufrir de forma desproporcionada debido a actividades relacionadas con el proyecto.
Indemnización	El pago de una compensación por pérdidas o daños sufridos.
Mitigación	Compensación a las comunidades afectadas por las pérdidas sufridas, como consecuencia de un proyecto financiado por IDB Invest.
Población Afectada	Las personas afectadas directamente por actividades relacionadas con un proyecto a través de la pérdida del empleo, la vivienda, tierras u otros activos.
Rehabilitación	El restablecimiento de medios de subsistencia, condiciones de vida y sistemas sociales.
Traslado	El desplazamiento de personas, activos e infraestructura pública.

9.5.4 Principios

Los principios que rigen la implementación del PAT son:

- **Igualdad:** Toda persona desplazada recibirá, frente a iguales situaciones de tenencia y de categoría de afectación, el mismo tratamiento y accederá en condiciones de equidad a los programas de asistencia para el restablecimiento de condiciones socioeconómicas que se establezcan.
- **Equidad:** El acompañamiento social y técnico de los programas considerados en el PAT serán proporcionales a los impactos causados por el desplazamiento.
- **Comunicación:** La población desplazada recibirá información clara, veraz y oportuna sobre sus derechos, deberes y el estado en que se encuentra el proceso de adquisición de tierras.
- **Consulta:** La población desplazada será informada sobre las soluciones de adquisición de tierras y los planes que se formulen para ello y se tomarán en cuenta sus opiniones para el diseño de dichas soluciones y planes.
- **Transparencia:** El proceso se manejará de manera objetiva y técnica con el fin de garantizar que los beneficios solamente cubran a la población afectada por las actividades y obras del proyecto y que se apliquen los criterios y procedimientos establecidos.

9.5.5 Análisis de las Condiciones Económicas

Es necesario llevar a cabo un análisis de las condiciones económicas del área del Proyecto y especialmente de las zonas donde se encuentren los terrenos a ser adquiridos. A continuación, se presenta una lista con las condiciones principales a ser considerados para el PAT:

- Uso de tierra;
- Extensión de territorios;
- Recursos usados para subsistencia o ingresos;
- Potencial o actual uso turístico;
- Rutas de acceso y transporte; y

- Terrenos de poblaciones indígenas.

Cabe la posibilidad que estas condiciones no sean las únicas que sirven como indicadores de vulnerabilidad, y si condiciones adicionales se identifican, deberían ser incluidas.

9.5.6 Identificación de Actores y Censo

El Proyecto tendrá que realizar un mapeo de afectados potencialmente impactados por el Proyecto. Con el fin de fortalecer este procedimiento, se incluirán las siguientes acciones:

- Una evaluación de uso de terreno basado en el Registro de Catastro de la República de Argentina, así como una verificación en campo de los usos actuales junto a las autoridades municipales pertinentes.
- Censo y caracterización socioeconómica de los posibles afectados e inventario de sus bienes:
  - Establecer con los dueños de terrenos o subarrendatarios el uso de los recursos del terreno (ej., recolección de leña, agricultura, senderos, pozos de agua, etc.); y
  - Verificar con terceras partes (otros líderes comunitarios, posiblemente incluyendo maestros de las escuelas locales, representantes de cooperativas, agricultores en el área del Proyecto, etc.) la información sobre usos recolectada.

La creación de un censo socioeconómico también sirve como línea base para evaluación a futuro sobre los impactos del Proyecto. La información se debe presentar desagregada por, entre otros, sexo, edad, nivel de educación, condiciones de empleo, hogares con mujeres jefas de hogar, menores de edad-jefes de hogar o adultos mayores-jefes de hogar.

9.5.7 Inventario

El inventario es un proceso formal que busca identificar y valorar los bienes asociados con el terreno a ser adquirido, quienes se aprovechan de lo que el terreno contiene y a qué nivel. El registro de los bienes a ser impactados debe realizarse siguiendo un modelo similar al propuesto a continuación en el que se identifiquen a las personas impactadas, se caractericen en términos demográficos, se explique el impacto entre otros. Tabla 9-3 presenta un ejemplo de un modelo de registro de impacto de bienes.

Tabla 9-3: Modelo de Registro de Impacto de Bienes (ejemplo)

Terreno/ Parcela	Relación con terreno (dueño, arrendatario, familiar, etc.)	Uso (agro-pecuario, recolección de leña, transporte, etc.)	Diagnóstico Demográfico (miembros de la familia, o familias)	Impactos	Nivel de Impacto (Parcial, Nulo o Completo)
Terreno 1 (coordenadas)	Dueño	Uso mixto, agro pecuario, activamente usando 30% de su terreno.	1 familia con tres adultos.		
Terreno 2 (coordenadas)	Arrendatario	Uso pecuario (vacas), usa 3 hectáreas (20% del terreno total) para sus animales.	1 familia, dos adultos (hombre y mujer).		

9.5.8 Grupos Vulnerables

Vulnerabilidad es un estado definido por una inhabilidad de acceder o aprovechar beneficios, o una experiencia aumentada o aguda de contextos o impactos negativos. En este contexto, los grupos vulnerables son aquellos con el potencial más alto de sentir y vivir impactos negativos (ej. tránsito, polvo, ruido, vibraciones etc.), y/o una incapacidad de vivir impactos positivos (ej. empleo, salario etc.). La vulnerabilidad es evaluada para determinar la magnitud de la intervención necesaria para mitigar y compensar los impactos negativos asociados con un proyecto.

Los tipos de vulnerabilidad en la zona de estudio podrán incluir, pero no estar limitada a:

- Tenencia de la tierra;
- Economía;
- Género;
- Edad;
- Pueblos Originarios, Afrodescendientes y Grupos Étnicos; y
- Capacidad mental o física.

La OP-710 pide un análisis específico para entender los posibles impactos a mujeres, a personas de edad, y a pueblos indígenas en el caso de que aplique.

9.5.9 Impactos de Desplazamiento

El Proyecto ha sido diseñado para prevenir la necesidad de desplazar individuos o comunidades físicamente. El diseño de ingeniería contempla evitar los terrenos donde se identifiquen grupos poblacionales o estructuras (casas u hogares) que pudieran albergar familias.

Sin embargo, en el caso que no se pueda evitar el desplazamiento los posibles impactos asociados con la adquisición de la tierra contemplan:

- **Perdida de bienes inmuebles:** esto impactará a los dueños y arrendatarios de los inmuebles, y a los usuarios que habiten en los inmuebles.
- **Pérdida de tierras de pastoreo/ tierra en barbecho:** esto impactará a los dueños de los terrenos, arrendatarios de terrenos, y usuarios informales de los terrenos que usan o accedan a los mismos para usos secundarios.
- **Pérdidas de cosechas y huertos:** esto impactará a los recursos naturales existentes en los terrenos a ser utilizados por el Proyecto.
- **Pérdida de mejoras:** aquella inversión realizada por los propietarios o usuarios de los terrenos en mejoras de senderos, instalación de cercas, etc.
- **Pérdida de tierra forestal:** en el caso de que se impacten bosques y los consecuentes servicios eco sistémicos que ofrecen (ej. leña, hierbas, por citar algunos).

9.5.10 Medidas de Compensación e Indemnización

En este capítulo se presentan las medidas de compensación e indemnización aconsejadas para el Proyecto. Su objetivo principal es desarrollar procesos que apoyen la implementación de las compensaciones alineadas con la OP- 710 del BID.

9.5.11 Elegibilidad

El Proyecto no tendrá reasentamiento involuntario per se, sin embargo, debido a la similitud de los criterios de la política del BID sobre reasentamiento con los Planes de Adquisición de Tierras, se ha utilizado la Política Operativa 710 del BID como marco de este PAT. De acuerdo a los principios y consideraciones generales de organizamos internacionales en materia de reasentamiento, las opciones de compensación e indemnización social deberán:

"*ofrecer un valor equitativo de sustitución de los activos perdidos (costo de reposición), así como los medios necesarios para restablecer la subsistencia y el ingreso, reconstruir las redes sociales que respaldan la producción, servicios y asistencia mutua e indemnizar por las dificultades causadas por la transición (como pérdida de negocios, costos del desplazamiento, interrupción o pérdida del empleo, pérdida de ingresos y otros)" (BID: Política Operativa-710 Reasentamiento Involuntario Capítulo V, Párrafo* 3).

El proceso de compensación e indemnización debe tener en cuenta las siguientes consideraciones básicas:

- Es importante realizar un análisis exhaustivo de la población a ser afectada por el Proyecto, de tal manera que se minimicen los riesgos y problemas sociales; ello implica realizar un censo socioeconómico de todos los afectados (ver Sección 4.1). Para cada caso se compensará e indemnizará evaluando los efectos asociados al desplazamiento económico y la adquisición de tierras.
- Las personas vulnerables son las que corren mayor riesgo de empobrecerse tras el desplazamiento físico o económico; por ello, se deberán tener consideraciones especiales que aseguren el aprovechamiento de las compensaciones y/o indemnizaciones proporcionadas (ver Sección 4.2). Especialmente en estos casos, cuando se incluyan opciones de vivienda y servicios, estas deberán satisfacer los estándares mínimos de vivienda y acceso a servicios básicos, independientemente de las condiciones anteriores a la adquisición de tierras. Los criterios de elegibilidad serán los siguientes:
  - Ser titular del terreno a adquirir, debidamente acreditados.
  - Ser unidad social (hogar) residente en el terreno a adquirir, en cualquier condición de tenencia (poseedor, propietario, arrendador-rentista, arrendatario, ocupante, tenedor, usufructuario, etc.)

Residir o desarrollar una actividad económica en los terrenos requeridos para el Proyecto, en cualquier condición de tenencia y de manera independiente o dependiente.

9.5.12 Compensación/ Evaluación de Bienes

De acuerdo a la OP- 710 del BID, la tasación de los bienes perdidos se debe hacer de acuerdo al costo de su reemplazo. Hay algunos tipos de pérdida que no pueden ser fácilmente evaluados o compensados en términos monetarios, tales como el acceso a; a) servicios públicos; b) Clientes y proveedores; c) pastoreo, áreas forestales. Por lo tanto, la compensación puede intentar el establecer el acceso a recursos equivalentes y culturalmente aceptables y la posibilidad de ganar en oportunidades.

La evaluación económica debe tener en cuenta los elementos siguientes:

- **El costo de la compensación:** El costo de la expropiación o adquisición por otro concepto de tierras, casas y otros bienes; el pago por concepto de indemnización de ingresos no percibidos y el costo de los censos, las encuestas y los estudios de tasación.
- **El costo de la reubicación:** El costo de adquisición de tierras, de la vivienda e infraestructura, de los estudios correspondientes, los gastos de transporte, el costo de las medidas de transición, la protección del medio ambiente, los componentes de mitigación para la población acogida y el costo de ayudar a superar el trauma social y psicológico de los desplazados.

- **El costo de la rehabilitación:** El costo de las actividades para restablecer ingresos y mejorar las condiciones de vida, con inclusión de los proyectos de desarrollo local, organización de la comunidad, prestación de servicios, capacitación y a la creación de nuevos puestos de trabajo.
- **El costo administrativo:** el costo del personal, la asistencia técnica, las actividades de participación de la comunidad, la información pública y las comunicaciones y el costo de la supervisión.
- **El costo de los bienes públicos perdidos:** El costo de reposición de caminos, puentes, edificios públicos e infraestructura regional de otra índole que hubiese que reconstruir en razón del Proyecto.

9.5.13 Determinación de Compensación

La compensación y rehabilitación serán desarrolladas con base en la magnitud y la significancia del impacto sentido por unidades familiares como resultado del proceso de adquisición de tierras. Aunque en muchos casos los detalles de compensación tendrán que ser evaluados caso por caso, ayuda tener un criterio general en lo cual basar estas interacciones. La Tabla 9-4 a continuación presenta los criterios en base a diferentes situaciones.

Tabla 9-4: Recomendaciones para Compensación en Función del Impacto

Magnitud de Impacto	Categoría de Impacto	Tipo de Impacto	Recomendación para Compensación
Pérdida 100% del terreno	Usuario no tendrá acceso al terreno	100% del costo de reemplazo de terreno	Terreno por terreno (para terreno comparable) o compensación a costo del mercado.
Terreno perdido incluye uso para subsistencia	Usuario no tendrá acceso al terreno	100% del costo del remplazo del terreno y bienes	Compensación financiera por cualquier planta sembrada, en flor o producción incluyendo hierbas, pastos, leña u otros servicios eco-sistémicos. Adicionalmente, compensación financiera por pérdida de producción debido a no haber plantado o haber cosechado/recolectado durante la transición. La compensación incluye apoyo en siembra si condiciones varían, compensación por pérdida de semillas o cualquier otro aspecto asociado con pérdida de terreno incluyendo irrigación.
Terreno perdido incluye uso para negocios	Usuario no tendrá acceso al negocio	100% del costo del remplazo del negocio	Compensación financiera por materiales, más compensación financiera para la construcción de una nueva estructura, apoyo en desarrollo de un nuevo plan de negocios u otra capacitación relevante.
Terreno perdido para acceder a servicios	Usuario no tendrá acceso a servicios	100% del costo de acceso a servicios parecidos	Compensación de costo de traslado a diferentes áreas para acceder servicios parecidos, incluyendo consideración para tiempo de traslado.
Impacto parcial al terreno	Usuario podrá tener acceso parcial al terreno, pero con uso limitado	Compensación parcial y proporcional a los bienes perdidos	Compensación proporcional de la pérdida, con la limitación evaluada caso por caso, considerando cualquier limitante a acceso (incluyendo discapacidades físicas) y considerando desplazamiento temporal o permanente.
Terreno impactado incluye uso para subsistencia	Usuario podrá tener acceso parcial al terreno, pero con uso limitado	Compensación parcial y proporcional a los bienes perdidos	Compensación proporcional de la pérdida, con la limitación evaluada caso por caso, considerando cualquier limitante a acceso (incluyendo discapacidades físicas) y considerando desplazamiento temporal o permanente.

Magnitud de Impacto	Categoría de Impacto	Tipo de Impacto	Recomendación para Compensación
Pérdida 100% del terreno	Usuario no tendrá acceso al terreno	100% del costo de reemplazo de terreno	Terreno por terreno (para terreno comparable) o compensación a costo del mercado.
Terreno impactado incluye uso para subsistencia	Usuario podrá tener acceso parcial al terreno pero uso es insuficiente, o pierde acceso total	100% del costo del uso del terreno y bienes perdidos	Compensación financiera por cualquier planta sembrada, en flor o producción incluyendo hierbas, pastos, leña, u otros servicios eco-sistémicos, más compensación financiera por pérdida de producción debido a no haber plantado o haber cosechado/recolectado durante transición. Compensación incluye apoyo en plantación si condiciones varían, compensación por pérdida de semillas o cualquier otro aspecto asociado con pérdida de terreno incluyendo irrigación.
Terreno impactado incluye uso para negocios	Usuario podrá mantener negocio pero limitado	Compensación parcial y proporcional a los ingresos perdidos	Compensación financiera por materiales, proporcional a la pérdida de servicios, usuarios, Clientes o recursos.
Terreno impactado incluye uso para negocios	Usuario no podrá mantener negocio	100% del costo del remplazo del negocio	Compensación financiera por materiales, más compensación financiera para la construcción de una nueva estructura, apoyo en desarrollo de un nuevo plan de negocios u otra capacitación relevante.
Terreno impactado para acceder a servicios	Usuario acceso limitado a servicios	Compensación parcial considerando los servicios perdidos y costo de acceso servicios parecidos.	Compensación de costo de traslado a diferentes áreas para acceder servicios parecidos, incluyendo consideración para tiempo de traslado.

9.5.14 Participación Ciudadana

La participación de la población es crucial para validar procesos y garantizar que los actores involucrados en ellos tengan información clara, y una comunicación efectiva de tal manera que puedan ejercer su derecho de expresarse y opinar, por medio de consultas específicas, sobre las acciones del proyecto y recomendar medidas en mejora de las actividades proyectadas. Asimismo, la participación de la comunidad asegura las medidas de compensación, las áreas en que tendrá lugar la adquisición de tierras, los proyectos de rehabilitación económica y la prestación de servicios sociales. De acuerdo a los principios del BID:

"*se incluirá los resultados de las consultas que se realicen de una manera oportuna y socioculturalmente adecuada con una muestra de personas representativas de las comunidades desplazadas y receptoras. Durante la etapa de diseño, se realizarán consultas que continuarán durante la ejecución y el seguimiento del plan, ya sea de manera directa o por la vía de instituciones representativas y organizaciones de la comunidad. Se identificarán con cuidado los grupos más vulnerables para asegurar que sus intereses están debidamente representados en el proceso"* (BID: OP-710 Reasentamiento Involuntario).

La participación ciudadana implica también la generación de espacios de coordinación interinstitucional, que permita un trabajo articulado con las autoridades locales y territoriales, municipales y regionales, estableciendo acuerdos y acciones conjuntas. Los objetivos de la participación ciudadana en el marco del PAT son:

- Ofrecer los propietarios, titulares de derechos y residentes de los predios requeridos por las obras, información adecuada, oportuna y permanente sobre el contenido del PAT, el proceso de adquisición o arrendamiento de predios, los cronogramas previstos y los derechos y deberes de cada una de las partes.

Proporcionar a la población afectada canales de comunicación y de descargo de reclamos frente a los encargados de la implementación del PAT.

9.5.15 Mecanismo de Atención de Quejas

El objetivo del mecanismo de atención de quejas es atender oportunamente los requerimientos de la población afectada y dar respuesta en plazos prudenciales a las quejas y/o reclamos de la población; en caso de generarse algún conflicto con las poblaciones afectadas se procederá a activar el mecanismo de resolución de conflictos.

9.5.16 Acciones

- **Contar con un relacionista comunitario** a quien las personas puedan acudir y expresar sugerencias, inquietudes, molestias manifestadas por la población involucrada con el Proyecto y que esté a cargo de buzón de sugerencias o entrevista. Si fuese posible, tener personal femenino en campo para asegurar que miembros de la comunidad de todos los géneros puedan expresar preocupaciones.
- **Recepción del caso**: Los casos deberán recibirse a través de diversos canales que deberán ser ampliamente difundidos (buzón de sugerencias, línea telefónica móvil con buzón de voz y correo electrónico).
- **Registro del caso y seguimiento del caso**: se elaborará una base de datos para el registro y seguimiento de consultas, quejas y reclamos presentados; luego, se procederá a la clasificación del mismo. En algunos casos la respuesta puede comprender una disculpa y compromisos para mejorar la comunicación. En otros, una aclaración de información técnica o una explicación sobre las medidas de manejo, mitigación y compensación referidas al tema de la adquisición de tierras o el

desplazamiento económico o físico si lo hubiese. Las respuestas deben ser claras y contundentes (en lo posible con pruebas) en un lenguaje sencillo que pueda ser entendido por el usuario afectado. Es muy importante que se responda al usuario afectado en la fecha acordada.

- **Resolución de conflictos**: se generarán instancias y procedimientos para la resolución o transformación de los conflictos existentes o emergentes durante el proceso. En caso de que el o los afectados no estén de acuerdo con la respuesta ofrecida; se iniciará diálogo, considerando previamente con los afectados los aspectos de no concordancia con el proceso de adquisición de tierras.
- **Verificación**: periódicamente se revisará las quejas y reclamos atendidos, así como los conflictos tratados, verificando con los involucrados si la respuesta dada o la medida implementada solucionó las causas que motivaron la queja o reclamo; emitiéndose un informe identificando los casos que requieren medidas adicionales y sugerencias para el fortalecimiento y mejora del sistema de atención de quejas y reclamos.

9.5.17 Responsabilidades, Presupuesto y Cronograma

Vialidad Nacional estará a cargo, en coordinación con entidades consultoras donde sea requerido, de ejecutar las acciones necesarias y para realizar los objetivos requeridos del presente Plan.

La OP-710 del BID indica que el desarrollo de un presupuesto detallado y financiado en el marco del presupuesto global del proyecto, y un cronograma de implementación, incluyendo procesos de comunicación, negociación y divulgación son una parte crítica de cualquier procedimiento y tendrán que ser desarrollados para los terrenos a ser usados por el Proyecto.

9.5.18 Monitoreo

El objetivo del monitoreo es el de tener medidas de control (monitoreo y evaluación) y seguimiento sobre las actividades que se van a realizar en el marco del PAT. Para el seguimiento se registrará los eventos más importantes del proceso de adquisición de tierras y traslado de cada unidad social (hogar) lo que permitirá identificar problemas oportunamente y tomar las medidas correspondientes para solucionarlos.

Los hitos más importantes sobre los que se debe hacer el seguimiento se presentan a continuación; no obstante, se podrían incluir otros aspectos críticos que deben ser considerados:

- Notificación de afectación/ levantamiento topográfico;
- Estudio de títulos;
- Valoración/ Tasación;
- Censo socioeconómico;
- Oferta de compra, arriendo /negociación;
- Elaboración de escritura, contrato/Firma de escritura, contrato/Registro de escritura/ Pago del inmueble;
- Traslado/reubicación para los casos que apliquen;
- Entrega del terreno

Los procesos a ser monitoreados incluyen, pero no están limitados a:

- Adquisición y entrega de bienes, servicios, estructuras, y costos asociados;
- Uso de estructuras y servicios por parte de personas afectadas, y su retroalimentación (conforme o no, porqué);

- Razones por reacciones inesperadas por parte de las personas afectadas (impactos inesperados ambientales, sociales, económicos etc.);
- Evaluación de indicadores de desarrollo tal como cambios en ingresos (restauración, baja, subida), cambios en productividad, cambios en tiempos de esfuerzo (rutas mejoradas etc.).

10. CONCLUSIÓN

El análisis de la documentación existente para el Proyecto demuestra que el Proyecto causará impactos ambientales localizados y de corto plazo, incluyendo impactos sociales asociados.

Se ha confirmado que el Proyecto no afecta a áreas naturales protegidas, ni territorios indígenas, pero incluye la expropiación parcial de parcelas para la realización de las obras. Como aspectos complementarios se identificaron los impactos relacionados con la expropiación, con el patrimonio cultural y los impactos los impactos sobre especies con estatus de conservación. El análisis realizado por ERM incluye los análisis acumulativos del Proyecto, así como una evaluación de servicios ecosistémicos. Igualmente, la participación pública se identificó como un aspecto que necesitaba mejorarse para cumplir con las políticas del BID Invest.

Este informe evalúa estos aspectos y propone medidas complementarias de gestión. Con la aplicación de estas medidas complementarias el Proyecto cumple con las normativas argentinas y con la política de sostenibilidad del BID Invest, el Proyecto se considera social y ambientalmente viable.

11. REFERENCIAS

Banco Interamericano de Desarrollo, *Políticas Operativas y Multisectoriales (p. ej. Reasentamiento Involuntario)*. Obtenido en: <https://www.iadb.org/es/acerca-del-bid/acerca-del-bid-0>

BID Invest, *Sostenibilidad ambiental y social*. Obtenido en: <https://www.idbinvest.org/es/sostenibilidad/sostenibilidad-ambiental-y-social>

Declaración de Impacto Ambiental (DIA). Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible de la Provincia de Buenos Aires. Diciembre 2018

IBAT Proximity Report, 2018. Generated under license 1071-1146 from the Integrated Biodiversity Assessment Tool on 15/03/2019. Obtenido en: <http://www.ibat-alliance.org>

CCA Green B S.A. Plan de Manejo Ambiental, Corredor Vial B- RN N 5. Enero de 2019.
____Informe Ambiental Preliminar e Integral del Corrredor Vial B. Septiembre de 2018.

Vialidad Nacional Argentina, . Informe sobre el Estado de Liberación de Traza por Corredor. Marco de 2019

Vialidad Nacional Argentina, *Audiencias Públicas de Cada Corredor del Proyecto*, Obtenido en: <https://ppp.vialidad.gob.ar/audiencia-publica/>

____*Consultas, Atención al Usuario*. Obtenido en: <http://www2.vialidad.gob.ar/node/2302>

ANEXO A LISTA DE VERIFICACIÓN

Marzo 28, 2019

SUBMIT NIGHTLY TO: Isolina.Sanchez@erm.com, Ricardo.Calvo@erm.com

Argentina Corredores
Informe Socioeconómico Diario

INSPECTOR: Emilia Rocha Ojeda **FECHA:** Click here to enter a date. 07/03/2019	**HORA:** 8:55 am

Nombre Obra/Proyecto: Mercedes-Inicio Variante Suipacha

Corredor: B

Ruta: ~~B/Ruta~~ 5

Obra No.:

Concesionario:

Estatus obra: Iniciada - En construcción

Instalaciones auxiliares:

- Obrador

DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LAS ACTIVIDADES DIARIAS:

Aspectos Sociales:			Comentarios/Observaciones:
Poblaciones o asentamientos presentes/cercanas	☒ Sí	☐ No	- El tramo conecta las poblaciones Mercedes y Suipacha. Sin embargo son pocas las viviendas y negocios a lo largo del Proyecto.
Actividades económicas presentes (agricultura, ganadería, manufactura, etc)	☒ Sí	☐ No	- En el área inmediata al Proyecto se puede ver actividades de ganadería (vacuna), cria de aves y agricultura -Producción de quesos. Letrero diciendo: "Bienvenido ala ruta del queso".

Tipo de uso de suelo (residencial, agricultura, comercio, industria, informal). Incluir croquis.	☒ Sí	☐ No	→ Principalmente se observan actividades de agricultura y ganadería. Durante la visita se observó: ↳ caballos ↳ una estación de servicios ↳ campos de pastoreo ↳ cultivo de maíz y soja.
Desplazamiento físico y reasentamiento	☐ Sí	☒ No	- Existen construcciones dentro de la traza del Proyecto pero el equipo de expropiaciones reporta que no están habitadas. - En campo se comprobó que ~~estar~~ dichas construcciones no son viviendas.
Expropiaciones	☒ Sí	☐ No	- Habrá 30 m ~~de~~ expropiados hacia la derecha del camino existente (viniendo desde Mercedes) - El 80% (aproximado) de dichas expropiaciones ya está liberado. - Previamente ya existía y se habría comunicado una restricción de construcción en el área expropiad - La expropiación es lineal - Demolición de bodega en desuso - Demolición de casa no habitada.
Comunidades indígenas presentes/cercanas	☐ Sí	☒ No	- No hay indicios de lo anterior en campo - Se recomienda verificar con sobreposición de capas de parcelas y comunidades / territorios indígenas

Potencial de impactos por incremento de polvo	☒ Sí	☐ No	- Impacto no-significativo -no hay receptores sensibles cerca.
Potencial de impactos por incremento de aguas potables	☐ Sí	☒ No	- Paso por ríos - No agua potable - Ruta incluye construcción de alcantarillas para paso de corrientes intermitentes
Afectación a patrimonio cultural: arqueológico o estructuras históricas	☐ Sí	☒ No	No se identificó patrimonio cultural en la zona del Proyecto * Se vio alterar a "Gaudilitu Gil". Se pare por protección del camino. ↳ se relocaliza hacia el margen ↳ si se quita se cree que es "mala suerte". ↳ Removible.

Afectación de Áreas de Recreación	☐ Sí	☒ No	- No hay comunidades cerca - El río no tiene indicios de ser utilizado para actividades recreativas.

OTRAS OBSERVACIONES:

- Se va a recorrer una línea de media tensión.

AREA DEL PROYECTO REQUIERE SEGUIMIENTO?	☐ Sí	☒ No

- Stakeholders: Ganaderos
  Agricultores
  Productores de queso.
  Vendedores.

SUBMIT NIGHTLY TO: Isolina.Sanchez@erm.com, Ricardo.Calvo@erm.com

Argentina Corredores
Informe Ambiental

INSPECTOR: **FECHA:** Click here to enter a date. 3/7/19	**CLIMA:**

Nombre Obra/Proyecto: Autopista Mercedes - Bragado: Mercedes - Inicio Variante Suipacha

Corredor: B

Ruta: N°5

Obra No.: B-AU-02

Concesionario:

Estatus obra:

Instalaciones auxiliares:

DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LAS ACTIVIDADES DIARIAS:

Impacto Ambiental Potencial:			Comentarios/Observaciones:
Alteración/disturbarían de vegetación por la calzada (cruce de ríos)	☑ Sí	☐ No	Varios arboles van hacer removidos por la construcción de nuevo carril, pero no es significante, la mayoria del carril impactara a tierras en cultivacion y pastizales. El 80% de las tierras estan expropiadas y en algunos tienen permiso de paso, la construcción de terraplana a comenzado en algunas areas.
Fragmentación o tala de hábitats forestales	☐ Sí	☑ No	
Afectación área natural protegida (nacional o internacional)	☐ Sí	☑ No	

Alteración de los cursos de agua cercanos (cruces de ríos)	☑ Sí	☐ No	La autopista Cruza tres arroyos. 1. Itinogo 2. De los Ranchos * 3. Rio Salago El arroyo de los Ranchos presenta sedimentación por la construcion de Terraplan, dos sistemas de filtros de sedimentación no son adecuados. Impacto moderado.
Riesgo de inundación; efectos a sistemas de drenaje naturales	☐ Sí	☑ No	
Flora o Fauna presente	☐ Sí	☑ No	
Potencial de incremento de erosión; altas pendientes, instabilidad de taludes	☑ Sí	☐ No	Ver cruces de rios arriba.
Potencial de impactos por incremento de ruido	☐ Sí	☑ No	

AREA DEL PROYECTO REQUIERE SEGUIMIENTO?	☐ Yes	☒ No
Monitoreo durante la construccion de ~~rentas~~ puentes.		

Potencial de impactos por incremento de emisiones al aire	☐ Sí	☑ No	
Potencial de impactos por incremento de aguas residuales	☐ Sí	☑ No	
Potencial de impactos por incremento de polvo	☐ Sí	☑ No	

OTRAS PREOCUPACIONES:

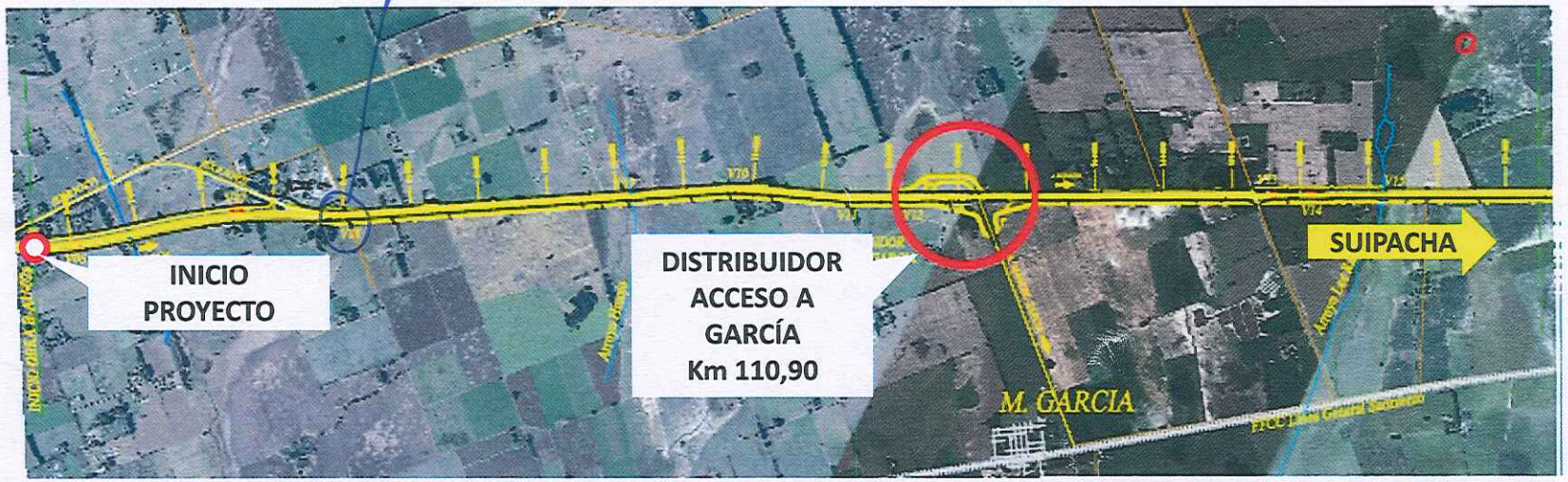
30 meses, contrato
- segunda a lo que completarle los de la obra

80% liberado
- hay campamento (zona rural)
- no necesariamente que sean conservados
- parte del predio aumenta con la autopista

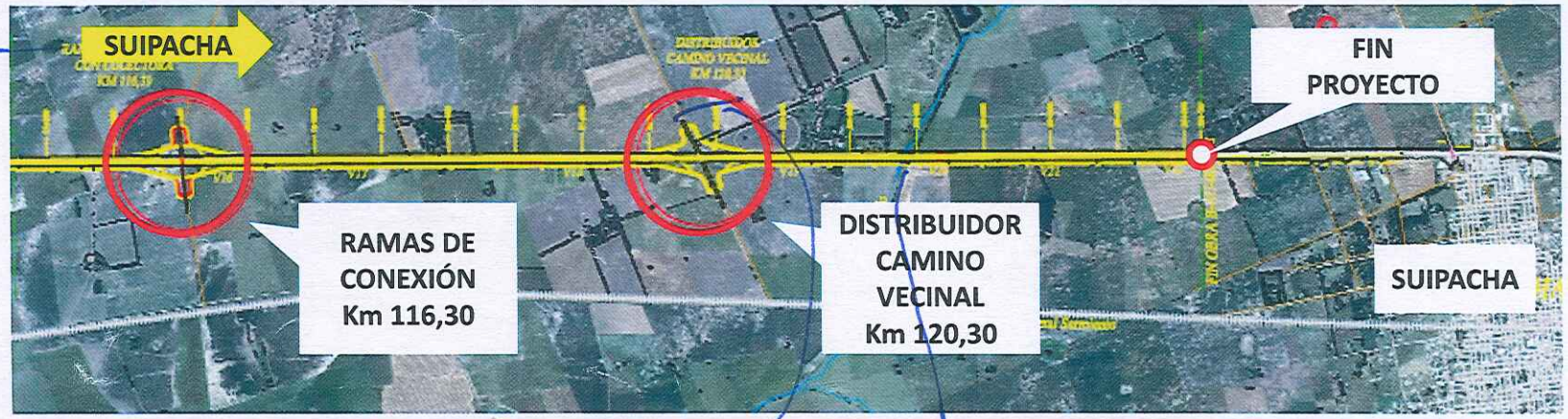
AUTOPISTA MERCEDES - SUIPACHA

Parada #1
cambio de lado de la carretera

Duplicación
- distribuidores entre 5 y 4 km



Primer Uercat



construcción area fuerte distribuidor
del salingo arroyo.

ANEXO B FOTOGRAFÍAS GEOREFERENCIADAS EN RELACIÓN AL PROYECTO

Marzo 28, 2019

REGISTRO FOTOGRAFICO

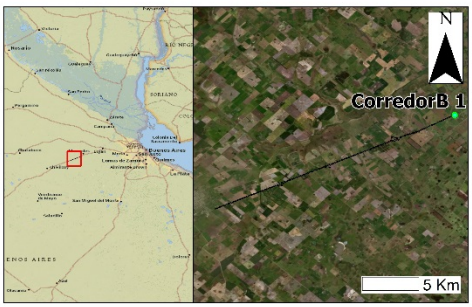
Nombre del Cliente:	Proyecto:	Fecha:
IDB INVEST	Mercedes - Inicio Variante Suipacha	07/03/2019

Punto Nº 1 **Foto Nº 1**

Comentarios:

Inicio del tramo

Ubicación:



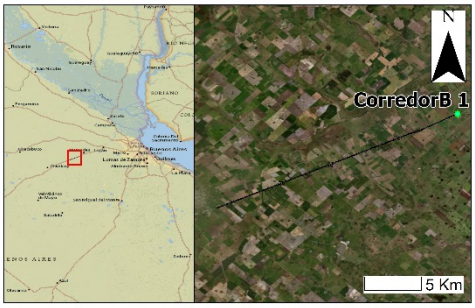
Nombre del Cliente:	Proyecto:	Fecha:
IDB INVEST	Mercedes - Inicio Variante Suipacha	07/03/2019

Punto Nº 1 **Foto Nº 2**

Comentarios:

Inicio del tramo – limpieza del terreno y nivelación (construcción iniciada)

Ubicación:



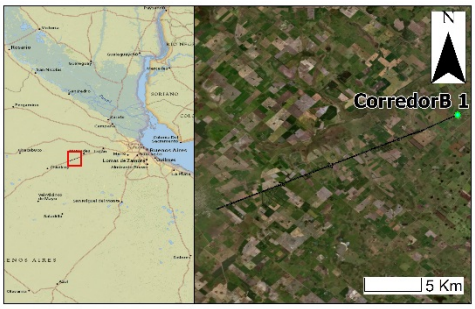
Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 1 **Foto Nº 3**

Comentarios:

Inicio del tramo – limpieza del terreno y nivelación (construcción iniciada)

Ubicación:



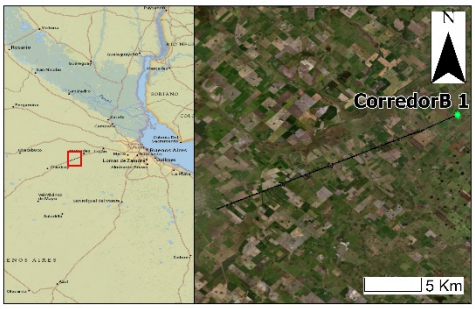
Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 1 **Foto Nº 4**

Comentarios:

Inicio del tramo – limpieza del terreno y nivelación (construcción iniciada)

Ubicación:



Nombre del Cliente:	Proyecto:	Fecha:
IDB INVEST	Mercedes - Inicio Variante Suipacha	07/03/2019

Punto Nº 2 **Foto Nº 1**

Comentarios:

Terreno acercándose a la construcción de puente sobre riachuelo Hinojo

Ubicación:

Nombre del Cliente:	Proyecto:	Fecha:
IDB INVEST	Mercedes - Inicio Variante Suipacha	07/03/2019

Punto Nº 2 **Foto Nº 2**

Comentarios:

Terreno acercándose a la construcción de puente sobre riachuelo Hinojo

Ubicación:

Nombre del Cliente:	Proyecto:	Fecha:
IDB INVEST	Mercedes - Inicio Variante Suipacha	07/03/2019

Punto Nº 2 **Foto Nº 3**

Comentarios:
Puente en construcción sobre riachuelo Hinojo

Ubicación:

Nombre del Cliente:	Proyecto:	Fecha:
IDB INVEST	Mercedes - Inicio Variante Suipacha	07/03/2019

Punto Nº 2 **Foto Nº 4**

Comentarios:
Puente en construcción sobre riachuelo Hinojo

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 2 **Foto Nº 5**

Comentarios:
Puente en construcción sobre riachuelo Hinojo

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 2 **Foto Nº 6**

Comentarios:
Puente en construcción sobre riachuelo Hinojo

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 2 **Foto Nº 7**

Comentarios:
Puente en construcción sobre riachuelo Hinojo

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 2 **Foto Nº 8**

Comentarios:
Puente en construcción sobre riachuelo Hinojo

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 3 **Foto Nº 1**

Comentarios:
Panorámica de la vía.

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 3 **Foto Nº 2**

Comentarios:

Agricultura en los exteriores del proyecto

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 4 **Foto Nº 1**

Comentarios:

Demolición de vivienda y remoción de vegetación.

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 4 **Foto Nº 2**

Comentarios:

Demolición de vivienda .

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 4 **Foto Nº 3**

Comentarios:

Vegetación a ser removida. Los árboles serán plantados en una proporción de 5 a 1.

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 4 **Foto Nº 4**

Comentarios:

Vegetación a ser removida. Los árboles serán plantados en una proporción de 5 a 1.

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 4 **Foto Nº 5**

Comentarios:

Vegetación a ser removida. Los árboles serán plantados en una proporción de 5 a 1.

Ubicación:

c	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 4 **Foto Nº 6**

Comentarios:

Vegetación a ser removida.

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 5 **Foto Nº 1**

Comentarios:

Vegetación a ser removida. Los árboles serán replantados en una proporción de 5 a 1.

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 5 **Foto Nº 2**

Comentarios:

Campos agrícolas a lo largo de la carretera.

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 5 **Foto Nº 3**

Comentarios:

Campos agrícolas de heno y maíz, a lo largo de la carretera.

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 6 **Foto Nº 1**

Comentarios:

Tienen permiso de Paso; no es vivienda residencial;

Ubicación:

Nombre del Cliente:	Proyecto:	Fecha:
IDB INVEST	Mercedes - Inicio Variante Suipacha	07/03/2019

Punto Nº 6 **Foto Nº 2**

Comentarios:

Vegetación a ser removida

Ubicación:

Nombre del Cliente:	Proyecto:	Fecha:
IDB INVEST	Mercedes - Inicio Variante Suipacha	07/03/2019

Punto Nº 6 **Foto Nº 3`**

Comentarios:

Vegetación va ser removida

Ubicación:

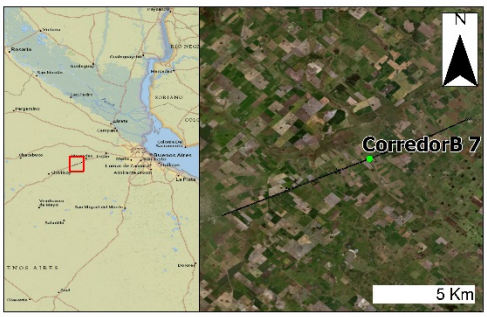
Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 7 **Foto Nº 1**

Comentarios:

Construcción de puente sobre Los Ranchos

Ubicación:



Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 7 **Foto Nº 2**

Comentarios:

Construcción de puente sobre Los Ranchos. Hay preocupación de erosión por la maquinaria que tendría que ser aclarado en el plan de manejo.

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 7 **Foto Nº 3**

Comentarios:

Construcción de puente sobre Los Ranchos

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 7 **Foto Nº 4**

Comentarios:

Construcción de puente sobre Los Ranchos - Dique temporal

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 7 **Foto Nº 5**

Comentarios:

Construcción de puente sobre Los Ranchos

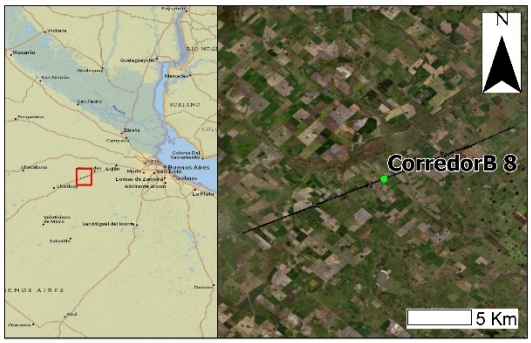
Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 8 **Foto Nº 1**

Comentarios:
Circulación sobre la vía.

Ubicación:



Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 9 **Foto Nº 1**

Comentarios:

Altar a El Gauchito Gil - será reubicado

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 9 **Foto Nº 2**

Comentarios:
Altar a El Gauchito Gil - será reubicado

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 9 **Foto Nº 3**

Comentarios:
Altar a El Gauchito Gil - será reubicado

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 9 **Foto Nº 4**

Comentarios:
Altar al El Gauchito Gil - será reubicado

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 10 **Foto Nº 1**

Comentarios:

Limpieza del terreno y nivelación (construcción iniciada)

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 11 **Foto Nº 1**

Comentarios:

Ubicación de intercambiador - limpieza del terreno y nivelación (construcción iniciada)

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 11 **Foto Nº 2**

Comentarios:

Ubicación de Intercambiador - Limpieza del terreno y nivelación (construcción iniciada)

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 11 **Foto Nº 3**

Comentarios:

Ubicación de Intercambiador – Vegetación va ser removida

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 11 **Foto Nº 4**

Comentarios:

Vegetación en la zona del intercambiador

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 11 **Foto Nº 5**

Comentarios:

Ubicación de Intercambiador - Limpieza del terreno y nivelación (construcción iniciada)

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 11 **Foto Nº 6**

Comentarios:

Ubicación de Intercambiador - Limpieza del terreno y nivelación (construcción iniciada).

Obras hidráulicas iniciadas.

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 12 **Foto Nº 1**

Comentarios:

Rio Salado - construcción de puente. Obras ya en marcha.

Ubicación:

Nombre del Cliente:	Proyecto:	Fecha:
IDB INVEST	Mercedes - Inicio Variante Suipacha	07/03/2019

Punto Nº 12 **Foto Nº 2**

Comentarios:

Rio Salado - construcción de puente. Se observan ya las obras del Proyecto.

Ubicación:

Nombre del Cliente:	Proyecto:	Fecha:
IDB INVEST	Mercedes - Inicio Variante Suipacha	07/03/2019

Punto Nº 12 **Foto Nº 3**

Comentarios:

Rio Salado - construcción de puente

Ubicación:

Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 12 **Foto Nº 4**

Comentarios:

Rio Salado - construcción de puente

Ubicación:

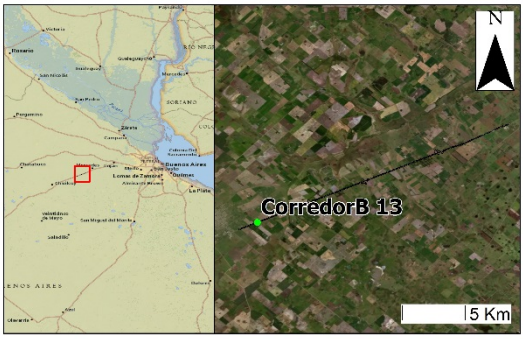
Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 13 **Foto Nº 1**

Comentarios:

Fin de tramo - zona para limpiar y nivelar

Ubicación:



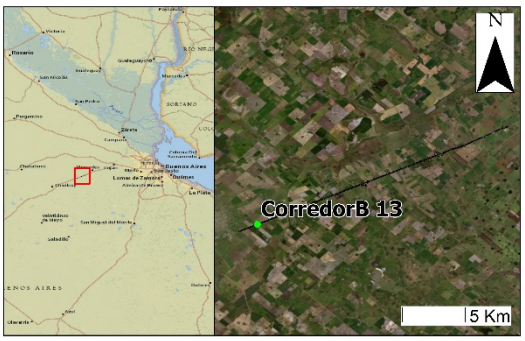
Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 13 **Foto Nº 2**

Comentarios:

Fin de tramo - zona para limpiar y nivelar

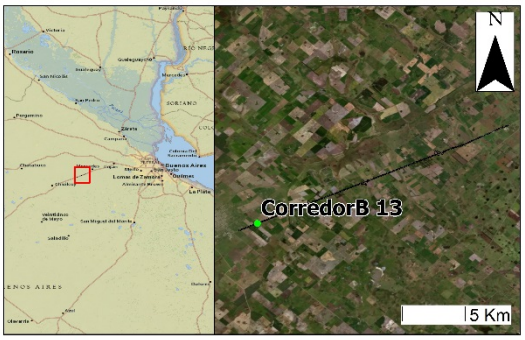
Ubicación:



Nombre del Cliente: IDB INVEST	**Proyecto:** Mercedes - Inicio Variante Suipacha	**Fecha:** 07/03/2019

Punto Nº 13 **Foto Nº 3**

Comentarios:

Fin de tramo - agricultura en los costados, campos de heno.

Ubicación: