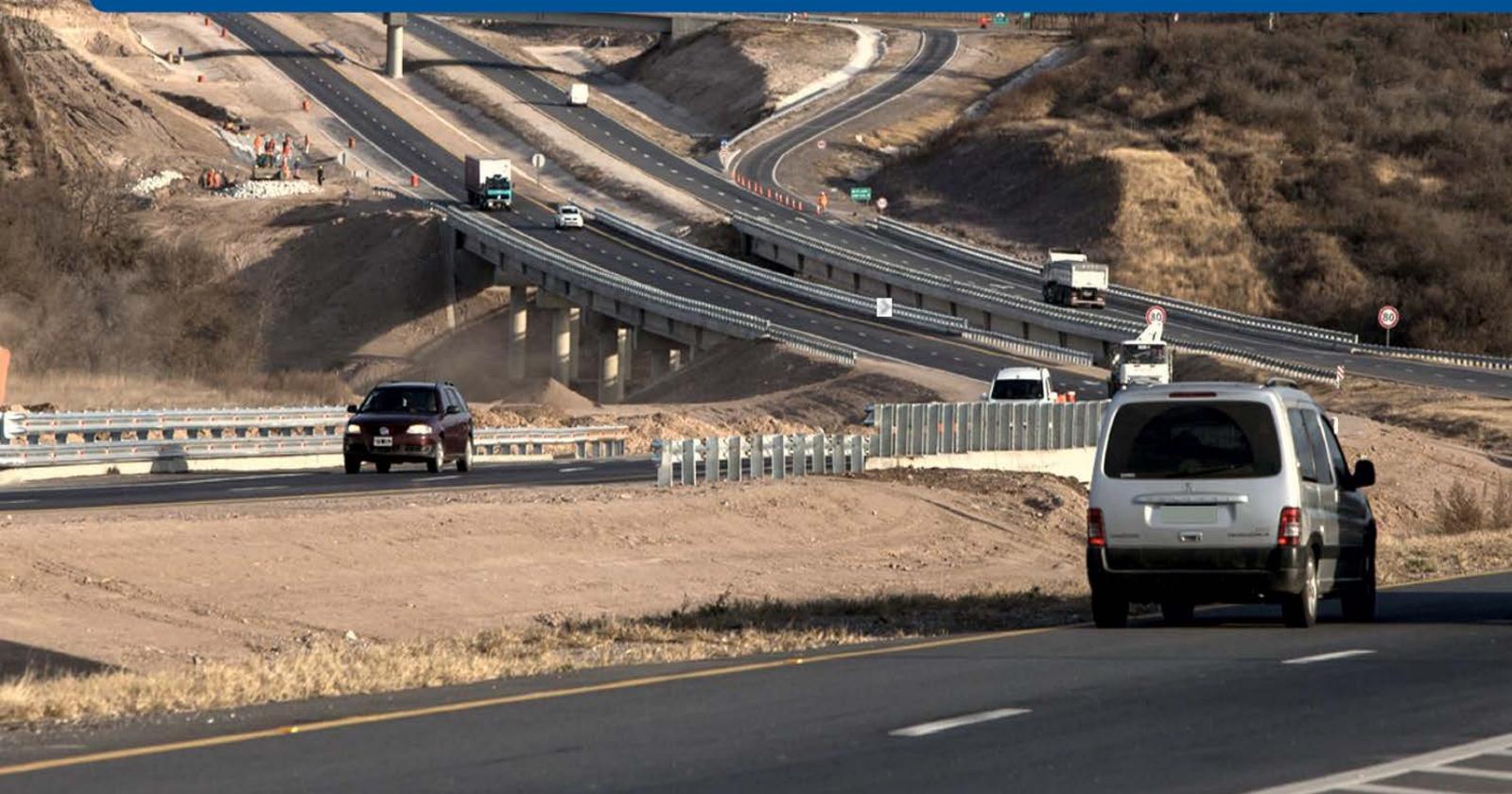


# Vialidad Nacional



**Invest**

## Análisis Ambiental y Social Complementario Preliminar



Proyecto San Nicolás (Int. RN 188) - Rosario  
(Int. RN A008), E-AU-11, Corredor Vial E

Programa de Apoyo al Financiamiento de  
Infraestructura Productiva en Argentina

Marzo 28, 2019

Proyecto No.: 0500518

## CONTENIDOS

<b>1.</b>	<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>1</b>
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 del Informe .....	3
<b>2.</b>	<b>METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DE IMPACTOS.....</b>	<b>4</b>
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
<b>3.</b>	<b>POLÍTICAS APLICABLES DEL BID Y BID INVEST .....</b>	<b>7</b>
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
<b>4.</b>	<b>DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y ALTERNATIVAS.....</b>	<b>12</b>
4.1	Ubicación y Componentes.....	12
4.1.1	Instalaciones Auxiliares .....	17
4.1.2	Expropiaciones .....	19
4.2	Alternativas Consideradas.....	19
4.3	Descripción de las Etapas de Construcción.....	19
4.3.1	Fuerza Laboral.....	19
4.4	Cronograma y Estado Actual del Proyecto .....	21
4.5	Descripción de la Etapa de Operación .....	21
<b>5.</b>	<b>RESUMEN ESTUDIOS AMBIENTALES EXISTENTES.....</b>	<b>22</b>
5.1	Informe Ambiental Preliminar Integral (IAPI).....	22
5.1.1	Situación Actual .....	22
5.1.2	Sensibilidad de la Zona.....	22
5.2	Estudio de Impacto Ambiental .....	23
5.3	Plan de Manejo.....	23
5.4	Análisis de Brechas Respecto a las Políticas de Sostenibilidad del BID Invest.....	23
<b>6.</b>	<b>ANÁLISIS AMBIENTAL Y SOCIAL COMPLEMENTARIO .....</b>	<b>26</b>
6.1	Reconocimiento de Campo.....	26
6.1.1	Aspectos Ambientales .....	26
6.1.2	Aspectos Sociales.....	28

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

6.2	Identificación, Descripción y Evaluación complementaria de los Impactos Ambientales y Sociales .....	31
6.2.1	Impactos sobre Áreas de Conservación Reconocidas Internacionalmente .....	31
6.2.2	Impactos sobre Especies con Estatus de Conservación .....	32
6.2.3	Impactos ocasionados por Desastres Naturales.....	33
6.3	Servicios Ecosistémicos .....	34
<b>7.</b>	<b>IMPACTOS ACUMULATIVOS.....</b>	<b>36</b>
7.1	Introducción .....	36
7.2	Metodología.....	36
7.3	Resultados.....	37
<b>8.</b>	<b>PARTICIPACIÓN PÚBLICA .....</b>	<b>39</b>
8.1	Antecedentes.....	39
8.2	Plan de Consulta Pública Complementaria (CPC).....	44
8.2.1	Objetivos.....	44
8.2.2	Alcance .....	44
8.2.3	Roles y responsabilidades .....	44
8.2.4	Principios generales.....	44
8.3	Proceso Metodológico de la CPC .....	45
8.3.1	Identificación de grupos de interés .....	45
8.3.2	Consulta pública y divulgación.....	45
8.3.3	Convocatoria a la CPC .....	47
8.3.4	Desarrollo .....	47
8.3.5	Sistematización y Documentación .....	48
8.3.6	Responsabilidades.....	48
8.3.7	La DNV deberá gestionar la organización, desarrollo y sistematización de la CPC, en coordinación con el Banco de Inversión y Comercio Exterior (BICE) y las empresas concesionarias.Cronograma .....	48
8.3.8	Mecanismos de Resolución de Reclamos y Sugerencias.....	48
8.3.9	Principales indicadores de desempeño .....	48
<b>9.</b>	<b>PROGRAMA COMPLEMENTARIO DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL DEL PROYECTO ...</b>	<b>49</b>
9.1	Introducción .....	49
9.2	Planes de Manejo Propuestos .....	49
9.2.1	Manejo de Residuos No Peligrosos .....	49
9.2.2	Manejo de Residuos Peligrosos.....	50
9.2.3	Calidad del Aire y Ruido Ambiental.....	50
9.2.4	Control de Erosión y Manejo de Sedimentos.....	51
9.2.5	Agua Superficial.....	51
9.2.6	Flora.....	52
9.2.7	Gestión del Tráfico.....	52
9.3	Plan de Contingencias.....	52
9.3.1	Mecanismo de Resolución de Reclamos y Sugerencias .....	54
9.3.2	PROCEDIMIENTO PARA IDENTIFICACIÓN Y PROTECCIÓN DE ESPECIES CON ESTATUS DE CONSERVACIÓN .....	58
9.4	PROCEDIMIENTO DE HALLAZGOS FORTUITOS .....	59
9.4.1	Marco Legal .....	59
9.4.2	Procedimiento de Hallazgos Fortuitos .....	61
<b>10.</b>	<b>CONCLUSIÓN.....</b>	<b>63</b>

## 11. REFERENCIAS ..... 64

### 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 4-1: Requisitos de las Plantas Asfálticas
- Tabla 5-1: Brechas Identificadas
- 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 del Corredor E
- Tabla 8-1: Planificación del Trabajo de las Partes Interesadas
- Tabla 9-1: Acciones Relacionadas A Las Contingencias Que Se Puedan Dar
- Tabla 9-2: Formato de Quejas
- Tabla 9-3: Lista de Especies Potenciales con Estatus de Conservación de la UICN
- Tabla 9-4: Jerarquía de los tres niveles de hallazgos fortuitos

#### Lista de Figuras

- Figura 4-1: Ubicación Regional del Proyecto
- Figura 4-2: Ubicación del Proyecto
- Figura 4-3: Ubicación del Tramo y Sección de la Primera Etapa
- Figura 4-4: Perfil del Tercer Canal
- Figura 4-5: Alcantarillas Existentes
- Figura 4-6: Perfil de Colectora Enripiada
- Figura 4-7: Intercambiador Progresiva Km 257,8
- Figura 6-1: Ubicación del Proyecto
- Figura 6-2: Autopista y Contera Central
- Figura 6-3: Arbustos Ornamentales en Autopista
- Figura 6-4: Área del Proyecto
- Figura 6-5: Entrada a población de Fighiera
- Figura 6-6: Entrada a población de Arroyo Seco
- Figura 6-7: Área Naturales y Comunidades Indígenas en Relación al Proyecto
- Figura 6-8: Área de Importancia para la Conservación de Aves en Relación al Proyecto
- Figura 8-1: Convocatoria a Audiencia Pública
- Figura 8-2: Carta de Invitación para Asistir a las Audiencias Públicas
- Figura 8-3: Evidencia Fotográfica de la Consulta Pública en San Pedro
- Figura 8-4: Orden del Día

#### Acrónimos

- |      |  |
|------|--|
| AASc | Análisis Ambiental y Social Complementario |
| AAS  | Análisis Ambiental y Social                |
| ADA  | Autoridad del Agua                         |

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

AFIP	Administración Federal de Ingresos Públicos
AIAR	Análisis de Impactos Acumulativos Rápido
AICA	Área de Importancia para la Conservación de Aves
ART	Aseguradora Riego de Trabajo
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
CFI	Corporación Financiera Internacional
CO <sub>2</sub>	Dióxido De Carbono
CPC	Consulta Pública Complementaria
CR	Categoría de la UICN, Especies en Peligro Crítico
CUIL	Clave único de Identificación Laboral
Db	Decibeles
Db (A)	Decibeles A
DIA	Declaración de Impacto Ambiental
DNI	Documento Nacional de Identidad
DNV	Dirección Nacional de Vialidad
EAS	Especialista Ambiental y Social
EHS	Guías Generales Sobre Medio Ambiente, Salud y Seguridad (por sus siglas en inglés)
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)
Ha	Hectárea
IAPI	Informe Ambiental Preliminar Integral
IBAT	Integrated Biodiversity Assessment Tool (por sus siglas en inglés)
IERIC	Credencial Registro Laboral
IFC	Corporación Financiera Internacional (por sus siglas en inglés)
INAPL	Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano
Km	Kilómetro
Km <sup>2</sup>	Kilómetros Cuadrados
LEGA	Licencia de Emisiones Gaseosas
m	Metro
MACNBR	Museo Argentino de Ciencias Naturales “Bernardino Rivadavia”
MEGA	Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

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
PS	Norma de Desempeño ( <i>Performance Standard</i> , por sus siglas en inglés)
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 de la República Argentina
VEC	Componente ambiental y social valorado (por sus siglas en inglés)
VU	Categoría de la UICN, Especies Vulnerables

## 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 RN N° 9 – Construcción de Tercer Carril en la Autopista Buenos Aires Rosario Entre la RN N° 188 (km 122, San Nicolas) y la RN A-008 (km 270,80, Estación de Servicio Shell), E-AU-11, Corredor Vial E (el Proyecto), ya cuenta con un Informe Ambiental Preliminar e Integral<sup>1</sup> emitido en noviembre del 2018. Bajo el programa PPP, el Proyecto se licitó el 26 de enero de 2018 y el 18 de junio de 2018, el Proyecto fue otorgado a la empresa Helpport S.A – Panedile Argentina S.A.I.C.F.E.L. – Sociedad de Obras y Servicios Copasa-Eleprint S.A. Este reporte es sólo para la Etapa 1 del Proyecto que se desarrollará en la Sección entre el Km 254 y el Km 267, entre el arroyo Pavón y el Arroyo Seco, con una longitud de 13 km.

Como parte del proceso de identificación y gestión de riesgos ambientales y sociales del Programa, el BID y el BID Invest contrataron 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 Autopista RN N° 9 – Construcción de Tercer Carril en la Autopista Buenos Aires Rosario Entre la RN N°188 y la RN A-008, Corredor Vial E (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:

<sup>1</sup> Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, *Resolución Número DI-2018-6-GDEBA-DPEIAOPDS*

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

*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 y 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 RN N° 9 – Construcción de Tercer Carril en la Autopista Buenos Aires Rosario Entre la RN N°188 y la RN A-008, E- AU11, Corredor Vial E.

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 mitigación no consideradas anteriormente para estar 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 EIA 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 que no se encontraban en cumplimiento con lo establecido en las políticas del BID y el BID Invest. Específicamente, se ha 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.

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

### 1.3 Estructura y Contenido del 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 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 monitoreo 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 Preliminar.
- 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 complementarios 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 realizó 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; y
- 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**

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

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

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 la presente Política de Sostenibilidad y las del BID incluyendo la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (descritas en la sección anterior), 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 clientes realicen lo siguiente:
  - 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;
  - buenas relaciones y prácticas laborales, incluido un mecanismo de compensación 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 la CII (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:

1. Determinar y evaluar los riesgos y los impactos ambientales y sociales del Proyecto;
2. 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;
3. Promover un mejor desempeño ambiental y social de los clientes mediante el empleo eficaz de los sistemas de gestión;
4. 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

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

5. 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 PS 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 incluyendo, la no discriminación y la igualdad de oportunidades, proteger trabajadores promoviendo condiciones de trabajo seguras y saludables, y prevenir el uso de trabajo forzoso.

### **Norma de Desempeño 3: Eficiencia del uso de los Recursos y Prevención de la Contaminación**

Esta Norma busca gestionar los aumentados niveles de contaminación de aire, agua y tierra, y el consumo extenso de recursos finitos generalmente asociados con el aumento de actividades económicas y urbanización. La PS 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 PS 4 se enfoca en la gestión de los impactos a la salud 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 PS 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: Conserva 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 PS 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 PS 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 que 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

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

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 estos 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 encuentran en territorios indígenas o si se determinada 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.

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

## 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 IAPI.

### 4.1 Ubicación y Componentes

El Proyecto Autopista RN N° 9 – Construcción de Tercer Carril en la Autopista Buenos Aires Rosario Entre la RN N°188 (km 122, San Nicolás) y la RN A-008 (km 270,80, Estación de Servicio Shell) (E-AU-11), Corredor Vial E, Etapa 1, que se desarrollará en la sección entre el Km 254 y el Km 267, entre el arroyo Pavón y el Arroyo Seco, incluye:

- Construcción de un carril adicional de 3,65 m de ancho por cada sentido de circulación. El mismo se construirá entre las calzadas existentes.
- Ensanche de alcantarillas existentes del terraplenamiento para la ejecución de la banquina interna de 3 m de ancho.
- Construcción de cuatro ramas y carriles de aceleración y deceleración en el cruce con puente existente de progresiva km 257,8.
- Longitud aproximada de 13 km.

El cantero central posee un ancho constante de 20 m, posibilitando la inclusión de los carriles adicionales y la colocación de barandas de defensa metálicas tipo Flex Beam en banquina interna. En esta Etapa 1 del Proyecto, no se afectarán puentes.

Las Figuras 4-1 y 4-2 a continuación muestran la ubicación del Proyecto.

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

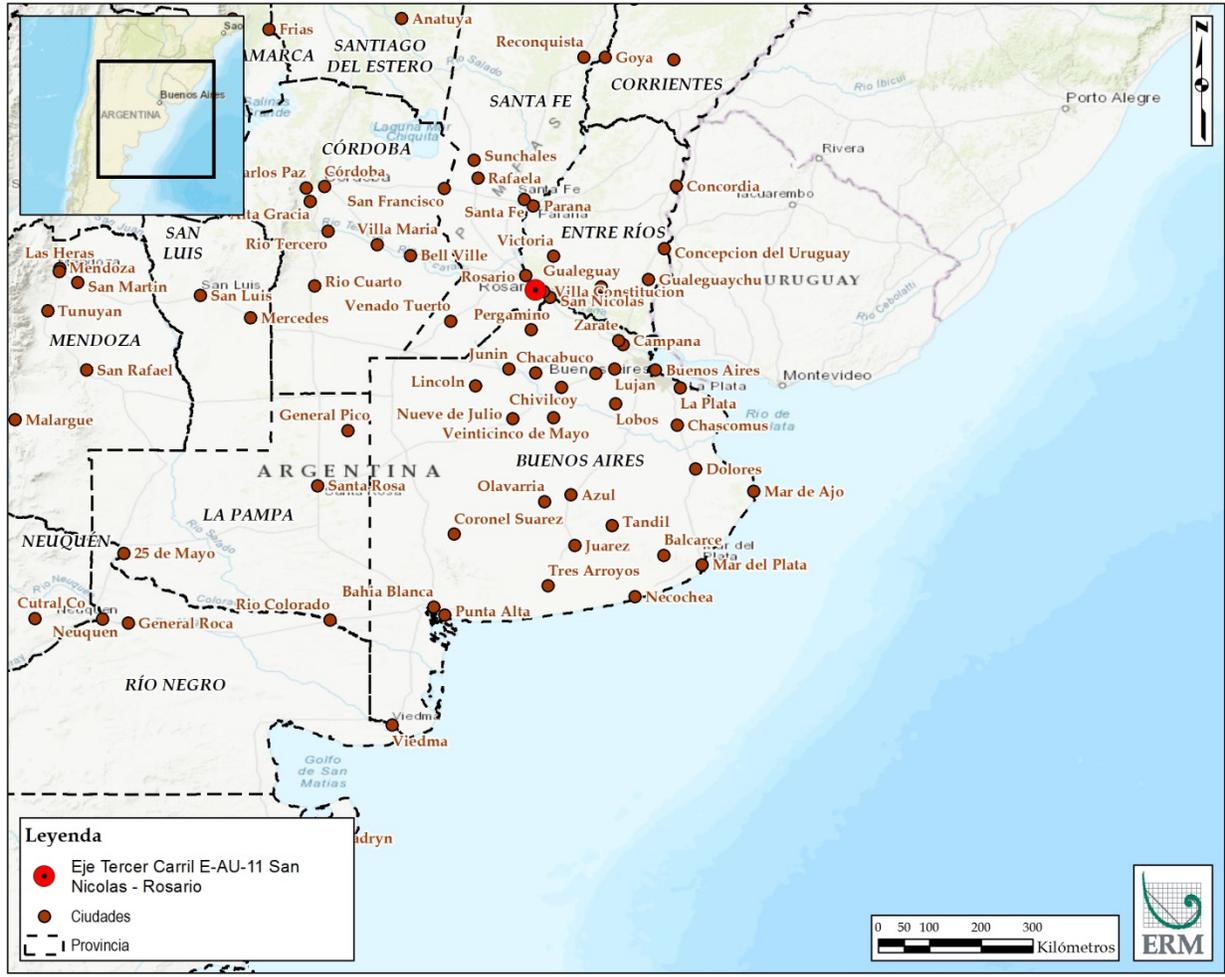
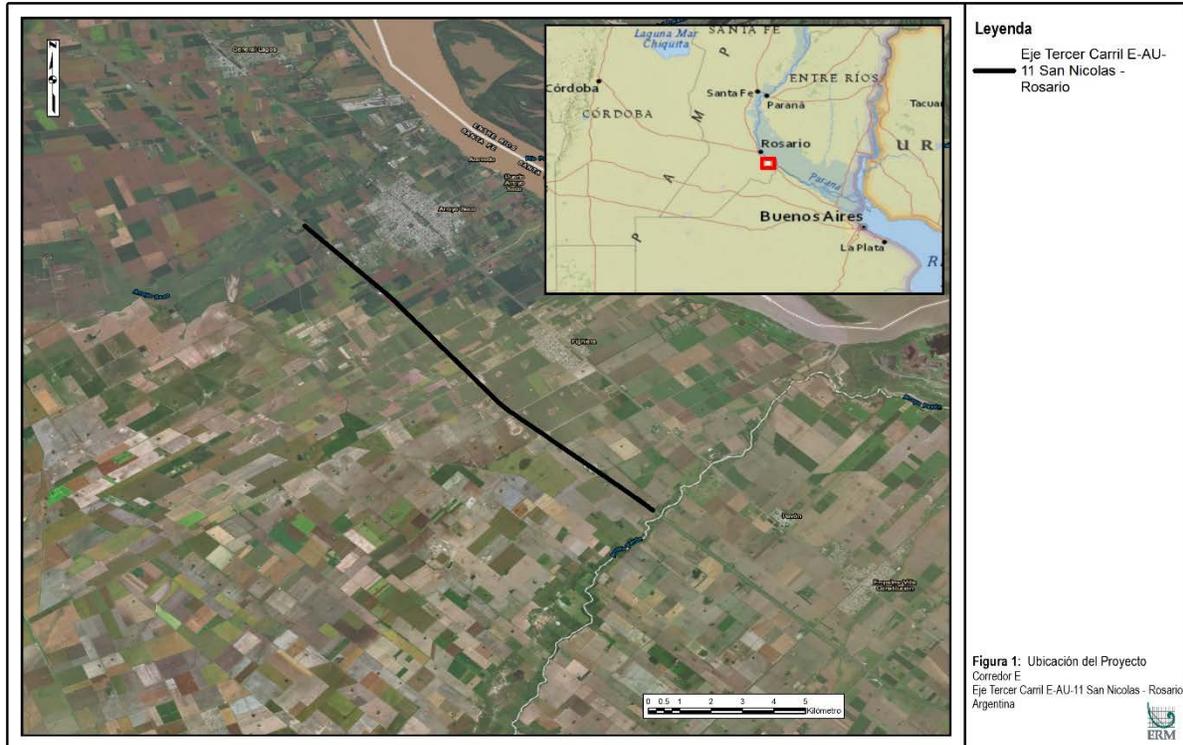
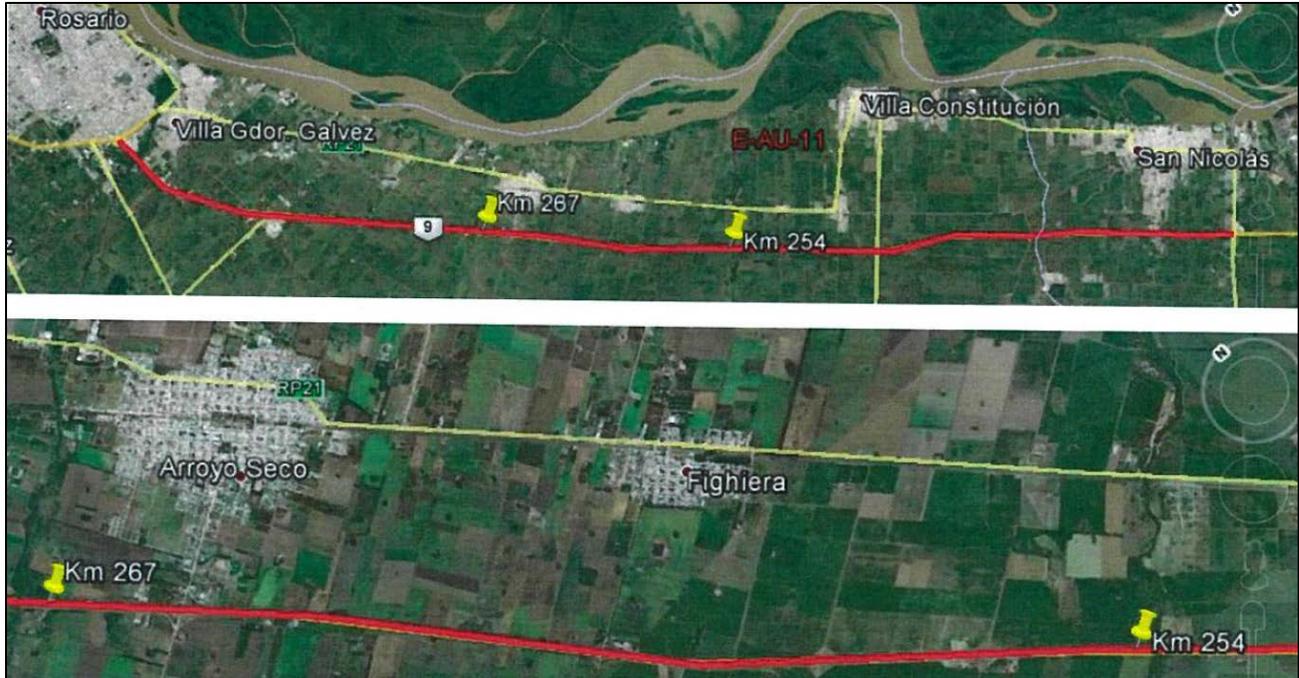


Figura 4-1: Ubicación Regional del Proyecto



**Figura 4-2: Ubicación del Proyecto**

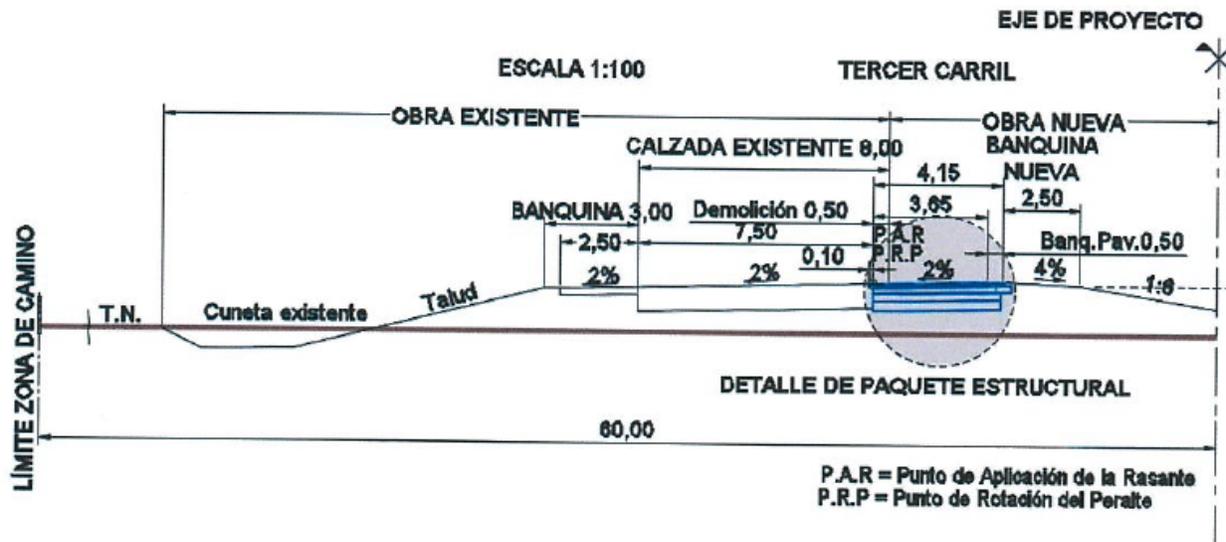
Ambas calzadas de la autopista cuentan con dos carriles de circulación, con pavimento flexible y poseen capas de rodamiento ejecutadas con mezclas asfálticas con asfalto modificado con polímeros, que fueron terminados recientemente, ensanchando la calzada de 7,5 m a 8,0 m, y cuentan con banquetas externas pavimentadas de 2,5 m de ancho (ver Figura 4-3).



Fuente: HPCE 2019

**Figura 4-3: Ubicación del Tramo y Sección de la Primera Etapa**

El perfil del tercer canal que se va a construir para el Proyecto se presenta en la Figura 4-4



Fuente: HPCE 2019

**Figura 4-4: Perfil del Tercer Canal**

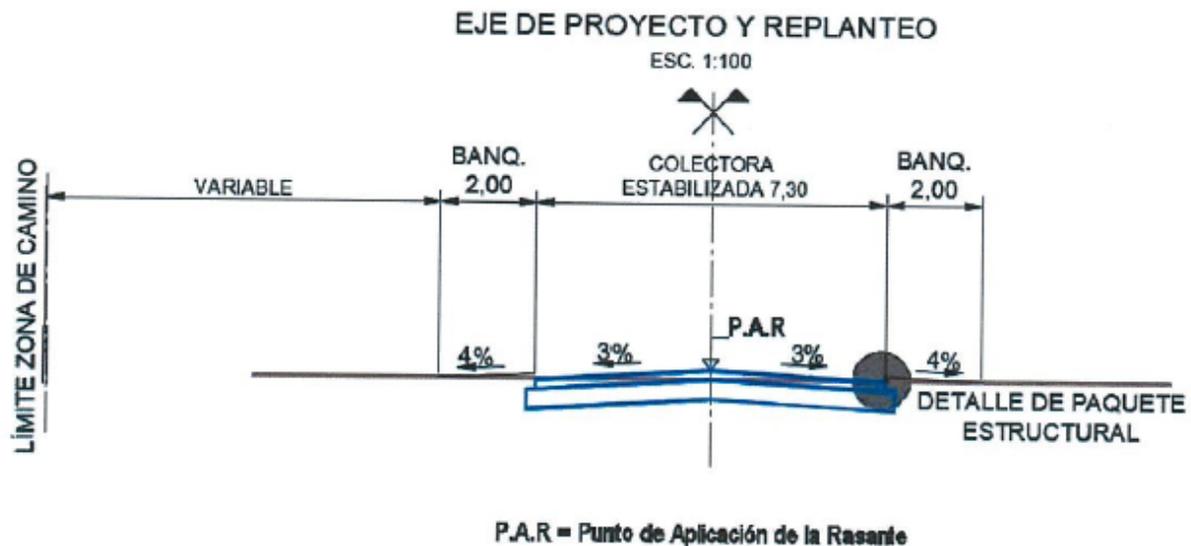
Hay alcantarillas en las calzadas principales que se tratan de alcantarillas de hormigón rectangular, en todos los casos de 1,10 m de altura y 1,00 m de luz, del tipo O-41211, que hay que ensanchar para posibilitar la construcción del tercer carril e incluir la banquina interna (Figura 4-5).



Fuente: HPCE 2019

**Figura 4-5: Alcantarillas Existentes**

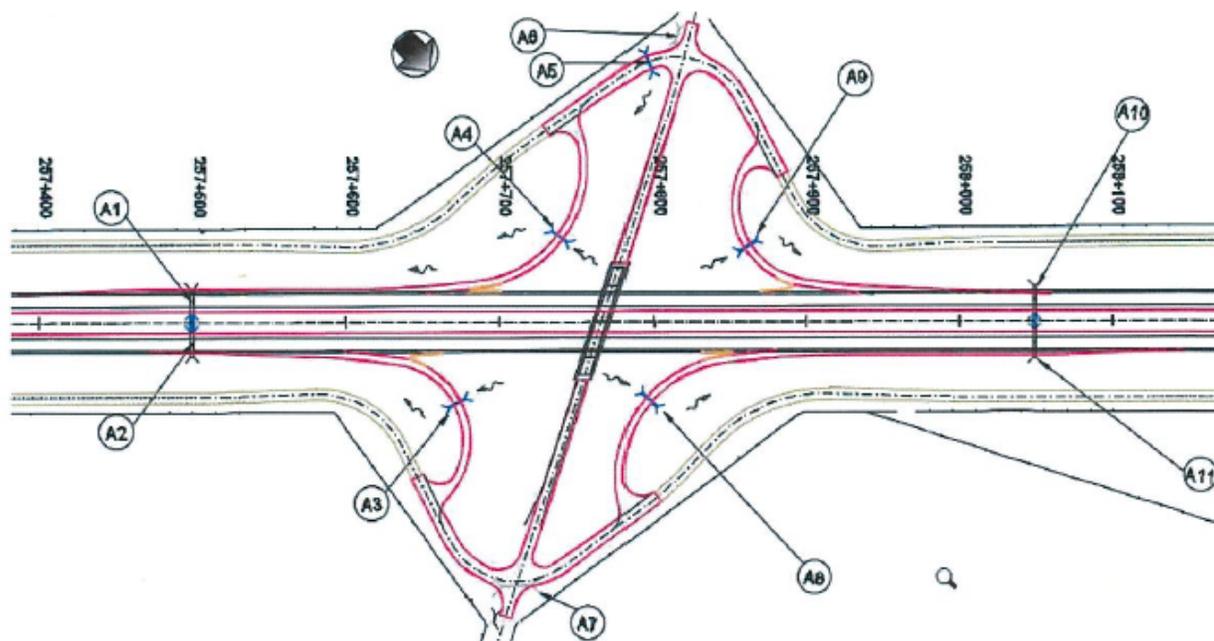
Además, se tendrán que remover setos vivos que queden dentro de la zona de ensanche, trasladar señalización vertical ubicada en el carril interno, ensanchar pórticos de señalización, y readecuar la señalización horizontal. Adicionalmente está prevista la construcción de colectoras enripiadas a ambos lados, que en general tienen escaso tránsito y en algunos casos es sólo esporádico, y la iluminación de tres intercambiadores.



Fuente: HPCE 2019

**Figura 4-6: Perfil de Colectora Enripiada**

El intercambiado en el km 257,80, en el cual deben proyectarse cuatro ramas de acceso con sus respectivos carriles de aceleración y deceleración, ya cuenta con un área dentro de la zona de camino para alojar dichas ramas, las cuales está previsto conectar a las colectoras que entre las mismas serán pavimentadas. La geometría de las ramas es del tipo diamante, de pavimento flexible de 4,50 m de ancho y banquetas pavimentadas de 1,5 m del lado externo y 0.50 m del lado interno.



Fuente: HPCE 2019

**Figura 4-7: Intercambiador Progresiva Km 257,8**

El Proyecto se ubica dentro de la zona de camino actual por lo cual no se necesitan afectar propiedades privadas. Adicionalmente, el Proyecto no contempla la afectación de líneas aéreas ni de instalaciones de servicios.

#### 4.1.1 Instalaciones Auxiliares

##### 4.1.1.1 Obrador

Los documentos del Proyecto aún no describen el obrador para esta obra. Según los mapas del Corredor, se ha planteado la ubicación de tres diferentes Obradores para el Corredor E en: Empalme ( $33^{\circ} 16.275'S, 60^{\circ} 23.248'W$ ), Zavalla ( $33^{\circ} 0.911'S, 60^{\circ} 49.817'W$ ), y en Lima ( $34^{\circ} 4.506'S, 59^{\circ} 13.267'W$ ). El obrador en Empalme sería el más cercano a este Proyecto. Se asume que las instalaciones a construir en el obrador, serán las típicas para este tipo de Proyecto e incluyen: oficinas, laboratorios, tanques de almacenamiento, planta asfáltica y/o de hormigón, área de acopios, área de mantenimiento, y área para los equipos de construcción.

##### 4.1.1.2 Tanques de Almacenamiento

Los ligantes asfálticos se deben almacenar en tanques cilíndricos y verticales y estar térmicamente aislados entre sí y el medio ambiente. El tanque de almacenamiento debe tener un sistema de calentamiento que permita mantener la temperatura dentro del entorno indicado por el proveedor del cemento asfáltico. Estos tanques deben disponer de un sistema de recirculación, y si es necesario un sistema de agitación.

Todas las tuberías directas y bombas utilizadas para el traspaso del ligante asfáltico desde las cisterna de transporte al tanque de almacenamiento, y de éste al mezclador de la planta o mezclado, deben estar dotados de un sistema que permita la perfecta limpieza y barrido de los conductos después de cada jornada de trabajo.

### 4.1.1.3 Planta Asfáltica

Las mezclas de asfalto se deben elaborar en plantas que se ajusten a los requisitos que se establecen en la tabla a continuación:

**Tabla 4-1: Requisitos de las Plantas Asfálticas**

Características	Requisitos
Capacidad de producción	La capacidad de la planta debe ser en función del plan de trabajo. Como mínimo, de noventa toneladas por hora (90 ton/h).
Alimentación de agregados	La planta debe contar con una cantidad de silos de dosificación en frío al menos igual al número de fracciones de los agregados que componen la Fórmula de Obra aprobada y vigente, y nunca inferior a tres (3). La planta debe contar con dispositivos que eviten la contaminación de las distintas fracciones entre tolvas al momento de efectuar la alimentación de las mismas. La planta debe contar con zaranda de rechazo de agregados que excedan el tamaño máximo nominal establecido para el concreto asfáltico en proceso de elaboración. Las plantas del tipo continuas deben tener un sistema de control que compense en la dosificación del liganteasfáltico la humedad de los agregados.
Alimentación del Filler de aporte	Debe contar con un sistema de adición controlado y silos de almacenamiento destinados a tal fin.
Calentamiento y mezclado	La planta debe posibilitar la obtención de una mezcla homogénea, con las proporciones ajustadas a la respectiva Fórmula de Obra aprobada y vigente, a la temperatura adecuada. La planta debe evitar sobrecalentamientos puntuales que afecten a los materiales. El proceso de secado y calentamiento de agregados no debe contaminar con residuos de hidrocarburos no quemados a la mezcla.  En plantas del tipo discontinuas "por pastones (batch)", se debe contar con no menos de cuatro (4) tolvas de almacenamiento de agregados en caliente.
Incorporación de aditivos, fibras u otros materiales en pellets	Si se prevee la incorporación de aditivos, fibras u otros materiales en pellets, la planta debe contar un sistema de adición controlado y silos de almacenamiento (para cada uno de estos materiales) destinados a tal fin.
Reincorporación de polvos	La planta debe contar con un sistema para recuperar (evitar la emisión de polvo mineral a la atmósfera) y reincorporar a la mezcla asfáltica, de manera controlada, el polvo recolectado durante el proceso de elaboración del concreto asfáltico.
Aspectos ambientales	La planta debe contar con elementos que permitan cumplimentar el <i>Punto 4. Higiene, seguridad y gestión ambiental.</i>
Almacenamiento de mezcla elaborada	La planta debe contar con un silo de almacenamiento de mezcla elaborada de no menos de quince toneladas (15 t) de capacidad, siendo deseable que el silo tenga la capacidad de un equipo de transporte (28 t).

Fuente: HPCE 2019

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

Adicionalmente, el Proyecto debe contar con equipos de distribución de riego de liga, transporte de mezclas asfálticas, distribución de mezclas asfálticas, y compactación que cumplan con los requisitos descritos en el Informe de Ingeniería (HPCE 2019).

### 4.1.2 Expropiaciones

Las obras relacionadas a este Proyecto se encuentran mayormente dentro de la huella de la autopista existente y según los documentos recibidos, no es necesario expropiar ningún terreno o parcela.

## 4.2 Alternativas Consideradas

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

Para la ejecución de las obras, el Proyecto seguirá los siguientes pasos:

1. Preparación de la superficie de apoyo;
2. Proceso de elaboración de la mezcla asfáltica:
  - a. Alimentación de los agregados (por uso de tolva con suficiente material para el suministro continuo)
  - b. Carga en los equipos de transporte
3. Transporte de la mezcla asfáltica – Transporte desde la planta de producción hasta la terminadora o equipo de transferencia;
4. Colocación;
5. Compactación;
6. Construcción de juntas; y
7. Limpieza.

### 4.3.1 Fuerza Laboral

No se cuentan con datos específicos para el Proyecto. Sin embargo, la cantidad de personal necesario para el Corredor E se estima en 100 personas. Se prevé la incorporación de personal femenino (4) en puestos administrativos, técnicos, soporte, auxiliares.

#### 4.3.1.1 Requisitos y Condiciones de Contratación

Al personal seleccionado para ingresar se le pide unas series de requisitos para poder dar de alta en la Aseguradora Riego de Trabajo (ART) y el alta temprana en la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP).

Los requisitos para el trabajador presentar:

- Fotocopia de Documento Nacional de Identidad (DNI) con domicilio actualizado y Clave único de Identificación Laboral (CUIL) del Titular;
- Fotocopia de DNI y CUIL de Esposa o Concubina;
- Fotocopia de Acta de Matrimonio o Declaración Jurada de Convivencia;

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

- Fotocopia de DNI, CUIL y partida de Nacimiento de los Hijos;
- Certificado de buena conducta (policial) ;
- Certificado de Residencia;
- Fotocopia DNI de Beneficiario Seguro de Vida; y
- Credencial Registro Laboral (IERIC).

El personal es ingresado con su correspondiente categoría que figura en su tarjeta laboral o en el caso de no tener aún, primer trabajo en la construcción, se asigna una categoría en función de la tarea a realizar y el desempeño.

Una vez presentado estos requisitos se procede a las altas antes mencionadas, efectuada la mismas se da una charla con los profesionales de seguridad con las normativas de la empresa.

Realizados estos pasos se procede a la entrega de los elementos de seguridad para que el obrero pueda dirigirse al sector que solicito su ingreso.

El personal ingresante en caso de ser del interior, al lugar de la radicación en donde se encuentra la obra, se lo aloja en una vivienda que fue alquilada por la empresa; donde se le suministra lo necesario para llevar a cabo su vida cotidiana su estadía laboral.

#### *4.3.1.2 Movilización del Personal Jornal*

El traslado hacia la obra se realiza de la siguiente forma.

- Obrero de la zona a Obrador: Se lo retira en una unidad (combi o colectivo) propiedad de la empresa o alquilado por la misma. Al terminar la jornada de trabajo se traslada del lugar y procede el reintegro a su domicilio.
- Obrero del Interior a la Obra: El obrero que se encuentre a más de los 50 km de su domicilio (declarado DNI) se le paga los viáticos (pasajes) de traslado hacia el lugar de radicación de la Obra, hospedando de la forma antes mencionadas.

En relación a los viáticos de comida:

- Almuerzo y Desayuno: Queda a cargo de la Empresa. Puede entregarse una vianda o el pago en el recibo de sueldo según los montos acordados con el gremio UOCRA.
- Cena: En el caso de ser del interior y estar alojados corresponde lo mismo que el almuerzo.

La empresa antes de su ingreso consensua el franco con el obrero, teniendo en cuenta los Km que tiene desde su hogar hasta el domicilio del mismo. Los regímenes o franco pueden ser:

- En el caso de personal deli:
  - 11 x 3 (11 días laborales y 3 de franco)
  - 28 x 7 ( 28 días laborales y 7 de franco)
- En el caso del personal de la zona:
  - Día Domingo

Las horas de la jornada diaria son de 10 horas máximas y 8 horas mínimas, y se tendrá en cuenta una hora de descanso para su almuerzo.

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

#### 4.4 Cronograma y Estado Actual del Proyecto

El plan de obra para el Programa del Corredor E 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 8 trimestres (24 meses), finalizando en el noveno trimestre del Programa.

#### 4.5 Descripción de la Etapa de Operación

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

- Mejoras (iluminación); y
- Tareas periódicas de mantenimiento.

## 5. RESUMEN ESTUDIOS AMBIENTALES EXISTENTES

### 5.1 Informe Ambiental Preliminar Integral (IAPI)

Las firmas consultoras Hulpton S.A., Panedille Argentina SAICF, Obras y Servicios Copasa, Eleprint S.A., prepararon un Informe Ambiental Preliminar Integral (IAPI) para el Corredor Vial E en noviembre del 2018 para introducir los proyectos del Corredor Vial E, el cual incluye el Proyecto de los terceros carriles San Nicolás (Int. RN 188) – Rosario (Int. RN A008). Este documento describe las áreas de influencia de los proyectos y un análisis de sensibilidad del Proyecto.

#### 5.1.1 Situación Actual

La autopista existente consiste de dos carriles en ambos sentidos con una cantera central compuesta mayormente por pasto y arbustos ornamentales. La sección cubierta por este Proyecto es de San Nicolás hasta Rosario, aunque la autopista conecta Rosario con la ciudad de Buenos Aires. Dado a que la mayoría del Proyecto se encuentra ubicado dentro de la huella de la autopista existente, no son necesarias expropiaciones.

#### 5.1.2 Sensibilidad de la Zona

A nivel general, para el total del Corredor Vial E, se puede concluir que las áreas con mayor sensibilidad social corresponden a la periferia de las grandes ciudades donde se identifican aspectos más sensibles, referido a la provisión de infraestructura y servicios, a la gran densidad de población que genera condiciones de hacinamiento, y al crecimiento de los sectores urbanos sin un control acorde.

La sensibilidad natural está marcada por los cruces de agua, que a su vez en algunos casos coinciden con áreas sensibles a nivel social urbano. Es de especial atención todos los cruces de arroyos que debe desarrollar el Corredor. Los arroyos, o todo curso de agua, brinda servicios como los de saneamiento, con lo cual es de esperarse que se asienten poblaciones, generalmente precaria. Según la descripción del Proyecto como fue descrito por el IAPI, las obras relacionadas con el Proyecto E-AU-11 incluyen la ampliación de ocho (8) puentes, aunque se desconoce si estos puentes se encuentran sobre cruces de agua.

En la construcción del tercer carril en la autopista – RN N°9, entre San Nicolás y Rosario (E-AU-11) no se identificaron grandes impactos negativos en su ejecución. Si debe considerarse en la ejecución del proyecto, la sensibilidad de las áreas urbanas en los extremos de este proyecto: el ingreso Sur de Rosario y la colindancia de la autopista con la traza urbana y periferia de San Nicolás.

En este caso en particular se realizó el relevamiento de campo, con lo cual se cuanta con una zonificación de las áreas en las cuales las medidas mitigatorias de protección de flora y fauna deben ser más estrictas y particularizadas por el caso. Además, se determinan los potenciales pasivos identificados para ser incluidos en el Plan de Manejo Ambiental (PMA).

El acceso al puerto viejo de San Nicolás genera un gran malestar de la población de la zona incluyendo molestias por el nivel de ruido y de polución. El nuevo acceso proyectado (Acceso Sur Puerto San Nicolás, E-RS 03) se asienta sobre un área poco poblada, con un paisaje diferente al actual acceso, y se considera más adecuado desde la óptica de la salubridad de la población. Actualmente, sobre la traza existente, la circulación es peligrosa y desordenada, con lo cual la obra generara un acceso más seguro al puerto y los barrios aledaños.

La complejidad de la nueva traza se debe a los cruces con por ejemplo líneas férreas, áreas ya pobladas, el atravesamiento de un basural, y la conclusión en una rotonda que se encuentra aún a 300 m de la zona de puerta. La obra finalizaría en una zona de loteo público en el área del bulevar del mismo. Este punto debe solucionarse previo al desarrollo de los proyectos del Corredor, analizando las

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

alternativas de conexión con el puerto y preservando la infraestructura del barrio y el uso del suelo residencial.

## 5.2 Estudio de Impacto Ambiental

No se elaboró un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) para este Proyecto.

## 5.3 Plan de Manejo

No consta que el Proyecto tenga un Plan de Manejo, a pesar de que indicaciones previas sugieren que estaba en preparación. ERM no ha tenido acceso al documento para su evaluación.

## 5.4 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 y del IFC (Ver Sección 3).

Con el fin de asegurar que el Proyecto cumple con las políticas aplicables del BID, este informe resume los aspectos ambientales y sociales principales y de su alineamiento con esta política. El análisis de brechas sirve para identificar qué aspectos ameritan mayor detalle o definición, tal y como se presenta en la Tabla 5-1 a continuación.

**Tabla 5-1: Brechas Identificadas**

Aspecto	Resumen del Requerimiento de las Normas Aplicables	Brechas Identificadas
Impactos Acumulativos	<ul style="list-style-type: none"> <li>El informe de evaluación ambiental incluye impactos acumulativos de proyectos anteriores y del proyecto propuesto.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>El IAPI del proyecto no cuenta con una evaluación de impactos acumulativos.</li> </ul>
Identificación de impactos y aplicación de la jerarquía de mitigación - área de conservación reconocida internacionalmente	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identificación de los riesgos e impactos potenciales del proyecto, que deberá tener continuidad como parte del Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS).</li> <li>Aplicación de la jerarquía de mitigación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>El IAPI hace referencia a la presencia de áreas naturales protegidas nacionales y municipales, pero no evaluó áreas reconocidas internacionalmente.</li> </ul>
Identificación de impactos y aplicación de la jerarquía de mitigación – especies con estatus de conservación	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identificación de los riesgos e impactos potenciales del proyecto, que deberá tener continuidad como parte del Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS).</li> <li>Aplicación de la jerarquía de mitigación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>El IAPI del proyecto 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.</li> </ul>
Plan de Manejo Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollar y ejecutar un Plan de Manejo Ambiental (PMA) específico para las etapas de construcción y de mantenimiento y operación que se encuentre en concordancia normativa con la Dirección Nacional de Vialidad (MEGA) y contenga los requerimientos y observaciones desarrollados por este Organismo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>El IAPI del proyecto determinó los potenciales pasivos identificados para ser incluidos en el Plan de Manejo Ambiental (PMA) pero no se ha desarrollado uno para el proyecto.</li> </ul>

Aspecto	Resumen del Requerimiento de las Normas Aplicables	Brechas Identificadas
Hallazgos Fortuitos	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ El IAPI del Proyecto identifica los permisos y leyes nacionales y provinciales referentes a la Protección de patrimonio Arqueológico y Paleontológico. Sin embargo, el IAPI no cuenta con un Procedimiento Para Hallazgos Fortuitos para la etapa de construcción del Proyecto.</li> </ul>
Participación y audiencias públicas	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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.</li> <li>○ 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 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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).</li> <li>○ 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 las personas que quieran comentar o hacer preguntas deberían poder participar durante la audiencia pública.</li> <li>○ Si bien se compartió información general sobre el corredor en la audiencia pública realizada, no hay evidencia de que se compartiese la ubicación específica sobre la ubicación y diseño de las obras en la comunidad o comunidades en cuestión, información sobre cómo se manejaría los impactos de construcción y operación, cuáles son los planes previstos para construcción y los tiempos esperados, el mecanismo de quejas, etc.</li> <li>○ 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.</li> </ul>

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

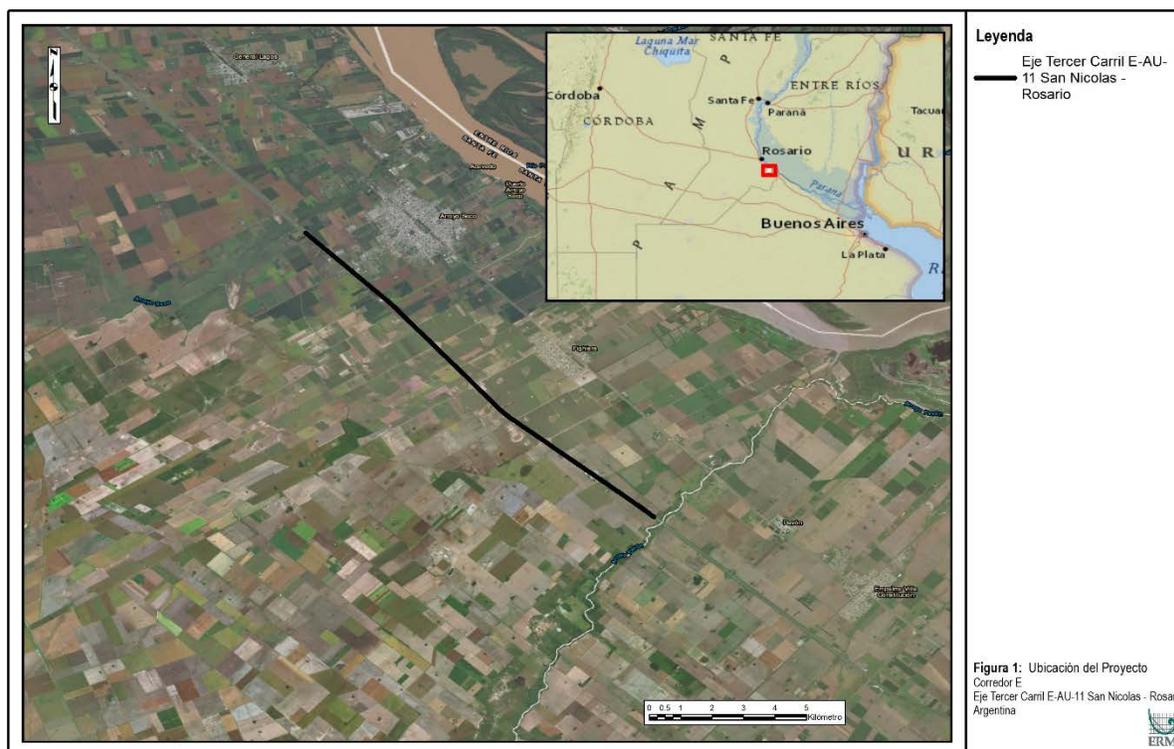
Aspecto	Resumen del Requerimiento de las Normas Aplicables	Brechas Identificadas
Identificación previa de actores sociales	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Realizar una identificación de las partes interesadas para buscar la participación en futuras consultas de personas que podrían ser afectadas 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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.</li> </ul>
Mecanismo de agravios y reclamos	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Garantizar que las quejas de las Comunidades Afectadas y las comunicaciones externas de otros actores sociales reciban respuesta y se manejen de manera adecuada.</li> <li>○ 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Más allá de atender preguntas durante el evento o durante una semana específica, una consulta debe establecer un vínculo entre el Proyecto y las partes interesadas que continúe después del evento y compromete al proyecto a seguir compartiendo información y recibiendo retroalimentación de manera oportuna y efectiva durante todo el ciclo del proyecto. Se considera que la audiencia realizada no establecieron dicho vínculo, hecho que podría fortalecerse en futuras consultas.</li> </ul>
Gestión de Desastres Naturales	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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. Adicionalmente, el Plan de Manejo del Proyecto debe incluir medidas de respuestas antes estas emergencias también aplicables a las etapas de construcción y operación del mismo.</li> </ul>

Fuente: ERM, 2019

## 6. ANÁLISIS AMBIENTAL Y SOCIAL COMPLEMENTARIO

### 6.1 Reconocimiento de Campo

El 11 de marzo de 2019 el equipo de ERM realizó una visita de reconocimiento al Área de Proyecto de la obra de Tercer Carril San Nicolás-Rosario ubicada en el corredor E sobre la Ruta Nacional 9. Durante este recorrido, verifico la información contenida en el IAPI. Además, aplicó una herramienta de verificación para el reconocimiento en campo con el objetivo de complementar los vacíos de información y las brechas identificadas para cada proyecto. Una copia de la herramienta (*checklist*) se presenta como Anexo A de este reporte. Las fotos realizadas durante la visita se presentan en el Anexo B, georreferenciadas en relación al Proyecto. Las observaciones realizadas se presentan en las siguientes subsecciones.



**Figura 6-1: Ubicación del Proyecto**

#### 6.1.1 Aspectos Ambientales

El Proyecto incluye la construcción de terceros carriles (2 carriles) en ambos sentidos en la cantera central de la autopista. El área de construcción es parte de autopista existente y no requiere expropiación alguna (ver Fotos 1). En algunas áreas de la contera central se encuentran sembradíos de arbustos ornamentales, pero la mayoría es en grama ornamental (ver Figuras 6-1 y 6-2).

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg



**Figura 6-2: Autopista y Contera Central**



**Figura 6-3: Arbustos Ornamentales en Autopista**

### **6.1.2 Aspectos Sociales**

El 11 de marzo de 2019 el equipo de ERM realizó una visita de reconocimiento al Área de Proyecto de la obra de Tercer Carril San Nicolás-Rosario ubicada en el corredor E sobre la Ruta Nacional 9. La obra consiste en la construcción de un tercer carril para ambos sentidos los cuales serán ubicados en la cantera central. La ruta ya cuenta con distribuidores e intercambiadores y estos no se verán afectados por el Proyecto. El Proyecto será desarrollado en su totalidad dentro del derecho de paso existente (ver Figura 6-4) por lo que no involucra expropiaciones.



**Figura 6-4: Área del Proyecto**

El uso de suelo de las parcelas adyacentes es principalmente agropecuario. Adicionalmente se pueden encontrar algunos negocios a lo largo de la ruta del Proyecto, entre ellos están estaciones de servicio, venta de productos y comida, venta de materiales, y una gomería. No se identificaron viviendas cerca de la zona afectada.

El Proyecto pasa por la entrada a las comunidades de Pavón, Fighiera, y Arroyo Seco. Éstas, de acuerdo a lo reportado, crecen hacia atrás (sentido contrario a la carretera) y tienen conectividad mediante ésta. Los distribuidores corresponden a los accesos a dichas poblaciones.

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg



Figura 6-5: Entrada a población de Figuera

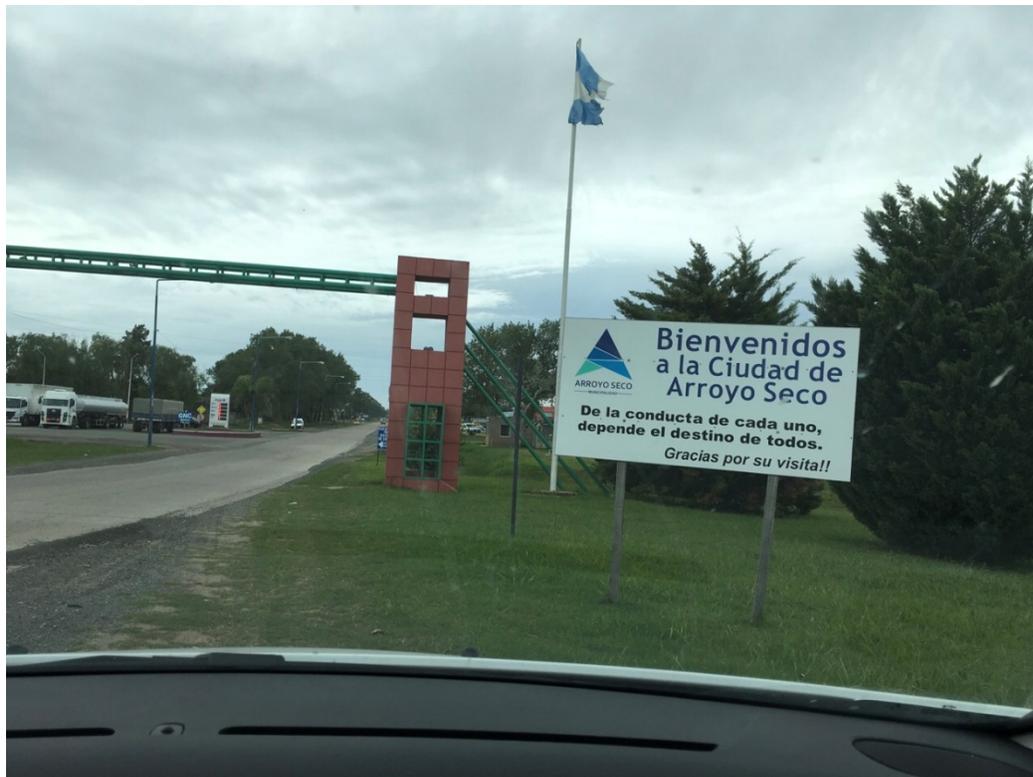


Figura 6-6: Entrada a población de Arroyo Seco

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

De acuerdo a lo observado en campo, las poblaciones solamente serán afectadas por los posibles disturbios de tráfico durante las actividades de construcción. La autopista actual ya cuenta con una alta afluencia de vehículos y el Proyecto tiene el propósito de mejorar las condiciones de circulación de éstos. Representantes del Proyecto reportaron que las obras se realizarán únicamente en horarios diurnos y se harán los desvíos necesarios para tener un área segura de trabajo. Dichos desvíos consistirán principalmente en la reducción de la autopista a un carril en los tramos que se estén trabajando. La señalización cumplirá con lo establecido en la legislación argentina y de acuerdo a las prácticas del contratista el cual reporta contar con una amplia experiencia en obras viales.

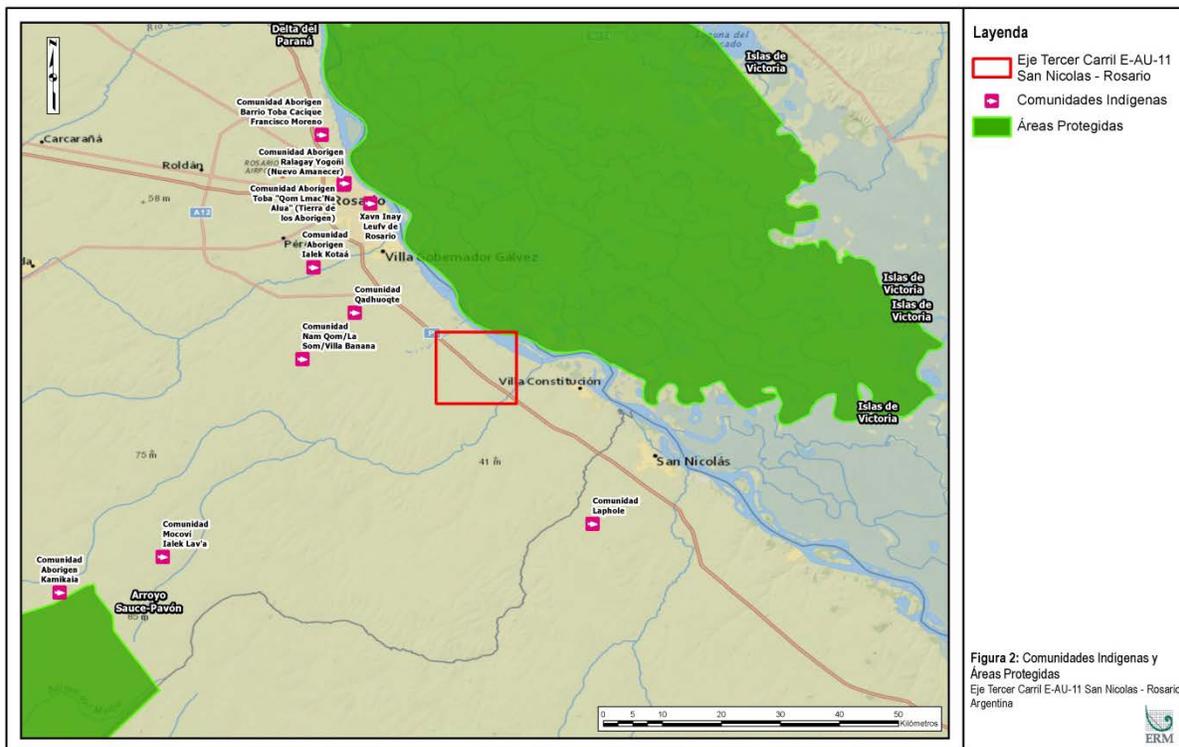
## 6.2 Identificación, Descripción y Evaluación complementaria de los Impactos Ambientales y Sociales

En esta sección se analizan tan solo aquellos los impactos potenciales que ameritan una mayor descripción y que no fueron incluidos o descritos con el suficiente detalle en el IAPI.

### 6.2.1 Impactos sobre Áreas de Conservación Reconocidas Internacionalmente

De acuerdo a la información del IAPI, se hace referencia a cuatro áreas naturales protegidas municipales (Parque Regional Forestal y Botánico Rafael de Aguilar, Reserva Provincial Ramallo, Reserva Isla del Sol, Reserva Natural Histórica y Refugio de Vida Silvestre de Vuelta de Obligada), y dos parques nacionales (Reserva Natural de Otamendi y Parque Nacional Pre Delta) en el área del Corredor E establece que su presencia resulta en una valoración de sensibilidad ambiental para el Corredor. No se elaboró un EIA para este Proyecto.

El análisis llevado a cabo por ERM confirma que el Proyecto no incide sobre área protegidas ni comunidades indígenas, tal y como se puede apreciar en la Figura 6-7.



**Figura 6-7: Área Naturales y Comunidades Indígenas en Relación al Proyecto**

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

Para acotar el análisis al área del Proyecto, ERM utilizó la herramienta integrada para el análisis de biodiversidad *Integrated Biodiversity Assessment Tool (IBAT)*<sup>2</sup> 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 internacionalmente en su cercanía. Los resultados mostraron que se tiene cerca (<10 km) la presencia del área protegida Islas de Victoria (ver Figura 6-7); sin embargo, se considera que el Proyecto no afectaría esta área protegida por la naturaleza del Proyecto vial, la distancia al área protegida y la ubicación del área protegida en el río Paraná. No se tiene presencia de áreas de importancia para la conservación internacionales, incluyendo Área de Importancia para la Conservación de Aves (AICA), a menos de 10 km de distancia (ver Figura 6-8), por lo que se concluye que el Proyecto no tendrá un impacto negativo sobre este tipo de área de conservación.

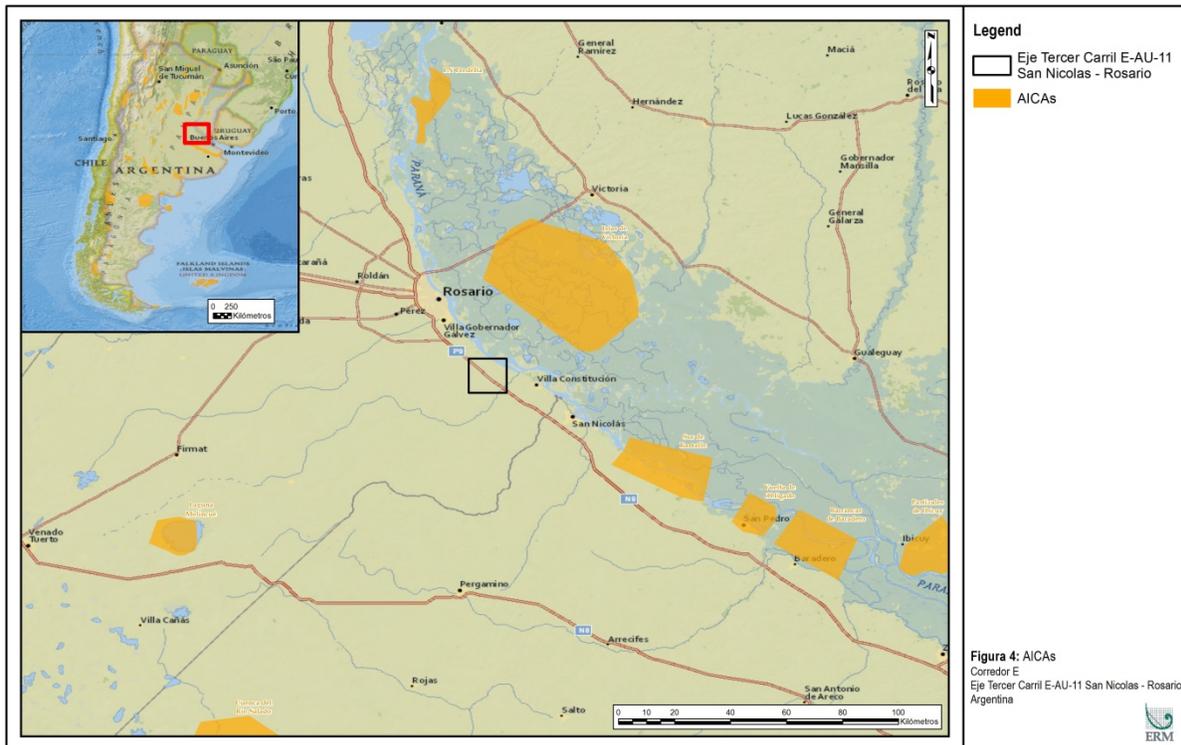


Figura 4: AICAs  
 Corredor E  
 Eje Tercer Carril E-AU-11 San Nicolás - Rosario  
 Argentina

Fuente: ERM, 2019

### Figura 6-8: Área de Importancia para la Conservación de Aves en Relación al Proyecto

#### 6.2.2 Impactos sobre Especies con Estatus de Conservación

El IAPI del Corredor no hace mención o evaluó afectación a especies con estatus de conservación.

<sup>2</sup> IBAT Proximity Report, 2018. Generado bajo licencia No. 1071-1146 del *Integrated Biodiversity Assessment Tool* el 15/03/2019. <http://www.ibat-alliance.org>

ERM utilizó la herramienta integrada para el análisis de biodiversidad IBAT<sup>3</sup> para evaluar un radio de 10 km alrededor del Proyecto con el objetivo de identificar la posible presencia de especies con estatus de conservación en su cercanía. La Tabla 6-1 resume los resultados del análisis, que muestran las 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
<i>Alectrurus risora</i>	VU	Aves
<i>Argenteohyla siemersi</i>	EN	Amphibia
<i>Blastocerus dichotomus</i>	VU	Mammalia
<i>Ctenomys rionegrensis</i>	EN	Mammalia
<i>Leistes deflippii</i>	VU	Aves
<i>Numenius borealis</i>	CR	Aves
<i>Phyllogomphoides joaquinii</i>	VU	Insecta
<i>Wilfredomys oenax</i>	EN	Mammalia
<i>Xanthopsar flavus</i>	VU	Aves

VU = Vulnerable; CR = En Peligro Crítico

Fuente: IBAT Proximity Report, 2018.

Los potenciales impactos negativos sobre las especies con estatus de conservación ocurrirían principalmente durante la etapa de construcción por perturbación y por pérdida de hábitat por desbroce. Teniendo en cuenta la escala espacial del Proyecto, el cual tiene una afectación lineal, la duración de los impactos es transitoria y la condición actual del área del Proyecto, principalmente considerada como hábitat modificado, se considera que estos impactos potenciales tendrían una significancia *menor a insignificante*. 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).

### 6.2.3 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 E se encuentra en la región pampeana, donde las recurrentes inundaciones

<sup>3</sup> IBAT Proximity Report, 2018. Generado bajo licencia No. 1071-1146 del *Integrated Biodiversity Assessment Tool* el 15/03/2019. <http://www.ibat-alliance.org>

son un fenómeno cada vez más frecuente<sup>4</sup>. Precisamente hace un par de años, en enero de 2017, los arroyos Frías, Seco y Pavón se desbordaron, provocaron la evacuación de centenares de personas y hasta obligaron a la interrupción completa del tránsito en la Autopista que une Rosario y Buenos Aires a las alturas de Arroyo Seco y de San Nicolás<sup>5</sup>. El Proyecto no consta con un análisis de riesgos o de impactos ante este tipo de eventos, aunque en el diseño del mismo se incorporan consideraciones tales como construcción de terraplén arriba de la cota cero y diseños de drenaje a 100 años de retorno. Las consideraciones del diseño y la ocurrencia de este tipo de eventos, hace que la significancia sea 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, Programa Complementario de Gestión Ambiental y Social del Proyecto) que aportarían al manejo de los impactos sobre los servicios ecosistémicos.

<sup>4</sup> [https://www.clarin.com/rural/advierten-lueve-region-pampeana-cambio-climatico\\_0\\_HJK3b8oZW.html](https://www.clarin.com/rural/advierten-lueve-region-pampeana-cambio-climatico_0_HJK3b8oZW.html)

<sup>5</sup> <https://www.infobae.com/sociedad/2017/01/16/inundaciones-en-santa-fe-hay-al-menos-diez-ciudades-sitiadas-por-el-agua-y-mas-de-500-evacuados/>

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

Servicio Ecosistémico	Descripción
Cultivos	<p>Se identificaron tierras de cultivos de principalmente maíz y soya en el área colindante al Proyecto. Este es considerado un servicio de aprovisionamiento.</p> <p>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 <i>moderados</i>.</p>
Crianza de ganado	<p>Se identificó actividad de ganado, principalmente bovino, en el área colindante al Proyecto. Este es considerado un servicio de aprovisionamiento.</p> <p>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 <i>moderados</i>.</p>
Control de erosión	<p>El mantenimiento de taludes y riberas de arroyos y ríos estables ayuda a evitar la erosión de suelo, pérdida de terreno y mantener la calidad del agua. Este es considerado un servicio de regulación y de apoyo.</p> <p>El Proyecto no cruza arroyos o ríos. El Proyecto prevé 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 <i>no significativos</i>.</p>
Valores no utilitarios de biodiversidad (valor de existencia, valor de legado)	<p>Este servicio representa el valor que las personas atribuyen a la existencia de especies y áreas raras y protegidas.</p> <p>No hay áreas protegidas nacionales o internacionales en el área del Proyecto. Se identificaron especies terrestres con estatus de conservación posiblemente presentes en el área del Proyecto. Los impactos sobre estas especies serán <i>menor a insignificante</i>, según la extensión y ubicación de las actividades del Proyecto.</p>

## 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 Prácticas, 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 límite 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

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

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

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:

- 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
- 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 del Plan de Obras por la Dirección de Vialidad Nacional, se confirmaron las otras secciones planificadas para el Corredor E. El Proyecto corresponde a la sección E-AU-11 - San Nicolás (Int. RN 188) - Rosario (Int. RN A008), también denomina RN N° 9 – Construcción de Tercer Carril en la Autopista Buenos Aires Rosario Entre la RN N°188 (km 122, San Nicolas) y la RN A-008 (km 270,80, Estación de Servicio Shell) (13 km). Para el AIAR, se consideraron como otros proyectos solo las obras cercanas (<5 km) o colindantes al Proyecto, correspondiendo a (ver Tabla 7-1):

- E-AU-13: Mejoras varias en Intercambiadores y Puentes, Km 141 - 227 (85 km)
- E-RS-04: Obra de Repavimentación Corredor E (389 km)

El Proyecto inició construcción en el último trimestre del 2018 y está estimado en finalizar después de ocho trimestres, en el tercer trimestre del 2020. El E-AU-13 está previsto iniciar en el segundo trimestre del 2020 y finalizar en el último trimestre del 2021. El E-RS-04 inició en el último trimestre del 2018 (sin embargo, no se especifica en que sección se inició) y está previsto finalizar en el segundo trimestre del 2023. Por la naturaleza de las actividades de los otros proyectos, se estima que los impactos serán similares o menores 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 del Corredor E. ERM no identificó otros proyectos de otros sectores (por ejemplo, energéticos, vivienda, otros) en el área del AIAR.

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

**Tabla 7-1. Otras Obras del Corredor E**

CV	RN Nº	DESCRIPCIÓN DE LA OBRA	SECCION	TRAMO	PK INICIAL	PK FINAL	LONGITUD	(%) RESPECTO TOTAL OBRAS	Trimestre de Inicio	Duración (trimestre)
E	09	Terceros Carriles	E-AU-11	San Nicolás (Int. RN 188) - Rosario (Int. RN A008)	227.00	287.50	60.50	11.1652%	2	8
E	9	Autopista	E-AU-13	Mejoras varias en Intercambiadores y Puentes	141.50	227.00	85.50	0.7396%	8	7
					72.90	84.60	11.70	0.3170%	10	7
E	09	Acceso Puertos	E-RS-03	Acceso Sur San Nicolas - Puerto			9.00	0.9312%	3	6
E		Obras de Repavimentación	E-RS-04	Corredor E			389.81	3.9688%	2	19

Fuente: Dirección de Vialidad Nacional, 2019.

No se elaboró un EIA para este Proyecto. Utilizando los componentes ambientales y sociales evaluados en el IAPI e identificados con sensibilidad ambiental y social, para el AIAR se consideran como VECs preliminares los siguientes componentes ambientales y sociales: suelo, cursos de agua, áreas protegidas, ejidos urbanos, industrias, accesibilidad y conectividad. 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 afectarían a los mismos componentes ambientales y sociales, de manera similar o menores (especialmente obras como repavimentación). 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 o menor por la similitud de las actividades de construcción y operación. Por lo tanto, se espera que se tengan impactos acumulativos en solo las áreas colindantes entre el Proyecto y los otros proyectos. Dada la duración y extensión limitada de los impactos, se estima que los impactos acumulativos no llegarían a ser significativos.

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 acumulativos 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 Informe Ambiental Preliminar e Integral (IAPI) entregado el 7 de noviembre de 2018 por la Dirección de Vialidad Nacional. El IAPI incluye el Informe Final sobre la audiencia pública.

El Proyecto llevó a cabo un evento de audiencia pública el 8 de enero de 2018 en la ciudad de San Pedro en el Salón del Honorable Consejo Deliberante de San Pedro, en la calle Avenida Carlos Pellegrini 150. El aviso de convocatoria se publicó durante 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 E (ver Figura 8-1). 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 10 de enero de 2018, se entiende que se publicó durante la primera quincena de enero. La resolución para la convocatoria tiene 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 (...).”*

## 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 (EAE) 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 BUFINO, provincia de Santa Fe.  
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 885, localidad de Marcos Juárez, provincia de Córdoba.  
CORREDOR VIAL "SUR": 10 de enero de 2018, en Avenida Belgrano s/n entreivadivía 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 (EAE) 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 el día 2 de enero de 2018 para las Audiencias previstas el 8 de enero de 2018, (E) hasta el 3 de enero de 2018 para las Audiencias previstas el 10 de enero de 2018 y (C) 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 750, 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.gov.ar) y de la SUBSECRETARIA DE PARTICIPACION PUBLICO PRIVADA del MINISTERIO DE FINANZAS (www.finanzas.gov.ar/). La DIRECCION 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 regulada. 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, suscribiendo el Formulario de Participación Presencial. En este último supuesto deberá acordar representarse por escrito, en un informe que refleje el interés participar en el proyecto y el contenido de la exposición a efectuar, el cual deberá presentarse con antelación 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 no comparecerán personalmente a la Audiencia Pública. 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.gov.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, (E) hasta el 3 de enero de 2018 para las Audiencias previstas el 10 de enero de 2018 y (C) hasta el 5 de enero de 2018 para las audiencias previstas el 12 de enero de 2018, en el horario de 10 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 DIRECCION 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 invitara a que se lleve a cabo la exposición del proyecto del Corredor Vial pertinente, por parte de los responsables asignados 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 y 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 el informe de la misma. La DIRECCION 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 DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD y en la SUBSECRETARIA DE PARTICIPACION PUBLICO PRIVADA del MINISTERIO DE FINANZAS.



Fuente: Ministerio de Transporte, Vialidad Nacional, 2018.

## Figura 8-1: Convocatoria a Audiencia Pública

La audiencia tuvo lugar a partir de las 10 horas 14 minutos hasta las 12 horas 57 minutos. El total de asistentes, autoridades, participantes y público fue de 43 personas conforme la constancia de asistencia. Entre las autoridades presentes, se encontraba los Intendentes de las Municipalidades de San Pedro, San Nicolás, Campana, Rosario y de Baradero, el Secretario de Gobierno, el Secretario de Transporte del Ministerio de Infraestructura y Transporte de la provincia de Santa Fe y el Secretario de Planeamiento, entre otros. Durante la audiencia, se presentó el Proyecto y el Plan de Obras, incluyendo "las cuestiones socio-ambientales" y los estudios ambientales (Informe Final Audiencia Pública Corredor Vial E, 2018). En el Informe Final se documentaron los comentarios y preguntas de los asistentes, asimismo se documentaron las respuestas por parte de los representantes del Proyecto de la Dirección Nacional de Vialidad. Entre estas preguntas, destacan aquellas sobre la finalización de las obras, el plan de reordenamiento territorial, las alternativas y las expropiaciones.



Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg



Fuente: Ministerio de Transporte, Vialidad Nacional, 2018.

**Figura 8-3: Evidencia Fotográfica de la Consulta Pública en San Pedro**

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

**RED DE AUTOPISTAS Y RUTAS SEGURAS**  
 Participación Público - Privada  
**PROYECTO PPP VIAL – Etapa 1**

**ORDEN DEL DIA**  
**CORREDOR VIAL “E”**

Convocatoria conforme Resolución AG N° 3178/2017

a) **Autoridades:**

Presidente de la Audiencia: Dra. Mónica ETLUN

Secretaria de Actas: Lic. Alicia PEREZ SUTIL

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

- Dra. Mónica ETLUN
- Ing. Pedro GRACIOLI
- Ing. Carlos MACEDO
- Ing. Jorge FELIZIA
- Ing. Silvina CRIVELERO

c) **NOMINA DE LOS PARTICIPANTES PRESENCIALES REGISTRADOS:**

Orden	Persona Humana	Persona jurídica	Representante	DNI
1		MUNICIPALIDAD SAN PEDRO	CECILIO SALAZAR	
2		MUNICIPALIDAD DE BARADERO	JUAN MARTIN GENOUD	
3		MUNICIPALIDAD DE SAN NICOLÁS	DANIEL PETRONI	
4		MUNICIPALIDAD DE CAMPANA	SEBASTIAN ABELLA	
5		MUNICIPALIDAD	MÓNICA FEIN	

		DE ROSARIO	
6		PARODI SRL	BENJAMIN VAISMAN
7		MORELLI SRL	BANJAMIN VAISMAN
8		CONSORCIO DE COOPROPIETARIOS DEL MERCADO DE CONCENTRACIÓN DE FISHERTON	BENJAMIN VAISMAN
9		CENTRO LOGISTICO METROPOLITANO SA	BENJAMIN VAISMAN
10		LARROVER SA	BENJAMIN VAISMAN
11		CRUCIJUEGOS SRL	BENJAMIN VAISMAN
12		OLD RECIAN	BANJAMIN VAISMAN
13		CLUB LOS CARANCHOS	BENJAMIN VAISMAN
14		FUNDACIÓN CHURCHILL DE ROSARIO	BENJAMIN VAISMAN
15		ZAGRED NEGOCIOS INMOBILIARIOS SA	BENJAMIN VAISMAN
16		ASOCIACION MUTUAL 18 DE JULIO	BENJAMIN VAISMAN
17		SECRETARIA DE TRANSPORTE -	PABLO JUKIC / JAVIER

		MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE - SANTA FE	CANTARELLA	
18	BERNARDO SCHIFFRIN			13120541
19	FRANCISCO RAIMONDO			14853061
20		BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO	ALFREDO O. ESSE	
21		COMPAÑIA ELABORADA DE PASTAS	BENJAMIN VAISMAN	
22		CRUCIJUEGOS SRL	IMAZ PIO ENRIQUE	
23		ENTE DE COORDINACIÓN METROPOLITANA ROSARIO	ARQ. MIRTA LEVIN	

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

Fuente: Ministerio de Transporte, Vialidad Nacional, 2018.

### Figura 8-4: Orden del Día

En la Orden del Día (ver la Figura anterior) 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

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

interés (ver *Sección 5.5 Análisis de Brechas Respecto a las Políticas de Sostenibilidad del BID*, y el ESAP del Proyecto), como lo requiere el BID.

Según los documentos disponibles, no hay evidencia de que se presentasen los impactos específicos ni cómo se gestionarían estos impactos. Solo se presentaron los estudios ambientales correspondientes. Asimismo, cabe destacar que, según el resumen final de la audiencia pública, tampoco se presentó ni explicó 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 Pública 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:

- 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.
- Divulgar información relevante y oportuna sobre el Proyecto a las Comunidades Afectadas para que estos comprendan los riesgos, impactos y oportunidades que entraña.
- Construir canales de información oportunos y efectivos que permitan el intercambio de información y la retroalimentación continua entre el proyecto y las comunidades afectadas.
- 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.

### 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;

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

- 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, el Sindicato Único de Trabajadores de Peajes y Afines);
- Comunidad Local y Organizaciones Civiles (p. ej. Club los Caranchos, Fundación Churchill de Rosario y comunidades cercanas al Proyecto);
- Medios de Comunicación;
- Sector Privado (p. ej. Bolsa de Comercio de Rosario, Consorcio Copropietarios del Mercado de Concentración de Fisherton SRL, Crucijuegos, Cía Elaborada de Pasta, 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

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

- **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 semanas 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentación de la documentación publicada (EIA);</li> <li>• Presentación de informes técnicos;</li> <li>• Entrevistas y reuniones claves de las partes interesadas;</li> <li>• Actualizaciones regulares, según sean necesarias y requeridas;</li> <li>• Invitaciones a las reuniones públicas y de la comunidad.</li> </ul>	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.

Partes Interesadas	Métodos	Información a Compartir	Fase del Proyecto
Comunidades Afectadas	<ul style="list-style-type: none"> <li>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);</li> <li>Reuniones de la comunidad para proveer actualizaciones del Proyecto y responder preguntas/comentarios</li> </ul>	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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);</li> <li>Entrevistas y reuniones claves de las partes interesadas</li> </ul>		Al inicio del Proyecto y en la implementación de cambios a este.
Medios de Comunicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>Distribución de información del Proyecto y actualización de materiales en forma de publicación;</li> </ul>		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;

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

- 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**

#### **8.3.7 La DNV deberá gestionar la organización, desarrollo y sistematización de la CPC, en coordinación con el Banco de Inversión y Comercio Exterior (BICE) y las empresas concesionarias. 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, así como los impactos y medidas de mitigación propuestas para el 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; y
- Se han distribuido información relevante sobre el Proyecto 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. Los objetivos generales del PCGAS son:

- Aplicar la jerarquía de mitigación, donde se busca a) evitar los impactos en lo posible, b) minimizar los impactos inevitables a través del diseño, buenas prácticas y reducción de la huella del proyecto, y c) restaurar o rehabilitar los impactos residuales y, donde sea necesario, aplicar medidas de compensación;
- Proveer planes para la adecuada gestión ambiental y social en las áreas de influencia directa e indirecta del Componente; y
- Realizar un seguimiento a la implementación del PGAS, incorporando mejoras durante la ejecución del Componente.

### 9.2 Planes de Manejo Propuestos

Los planes que conforman el PCGAS para el Componente son los siguientes:

- Manejo de Residuos No Peligrosos
- Manejo de Residuos Peligrosos
- Calidad del Aire y Ruido Ambiental
- Control de la Erosión y Manejo de Sedimentos
- Agua Superficial
- Flora
- Gestión de Trafico
- Plan de Contingencias
- Mecanismo de Resolución de Reclamos y Sugerencias
- Procedimiento de Hallazgos Fortuitos
- Procedimiento para la Identificación y Protección de Especies con Estatus de Conservación

#### 9.2.1 Manejo de Residuos No Peligrosos

Las principales fuentes de residuos sólidos durante las obras de construcción serán los residuos no peligrosos provenientes de las instalaciones del Obrador y las zonas de obras. Se prevé que los principales residuos no peligrosos serán: residuos domésticos, papeles, cartones y madera, entre otros. Para lograr un manejo adecuado de residuos sólidos no peligrosos, se llevarán a cabo las siguientes actividades:

- *Identificación y segregación.* Se identificarán y clasificarán los residuos de las obras de construcción, determinando cuáles pueden ser eliminados in situ y cuales deberán ser trasladados a una instalación de disposición fuera del sitio en base a sus características (por ejemplo, biodegradable o no biodegradable). Se capacitará a los trabajadores sobre las prácticas correctas de identificación y separación de desechos, fomentando su participación en la segregación de residuo en las zonas de trabajo.

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

- **Recolección y disposición.** Se implementarán las siguientes medidas de manejo:
  - Habilitación de áreas para el almacenamiento temporal de desechos en las zonas de trabajo. Las áreas serán adecuadamente señalizadas y contarán con recipientes adecuados para el almacenamiento temporal de residuos sólidos.
  - Los residuos serán transportados a una instalación especializada de disposición final mediante el uso de equipos apropiados para su transporte.

### 9.2.2 Manejo de Residuos Peligrosos

Se implementarán procedimientos adicionales para el manejo y disposición de los residuos peligrosos tales como combustibles y lubricantes. Las medidas incluyen:

- Identificación de los residuos peligrosos desde su adquisición y/o generación.
- Establecimiento de áreas de almacenamiento temporal, adecuadamente señalizadas y con recipientes aptos para el almacenamiento del mismo. Las áreas serán separadas totalmente de las zonas de trabajo. Para combustibles, se instalará una fosa de contención al derrame diseñada a una capacidad mínima de 110% del volumen almacenado, con piso impermeable.
- Manejo mediante el uso de protección personal apropiado (por ejemplo con máscaras o guantes).
- Capacitación a los trabajadores que serán responsables de su manejo y por lo tanto estarán expuestos a estos residuos.
- Transporte en camiones diseñados específicos a instalaciones de disposición final de este tipo de residuos, como rellenos de seguridad autorizados.
- Se contará con un plan de respuesta ante derrames y potencial contaminación de los suelos y/o del suelo superficial.

### 9.2.3 Calidad del Aire y Ruido Ambiental

Durante las obras construcción del tercer carril, el impacto sobre la calidad de aire es la generación de material particulado y gases de combustión por el movimiento de tierras, el uso de maquinaria pesada y el transporte de materiales y trabajadores. Adicionalmente, las actividades de excavación y la operación de maquinaria pesada tienen el potencial de aumentar los niveles de ruido ambiental. Para la prevención y control de estos potenciales impactos se implementarán las siguientes medidas:

- Mantenimiento preventivo y periódico de equipos, vehículos y maquinaria para mantenerlos en buena condición a fin de cumplir con estándares mínimos de los equipos sobre emisiones.
- Durante las actividades de movimiento de tierra, se trabajará solo en áreas autorizadas y debidamente señalizadas y se regarán las áreas afectadas para evitar la resuspensión de material particulado.
- Se establecerá un horario de operación a fin de minimizar los altos niveles de ruido en comunidades cercanas en horas de la noche. No habrá trabajo nocturno a menos de 500 metros de áreas habitadas.
- Se establecerá una velocidad máxima para las actividades de transporte, en función a las características del terreno y las vías de acceso, para reducir la dispersión de material particulado.

Se proporcionará a todos los empleados el Equipo de Protección Personal (EPP) necesario en zonas de polvo tales como mascarillas y gafas de protección,

### 9.2.4 Control de Erosión y Manejo de Sedimentos

El movimiento de tierra y el desbroce arbustos ornamentaste durante la construcción de la obra tienen el potencial de ocasionar erosión y transporte de sedimentos. Para prevenir o mitigar los impactos al suelo se realizarán las siguientes actividades.

Para limitar el movimiento y perturbación de tierras:

- El movimiento de tierras se realizará estrictamente en las áreas previamente demarcadas (en el tercer carril), evitando disturbar áreas adicionales. Las áreas de trabajo serán debidamente delimitadas y señaladas.
- Las actividades de movimiento de tierra considerarán las condiciones geológicas, inclinación y profundidad del terreno, posibles infiltraciones y drenajes, y cercanía a población, entre otros.
- Las áreas de depósitos de material excavado se ubicarán en zonas previamente disturbadas o con baja densidad de vegetación.
- Si se excava suelo orgánico, éste será almacenado para ser reutilizado en el futuro.

Para evitar la erosión hídrica y eólica:

- Los depósitos de material excavado durante la construcción de las obras se ubicarán fuera de zonas de drenaje para que no interfiera con el drenaje superficial natural.
- Donde sea necesario, se estabilizarán los taludes durante el desarrollo de las obras, realizando control y mantenimiento periódicamente según sea necesario.
- Evitar zonas inundadas y la alteración de los patrones naturales de drenaje. Minimizar el número de contactos con las corrientes de agua.

### 9.2.5 Agua Superficial

No se prevé el uso de agua para cubrir necesidades de consumo de las obras. La construcción del tercer carril puede ocasionar cambios en los drenajes naturales y el potencial cambio en la calidad del agua por el movimiento de tierra y el aumento de los niveles de sólidos suspendidos y la turbiedad. En caso de ser necesario, se establecerán procedimientos adecuados para el manejo del agua superficial, a fin de proteger la calidad y cantidad de las aguas superficiales en el área. Para la prevención y mitigación de los potenciales impactos se aplicarán las siguientes medidas:

- Evitar el contacto de las obras con los cuerpos de agua cercanos. En casos en que no sea posible, se desarrollarán procedimientos específicos de protección de los recursos hídricos incluyendo la implementación de alcantarillas y drenajes.
- Las actividades de movimiento de tierras procurarán la estabilización de los sedimentos producidos de tal manera que estos no tengan contacto con los cuerpos de agua.
- Estará prohibido la disposición directa de cualquier material, residuo o efluente a los cuerpos de agua.
- El traslado de materiales e insumos, incluyendo combustible, se efectuará en recipientes apropiados para evitar derrames.
- En las zonas de trabajo, los materiales e insumos serán almacenados temporalmente en áreas debidamente acondicionadas y señaladas.
- El agua para consumo doméstico (embotellado) será adquirida y llevada a las zonas de trabajo.

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

- Se contará con baños portátiles en las zonas de trabajo para el manejo de aguas servidas. Estos serán ubicados lejos de cuerpos de agua, en terreno estable. El transporte de los baños portátiles será coordinado por el contratista, por personal previamente capacitado en estas actividades los cuales cuentan con implementos de seguridad adecuados para este fin.

### 9.2.6 Flora

Se anticipa solo la remoción de vegetación dentro de arbustos ornamentales en el área donde se contempla el tercer carril. En su mayoría, esta vegetación es ornamental y herbácea. Para minimizar efectos negativos de la remoción de la vegetación, especialmente la remoción de vegetación, se implementarán las siguientes medidas:

- El corte de vegetación para la construcción de las obras será limitado al mínimo necesario. Estará estrictamente prohibido el corte o desbroce de árboles fuera del área previamente demarcada en la servidumbre.
- Estará prohibido la quema de material vegetal y basura en las zonas de trabajo. Se orientará a la comunidad sobre el riesgo de incendio debido al uso de cigarrillos, uso de fogatas, y uso de combustibles cerca de áreas vulnerables al fuego.
- Se compensará la pérdida de árboles, en un ratio de 1 a 5.

### 9.2.7 Gestión del Tráfico

Cuando se vea necesario, se tendrá un trabajador que oriente el tránsito en las vías públicas o en el área de trabajo. El trabajador deberá tener el equipo necesario a esa tarea (por ejemplo chaleco reflector, casco y banderilla).

Otras medidas para el manejo del tráfico y protección al público general durante las actividades de rehabilitación incluyen las siguientes:

- Se demarcarán pasos o senderos seguros para el uso de los peatones en áreas pobladas.
- Existirán señales para los vehículos que les advertirán sobre cruce de peatones o bien precauciones para los mismos.
- En la entrada y salida de las áreas de trabajo se colocarán rótulos que avisen el ingreso y salida de maquinaria pesada.

## 9.3 Plan de Contingencias

En caso de la ocurrencia de emergencias tales como derrames de combustible, incendios, accidentes de trabajo u otros eventos inesperados, se aplicará el Plan de Contingencias resumido en la Tabla 9-1.

Se capacitará a los trabajadores sobre labores de rescate y primeros auxilios. También se asegurará la disponibilidad en todas las zonas de trabajo, del equipo necesario para ejecutar estos procedimientos. Todos los trabajadores tendrán equipo de protección personal (EPP), incluyendo por lo menos chaleco reflector, casco, lentes de seguridad, camisas manga larga, botas, y disponibilidad de repelente de insectos.

**Tabla 9-1: Acciones Relacionadas A Las Contingencias Que Se Puedan Dar**

Evento	Acciones en caso de Contingencia
Derrames	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proveer un kit de emergencia para el control de derrames en la zona de trabajo. El kit incluirá materiales tales como: pala, pico, paños absorbentes, cuñas de madera y bolsas plásticas</li> <li>• Durante la ocurrencia de un derrame, utilizar el kit de emergencias para contener la sustancia que ha sido derramada. De ser requerido, represar el derrame con el uso de barreras de tierra o tablones de madera.</li> <li>• Remover los materiales derramados y usados para contener el derrame y colocarlos en un recipiente temporal apropiado hasta que se pueda efectuar su disposición final</li> <li>• Investigar la causa del derrame con el fin de proporcionar la retroalimentación necesaria para implementar nuevas medidas de prevención.</li> </ul>
Accidentes de Trabajo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Administrar información y/o capacitaciones a todos los trabajadores sobre los riesgos presentes en el área del trabajo antes del inicio de las obras.</li> <li>• Asegurar el uso de EPPs adecuados y proveer de botiquines de primeros auxilios para la atención de lesiones menores en las zonas de trabajo.</li> <li>• En caso de un accidente, comunicar la ocurrencia al encargado en campo. Proveer primeros auxilios al lesionado y de ser necesario trasladarlos al centro médico más cercano.</li> <li>• Después del evento, documentarlo e investigar las causas del incidente con el fin de proporcionar la retroalimentación necesaria para implementar nuevas medidas de prevención.</li> </ul>
Incendio	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proporcionar capacitaciones al personal sobre las causas de incendios, métodos de extinción y manejo de equipos.</li> <li>• Proveer un medio adecuado para la detección de incendios y la alarma respectiva. Esta última podría consistir en una bocina, un silbato, una campana o simplemente una transmisión boca a boca si la obra es pequeña</li> <li>• Señalizar los lugares donde está prohibido fumar o usar fuego abierto.</li> <li>• Durante un incendio, comunicar la ocurrencia al encargado en campo y permitir a personal previamente capacitado en usar los equipos contra incendios solo en caso de amago de fuego o fuego controlado. En caso de un incendio o fuego fuera de control, avisar a las autoridades locales o bomberos.</li> <li>• Almacenar de manera separada del área de trabajo Las existencias de combustible, productos inflamables, gases y cilindros de gas, líquidos, otros materiales y residuos en contenedores apropiados.</li> <li>• Almacenar de manera separada del área de trabajo combustible, productos inflamables, gases y cilindros de gas, líquidos, otros materiales y residuos en contenedores apropiados.</li> <li>• Crear y mantener una red de áreas cortafuego de materiales menos inflamables o tierra desbrozada para detener el avance del fuego y permitir el acceso de los equipos de extinción de incendios</li> <li>• Rescatar a los afectados, brindándoles primeros auxilios, y de ser necesario trasladarlos al centro médico más cercano.</li> <li>• Después de un incendio, ventilar la zona y retirar los residuos para su disposición adecuada.</li> <li>• Reportar y documentar los incendios y las acciones ejecutadas para controlarlos.</li> </ul>

### 9.3.1 Mecanismo de Resolución de Reclamos y Sugerencias

El sistema de reclamos vigente en la República Argentina comprende reclamos ante la Administración (Poder Ejecutivo) y ante los tribunales de Justicia (Poder Judicial). A estas instancias se suma la posibilidad de presentar reclamos ante el Defensor del Pueblo de la Nación (Ombudsman), designado por el Poder Legislativo.

En cuanto se refiere a las reclamaciones por un acto administrativo, éstas pueden canalizarse a la entidad de competencia de la Administración. En todos los casos, resulta de aplicación la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos aprobada por Ley 19.549 y su reglamento. Por actos administrativos emanados de la DNV, cualquier reclamo podrá ser realizado frente al Ministerio de Transporte de la Nación, dependiendo del caso. Este procedimiento es general, emana de la ley nacional de procedimientos administrativos y es aplicable a cualquier otro acto de la administración pública.

Del mismo modo, un particular podrá recurrir directamente ante sede judicial, aplicándose el sistema general vigente en el país con base en lo previsto por la Constitución Nacional. Al respecto, todo conflicto entre partes adversas debe ser resuelto por un juez imparcial en base a las reglas de competencia.

Paralelamente, podrán presentarse reclamos ante la Defensoría del Pueblo de la Nación quien tiene la obligación de darle trámite y resolverlo. Para ello, podrá realizar los pedidos de información que se consideren pertinentes para luego emitir una recomendación al respecto.

Además de las vías legales anteriormente descritas, el Proyecto contará con un mecanismo de Mecanismo de Resolución de Reclamos y Sugerencias particular para este proyecto a disposición de las partes afectadas y la comunidad en general. El objetivo del Mecanismo es el de proporcionar a la población un proceso accesible y eficaz para presentar quejas, reclamaciones y/o preocupaciones que puedan surgir sobre las actividades del Proyecto y atender oportunamente los requerimientos de la población afectada. A continuación se establece los planes y procedimientos para que el Mecanismo cumpla con los objetivos establecidos.

#### 9.3.1.1 Principios del mecanismo

De manera general, el Mecanismo seguirá los siguientes lineamientos:

- Proporcional: El Mecanismo tendrá en cuenta de manera proporcional el nivel de riesgo y los posibles impactos negativos en las zonas afectadas.
- Culturalmente apropiado: El Mecanismo está diseñado para tener en cuenta las costumbres locales de la zona.
- Accesible: El Mecanismo está diseñado de una manera clara y sencilla para que sea comprensible para todas las personas. No habrá ningún costo relacionado con el mismo.
- Anónimo: El demandante puede permanecer en el anonimato, siempre y cuando no interfiera con la posible solución a la queja o problema. El anonimato se distingue de la confidencialidad en que es una denuncia anónima, no se registran los datos personales (nombre, dirección) del demandante.
- Confidencial: El proyecto respetará la confidencialidad de la denuncia. La información y los detalles sobre una denuncia confidencial sólo se comparten de manera interna, y tan sólo cuando sea necesario informar o coordinar con las autoridades.
- Transparente: El proceso y funcionamiento del Mecanismo es transparente, previsible, y fácilmente disponible para su uso por la población.

### 9.3.1.2 Gestión de Reclamos

El Mecanismo deberá contar con una herramienta eficiente para la recolección, el seguimiento y la notificación de las quejas. El proceso se documentará mediante un registro de quejas (en un archivo físico y en una base de datos). El procedimiento se inicia con la presentación de la denuncia (de manera oral o escrita) por el demandante. El proceso termina con el cierre y la conformidad en la resolución de ambas partes (el demandante y el Proyecto). A continuación se ilustra y se describe de manera más específica todo el procedimiento

#### 9.3.1.3 Recepción y registro de reclamos

Se dispondrá de los siguientes mecanismos:

- Recepción de notas presentadas e ingresadas por Mesa de Entrada de la DNV (Casa Central o Distrito Jurisdiccional) a fin de su registro, las que son sustanciadas y motivan las respuestas pertinentes con intervención de las áreas competentes
- Instalación de un buzón de reclamos en locaciones de las obras (como mínimo en el obrador).
- Dirección de correo electrónico: [divisiongestionambiental@vialidad.gob.ar](mailto:divisiongestionambiental@vialidad.gob.ar)

Estos mecanismos serán informados y regularmente publicitados (i.e. folletos, carteles, espacios de referencia comunitarios, etc.) y estarán siempre disponibles para cualquier parte interesada que quisiera acercarse a un reclamo.

#### 9.3.1.4 Evaluación de reclamos

En caso de que se trate de un reclamo relacionado con la obra, el mismo será considerado y respondido por la DNV. En caso de que el reclamo o la queja sean rechazadas, el reclamante será informado de la decisión y de los motivos de la misma. Para ello, se brindará información pertinente, relevante y entendible de acuerdo a las características socioculturales del reclamante.

Los reclamos recibidos serán categorizados de acuerdo a lo siguiente:

- **NO ADMISIBLE:** Las quejas o reclamaciones que no cumplan con uno o más de estos requisitos:
  - No está directamente relacionado con la obra, sus contratistas o subcontratistas.
  - Su naturaleza excede el ámbito de aplicación del mecanismo de quejas presente.
  - No hay una causa real de la acción.
  - Hay otros mecanismos formales e instituciones para presentar la queja.
  - Relacionadas con temas laborales deben ser dirigidas a las instancias correspondientes de la empresa constructora.
- **IMPORTANCIA BAJA:** Esta categoría corresponde a las quejas que no requieren resolución, sino que sólo requieren información o una cierta clarificación que debe facilitarse al demandante. Esta categoría incluye quejas que han sido previamente evaluadas y recibieron una respuesta definitiva del Programa.
- **MEDIANA IMPORTANCIA:** Las quejas y reclamaciones relacionadas con la salud, el medio ambiente, el transporte, y los contratistas y subcontratistas.
- **ALTA IMPORTANCIA:** Incluye las quejas relacionadas con la seguridad del personal, así como de aquellos relacionadas con la salud y seguridad de los frentistas de obra.

En función a la importancia de la queja será canalizada para su atención.

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

Dentro de un plazo no superior a siete días hábiles, el responsable social de la contratista o la dependencia de la SGESA en que se registre la queja tendrá que evaluar la documentación presentada por el demandante.

Cuando sea posible, si se requiere información adicional para la correcta evaluación de la queja, el equipo de gestión social se pondrá en contacto con el demandante en un plazo máximo de diez días hábiles, para obtener la información necesaria. Una vez que la queja es completada y revisada, el personal del Proyecto procede a registrar la queja y enviar copia de la misma a la SGESA.

El expediente deberá incluir, junto a la queja, un resumen de la misma realizado por el Programa y el nombre de la persona que la recibió y la procesó. La información de registro se actualizará periódicamente para reflejar el estado actual del caso hasta que la queja se haya resuelto definitivamente.

### *9.3.1.5 Respuesta a reclamos*

Los reclamos de importancia baja serán atendidos en un plazo máximo de 30 días calendario, los reclamos de importancia media serán atendidos en un plazo de 15 días calendario y los reclamos de importancia alta serán atendidos en un plazo máximo de 7 días calendario.

En todos los casos, se redactará un acta de atención de queja que será suscrita por la persona que presentó la queja en conformidad de la atención de la misma. La DNV sistematizará los registros de queja y las actas de atención de las mismas.

La información que se brinde será relevante y entendible de acuerdo a las características socioculturales de quien consulta.

### *9.3.1.6 Solución de conflictos*

En caso de que no haya acuerdo entre la DNV y quien realizó la inquietud, sea por una inquietud rechazada o por no llegar a un acuerdo en la solución a implementar, se arbitrarán los medios y el esfuerzo para alcanzar un acuerdo conjunto entre las partes.

Para el caso en el que la queja no pueda manejarse en el ámbito de la obra, el interesado podrá exponer su reclamo en sede administrativa, ante la Defensora del pueblo y/o ante los Tribunales de Justicia de la Provincia.

La DNV deberá asegurarse de que la atención de reclamos y la resolución de conflictos se lleven a cabo de una manera adecuada y amplia. Asimismo, será el/la encargado/a de supervisar el proceso, detectando desvíos y asegurando su solución.

**Tabla 9-2: Formato de Quejas**

OFICINA DE RELACIONES COMUNITARIAS			
FORMATO DE QUEJAS			
QUEJA N°			
DATOS PERSONALES			
*Apellidos:		*Dirección:	
*Nombres:		*Teléfono:	
Género:		Dirección:	
Edad:		Actividad a la que se dedica:	
* No es obligatorio			
MOTIVO DE LA QUEJA			
Solicita respuesta <i>Detalle: (indique cuando ocurrieron los hechos motivo de la queja, personal involucrado, fundamentación, pruebas y cualquier otra información relevante).</i>			
Documentos adjuntos y/o entregados Adjunta información: SÍ <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> Indicar cuál y adjuntar.			
Firma:			
Responsable:			
Agradecemos sus observaciones, guarde una copia para su seguimiento. ¡GRACIAS!			

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

### 9.3.1.7 Seguimiento y documentación

La DNV a través de Subgerencia de Estudios Socio Ambientales será responsable de mantener una base de datos actualizada con toda la documentación e información relacionada con las quejas que se presenten. Este equipo también es responsable de dar seguimiento al proceso de tramitación de las quejas, en coordinación con las áreas involucradas, y de facilitar la participación del demandante en el proceso. Un formulario de seguimiento se completará para cada caso. Una vez que se alcance un acuerdo, el equipo de gestión social es responsable de dar seguimiento para confirmar que las medidas de resolución correspondientes se están aplicando.

El registro de quejas deberá demostrar que todas estas acciones y los procesos se llevan a cabo. En él se recogerán:

- Fecha en que la queja fue registrada;
- Persona responsable de la queja;
- Información sobre las medidas correctivas propuestas/comunicadas por el demandante (si procede);
- Fecha en que la queja se cerró; y
- Fecha de la respuesta fue enviada al denunciante.

### 9.3.1.8 Plazos

Todas las quejas deben ser resueltas dentro de un plazo de 30 días.

## 9.3.2 PROCEDIMIENTO PARA IDENTIFICACIÓN Y PROTECCIÓN DE ESPECIES CON ESTATUS DE CONSERVACIÓN

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.

### 9.3.2.1 Especies a Considerar

Según los datos recabados del análisis ambiental y social complementario, por medio de la herramienta IBAT (ver Sección 6.2.2, Impactos sobre Especies con Estatus de Conservación), las siguientes especies son identificadas con potencial presencia en las cercanías del Proyecto:

**Tabla 9-3: Lista de Especies Potenciales con Estatus de Conservación de la UICN**

Espece	Categoría UICN	Clase Taxonómica
<i>Alectrurus risora</i>	VU	Aves
<i>Argenteohyla siemersi</i>	EN	Amphibia
<i>Blastocerus dichotomus</i>	VU	Mammalia
<i>Ctenomys rionegrensis</i>	EN	Mammalia
<i>Leistes deflippii</i>	VU	Aves
<i>Numenius borealis</i>	CR	Aves
<i>Phyllogomphoides</i>	VU	Insecta

Especie	Categoría UICN	Clase Taxonómica
<i>joaquini</i>		
<i>Wilfredomys oenax</i>	EN	Mammalia
<i>Xanthopsar flavus</i>	VU	Aves

### 9.3.2.2 Acciones Preventivas

Estas acciones están direccionadas a disminuir la posibilidad de incurrir daño incidental de ejemplares de las aves 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.

### 9.3.2.3 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.

## 9.4 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.

### 9.4.1 Marco Legal

#### 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.

- 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

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

proporcionar información sobre los grupos socioculturales que habitaron el país desde épocas precolombinas hasta épocas históricas recientes.”

- 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.

### *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

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

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 respecto 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.”

#### 9.4.1.2 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:

1. Identificar, registrar y proteger el patrimonio cultural que no ha sido identificado previamente (i.e., hallazgos fortuitos); y
2. 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.

#### 9.4.2 Procedimiento de Hallazgos Fortuitos

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

1. Rasgos arqueológicos precolombinos (p.ej., montículos, basurales, estructuras, petroglifos);
2. Artefactos precolombinos (p.ej., fragmentos de cerámica precolombina, líticos);
3. Rasgos arqueológicos históricos (p.ej., pozos y cimientos de ladrillo o piedra);
4. Artefactos históricos (p.ej., fragmentos de cerámica histórica, fragmentos de botellas históricas de vidrio, objetos históricos de metal y monedas); y
5. 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;

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

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 9-4 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 9-4: 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 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.

## 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, ni necesitará de expropiación, ya que las obras se ubican en la huella de la vía existente. El análisis realizado por ERM incluyó 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. Se considera por tanto social y ambientalmente viable.

Programa de Apoyo al Financiamiento de Infraestructura Productiva en Arg

## 11. REFERENCIAS

Banco Interamericano de Desarrollo, *Políticas Operativas y Multisectoriales*). 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>>

Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, *Resolución Número DI-2018-6-GDEBA-DPEIAOPDS*, (diciembre, 2018).

HCPE 2018. Helport S.A., Panedile SAICFel, SA Obras y Servicios COPASA, y Eleprint S.A. *Red de Autopistas y Rutas Seguras, Proyecto PPP – Etapa 1, Corredor Vial E: Informe Ambiental Preliminar e Integral*. Noviembre 2018.

HPCE 2019. Helport S.A., Panedile SAICFel, SA Obras y Servicios COPASA, y Eleprint S.A. *Informe de Ingeniería, (E-AU-11) RN N°9 – Terceros Carriles, Tramo San Nicolas (int. RN 188) – Rosario (Int. RN A008), Etapa 1: Sección km 254 – km 267*. Enero 2019.

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>>

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>>

\_\_\_\_ *Informe Final Audiencia Pública Corredor Vial “E”, 2018*.

\_\_\_\_ y contratistas (Helport S.A – Panedile Argentina S.A.I.C.F.E.L. – Sociedad de Obras y Servicios Copasa-Eleprint S.A), *Informe Ambiental y Preliminar e Integral Corredor Vial E*, (noviembre 2018).

## ANEXO A LISTA DE VERIFICACIÓN

Marzo 28, 2019

## Argentina Corredores Socioeconomic Diario

<b>INSPECTOR:</b> Emilia Rocha <b>FECHA:</b> <small>Click here to enter a date.</small> 11/03/2019	<b>CLIMA:</b> HORA: 12 pm									
<b>Nombre Obra/Proyecto:</b> Tercer carril BNA <b>Corredor:</b> E <b>Ruta:</b> BNA <b>Obra No.:</b> <b>Concesionario:</b> <b>Estatus obra:</b> No iniciada										
<b>Instalaciones auxiliares:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Iluminación <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Escada <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>										
<b>DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LAS ACTIVIDADES DIARIAS:</b>										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #cccccc;"> <th style="width: 35%;">Impacto Social Potencial:</th> <th style="width: 15%;"></th> <th style="width: 15%;">Comentarios/Observaciones:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 5px;">Comunidades presentes/cercana</td> <td style="padding: 5px;"><input checked="" type="checkbox"/> Si; <input type="checkbox"/> No</td> <td style="padding: 5px;">           - Pavón            - Figuera            - Arroyo seco         </td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Desplazamiento económico</td> <td style="padding: 5px;"><input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No</td> <td style="padding: 5px;">           - Dentro de derecho de paso / propiedad existente.            - Entre ambos sentidos existentes solo pasto.            Actividades económicas:            ↳ Agropecuarias         </td> </tr> </tbody> </table>		Impacto Social Potencial:		Comentarios/Observaciones:	Comunidades presentes/cercana	<input checked="" type="checkbox"/> Si; <input type="checkbox"/> No	- Pavón - Figuera - Arroyo seco	Desplazamiento económico	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	- Dentro de derecho de paso / propiedad existente. - Entre ambos sentidos existentes solo pasto. Actividades económicas: ↳ Agropecuarias
Impacto Social Potencial:		Comentarios/Observaciones:								
Comunidades presentes/cercana	<input checked="" type="checkbox"/> Si; <input type="checkbox"/> No	- Pavón - Figuera - Arroyo seco								
Desplazamiento económico	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No	- Dentro de derecho de paso / propiedad existente. - Entre ambos sentidos existentes solo pasto. Actividades económicas: ↳ Agropecuarias								

Desplazamiento físico	<input type="checkbox"/> Sí	<input checked="" type="checkbox"/> No	- Sobre derecho / propiedad existente.
Expropiaciones	<input type="checkbox"/> Sí	<input checked="" type="checkbox"/> No	- Vialidad ya tiene la PROPIEDAD ENRE VIALIDADES EXISTENTES.
Comunidades indígenas presente/cercana	<input checked="" type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	- A una distancia de + de 2 km de la obra. Sus modos de vida no serán afectados.
Obras se llevarán a cabo en territorio indígena	<input type="checkbox"/> Sí	<input checked="" type="checkbox"/> No	- Sobre carretera existente.
Potencial de impactos por incremento de ruido	<input checked="" type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	- Impacto NO - Significativo

Potencial de impactos por incremento de emisiones al aire	<input checked="" type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impacto no significativo</li> <li>- <del>Re</del> No hay viviendas cerca de la zona que será afectada.</li> <li>- carretera ya es altamente transitada.</li> </ul>
Riesgos físicos causado por tráfico durante construcción	<input checked="" type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	<ul style="list-style-type: none"> <li>- se hacen desvíos para ensanchar el área de trabajos.</li> <li>- Desvíos señalizados</li> <li>- Horarios diurnos.</li> <li>↳ En este caso no horarios prolongados.</li> </ul>
Riesgo de caída / trabajos en altura (puentes)	<input type="checkbox"/> Sí	<input checked="" type="checkbox"/> No	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sin obras en otro nivel.</li> </ul>
Potencial de impactos por incremento de polvo	<input checked="" type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Impacto no significativo.</li> <li>- Recorridos: Negocio y escuela adyacente</li> </ul>

Potencial de impactos por incremento de aguas potables	<input type="checkbox"/> Sí	<input checked="" type="checkbox"/> No	Los rios no serán afectados por esta etapa. Rios no utilizados para agua potable o usos recreativos
Afectación a patrimonio cultural: arqueológico o estructuras históricas	<input type="checkbox"/> Sí	<input checked="" type="checkbox"/> No	No se vio involucros de patrimonio cultural.

Observaciones  
OTRAS PREOCUPACIONES:

- Ser carril en ambos sentidos
- Distribuidores entrecambiados ya existen y no se verán afectados.
- Se hicieron estudios de sensibilidad amb. Social y Urbana

AREA DEL PROYECTO REQUIERE SEGUIMIENTO?

Yes

No

Negocios junto a carretera:

- ↳ Estaciones de Servicio (Gii) (Axion)
- ↳ Almacenamiento de granos.
- ↳ Venta de productos / comida.
- ↳ Hornigan / venta de Maicillos
- ↳ Gomeria (DONATI)

↳ Localidades crecer hacia el río (arras) y tener conectividad con la carretera - llegan a distribuidores.

Pavimentación: Asfalto tradicional, cal, comp. <sup>23 cm</sup> ~~24 cm~~  
SMA 4 cm, ± 8 cm, Selo cemento 24 cm, cal, y

Brazos de nata de con cal → 30 ~~cm~~

• Estructuras prefabricadas,

SUBMIT NIGHTLY TO: [Isolina.Sanchez@erm.com](mailto:Isolina.Sanchez@erm.com), [Ricardo.Calvo@erm.com](mailto:Ricardo.Calvo@erm.com)

## Argentina Corredores Informe Ambiental

INSPECTOR: <u>SEBASTIAN G.</u> FECHA: Click here to enter a date. <u>3/11/19</u>	CLIMA:
Nombre Obra/Proyecto: <u>TERCER CARRIL RA° 9 (PAVON - ARROYO SECO)</u> <u>ETAPA 1</u>	
Corredor: <u>E SAN NICOLAS - ROSARIO</u>	
Ruta: <u>N° 9</u>	
Obra No.: <u>E-AU-11</u>	
Concesionario:	
Estatus obra:	
Instalaciones auxiliares:	

DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LAS ACTIVIDADES DIARIAS OBRAS: El proyecto ya aprobado es pavon - arroyo seco (ETAPA 1)

Impacto Ambiental Potencial:			Comentarios/Observaciones:
Alteración/disturbarían de vegetación por la calzada (cruce de ríos)	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> No	<del>Arbustos en la cantera central</del> - ARBUSTOS grandes en la CANTERA central - Carril interno no afecta arboles en el exterior de la autopista
Fragmentación o tala de hábitats forestales	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> No	
Afectación área natural protegida (nacional o internacional)	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> No	

Potencial de impactos por incremento de ruido	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<p>- Estudios de ruido para todo el corredor ENTERO base se han completado.</p>
Potencial de impactos por incremento de emisiones al aire	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<p>- Estudios de calidad de Aire y particulados para todo el Corredor ENTERO</p>
Potencial de impactos por incremento de aguas residuales	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	
Potencial de impactos por incremento de polvo	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	

Alteración de los cursos de agua cercanos (cruces de ríos)	<input type="checkbox"/> Sí	<input checked="" type="checkbox"/> No	<p>no hay rios entre PAUON - ARROYO SECO</p> <p>-no hay estudios hidricos para los puentes del resto del tramo por eso no se han incluido en este Proyecto.</p>
Riesgo de inundación; efectos a sistemas de drenaje naturales	<input type="checkbox"/> Sí	<input checked="" type="checkbox"/> No	
Flora o Fauna presente	<input type="checkbox"/> Sí	<input checked="" type="checkbox"/> No	
Potencial de incremento de erosión; altas pendientes, inestabilidad de taludes	<input type="checkbox"/> Sí	<input checked="" type="checkbox"/> No	

--	--	--

OTRAS PREOCUPACIONES:

AREA DEL PROYECTO REQUIERE SEGUIMIENTO?

Yes

No

- Estudio de sensibilidad para todo el corredor (ambiental y social)
  - the study ESTABLISHES AREAS where trees will be REFORESTED 1:5
  - LINEA base FUE HECHA por un consultorio de parte del Contrarista

Corredor E

# TERCER CARRIL RN 9 SAN NICOLÁS - ROSARIO

No hay ríos en este terreno  
- se hicieron estudios de  
capacidad de obra.



por socio

Parado #1 agricultura - cambio de autoridades de parte de Autoridades

total en terreno fotos

## **ANEXO B FOTOGRAFÍAS GEOREFERENCIADAS EN RELACIÓN AL PROYECTO**

Marzo 28, 2019



# REGISTRO FOTOGRAFICO

**Nombre del Cliente:**  
IDB INVEST

**Proyecto:**  
Tercer Carriles RN9 – San Nicolas – Rosario  
(Etapa 1)

**Fecha:**  
11/03/2019

**Punto Nº 1**

**Foto Nº 1**

**Comentarios:**

Tercer Carril interno no requiere expropiaciones – No afectara los negocios que se encuentran en el exterior de la autopista.

**Ubicación:**



**Nombre del Cliente:**  
IDB INVEST

**Proyecto:**  
Tercer Carriles RN9 – San Nicolas – Rosario  
(Etapa 1)

**Fecha:**  
11/03/2019

**Punto Nº 1**

**Foto Nº 2**

**Comentarios:**

Exterior no será afectado – no hay vegetación

**Ubicación:**



<b>Nombre del Cliente:</b> IDB INVEST	<b>Proyecto:</b> Tercer Carriles RN9 – San Nicolas – Rosario (Etapa 1)	<b>Fecha:</b> 11/03/2019
--	---	-----------------------------

<b>Punto Nº 2</b>	<b>Foto Nº 1</b>
-------------------	------------------

**Comentarios:**

Foto tomada desde el puente (intercambiadora) mirando hacia el sureste (Buenos Aires).  
 Puente no será afectado.

**Ubicación:**




<b>Nombre del Cliente:</b> IDB INVEST	<b>Proyecto:</b> Tercer Carriles RN9 – San Nicolas – Rosario (Etapa 1)	<b>Fecha:</b> 11/03/2019
--	---	-----------------------------

<b>Punto Nº 2</b>	<b>Foto Nº 2</b>
-------------------	------------------

**Comentarios:**

Foto tomada desde el puente (intercambiadora) mirando hacia el noroeste (Rosario). Puente no será afectado.

Negocio en el exterior de la autopista no será afectado.

**Ubicación:**




<b>Nombre del Cliente:</b> IDB INVEST	<b>Proyecto:</b> Tercer Carriles RN9 – San Nicolas – Rosario (Etapa 1)	<b>Fecha:</b> 11/03/2019
--	--	-----------------------------

<b>Punto Nº 3</b>	<b>Foto Nº 1</b>
-------------------	------------------

**Comentarios:**  
Arbustos en la mediana de la autopista que serán removidos

**Ubicación:**




<b>Nombre del Cliente:</b> IDB INVEST	<b>Proyecto:</b> Tercer Carriles RN9 – San Nicolas – Rosario (Etapa 1)	<b>Fecha:</b> 11/03/2019
--	--	-----------------------------

<b>Punto Nº 3</b>	<b>Foto Nº 2</b>
-------------------	------------------

**Comentarios:**  
Exterior no será afectado

**Ubicación:**




<b>Nombre del Cliente:</b> IDB INVEST	<b>Proyecto:</b> Tercer Carriles RN9 – San Nicolas – Rosario (Etapa 1)	<b>Fecha:</b> 11/03/2019
--	--	-----------------------------

<b>Punto N° 4</b>	<b>Foto N° 1</b>
-------------------	------------------

**Comentarios:**

Intercambiador con acceso a la localidad de Figuera no será afectado.

**Ubicación:**




<b>Nombre del Cliente:</b> IDB INVEST	<b>Proyecto:</b> Tercer Carriles RN9 – San Nicolas – Rosario (Etapa 1)	<b>Fecha:</b> 11/03/2019
--	--	-----------------------------

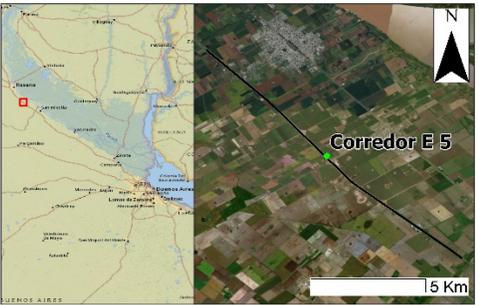
<b>Punto N° 5</b>	<b>Foto N° 1</b>
-------------------	------------------

**Comentarios:**

Foto desde colectoras mostrando puente (intercambiador) con acceso a Figuera.

Mirando hacia el sureste (Buenos Aires).

**Ubicación:**




<b>Nombre del Cliente:</b> IDB INVEST		<b>Proyecto:</b> Tercer Carriles RN9 – San Nicolas – Rosario (Etapa 1)	<b>Fecha:</b> 11/03/2019
<b>Punto Nº 5</b>	<b>Foto Nº 2</b>		
<b>Comentarios:</b> Foto desde colectora mirando hacia el noroeste (Rosario).			
<b>Ubicación:</b> 			

<b>Nombre del Cliente:</b> IDB INVEST		<b>Proyecto:</b> Tercer Carriles RN9 – San Nicolas – Rosario (Etapa 1)	<b>Fecha:</b> 11/03/2019
<b>Punto Nº 6</b>	<b>Foto Nº 1</b>		
<b>Comentarios:</b> Alcantarilla pasando por debajo de autopista no será afectada.			
<b>Ubicación:</b> 			

<b>Nombre del Cliente:</b> IDB INVEST	<b>Proyecto:</b> Tercer Carriles RN9 – San Nicolas – Rosario (Etapa 1)	<b>Fecha:</b> 11/03/2019
--	--	-----------------------------

<b>Punto Nº 7</b>	<b>Foto Nº 1</b>
-------------------	------------------

**Comentarios:**  
Intercambiador con acceso a Arroyo Seco no será afectado.

**Ubicación:**

