

**Resumen de la Revisión Ambiental y Social**  
**Proyectos Autopista Ezeiza – Cañuelas: RN N 3 - Acceso a Cañuelas (Calle Pellegrini), SUR-AU-8 y**  
**Reconstrucción Calzada Descendente (Puente Pégola – Rotonda Cañuelas),**  
**SUR-RS-19, Corredor Vial SUR, Argentina**  
**Programa de Participación Público Privada Rutas Seguras, Etapa 1**

**Idioma original del documento:** Español

## **1. Resumen del Alcance de la Revisión Ambiental y Social**

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

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

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

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

Este resumen abarca dos obras del Corredor Vial Sur:

- El Proyecto Autopista Ezeiza - Cañuelas – Ruta Nacional (RN) N° 3 - Acceso a Cañuelas (Calle Pellegrini), Corredor Vial SUR ("el Proyecto SUR-AU-08") incluye: i) la construcción de dos nuevas calzadas de 7,30 m de ancho cada una (4 carriles); ii) y la construcción de dos intersecciones y dos intercambiadores. Obras auxiliares incluyen un obrador, una planta asfáltica y una cantera de la cual se extraerá el material pétreo necesario para el Proyecto. Las obras tendrán una duración estimada de 33 meses. El Proyecto cuenta con una Caracterización General del Medio con fecha septiembre del 2018, una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) finalizado en enero del 2019, y la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) aprobada por el

Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible de la Provincia de Buenos Aires de enero del 2019.

- El Proyecto Autopista Ezeiza – Cañuelas - Reconstrucción Calzada Descendente Tramo: Puente Pégola – Rotonda Cañuelas (“el Proyecto SUR-RS-09”) incluye la rehabilitación y/o reconstrucción de la calzada descendente en una longitud de aproximadamente 5 km, entre los Km. 58+321 y Km. 63+324. Obras auxiliares incluyen un obrador ya existente propiedad de la Empresa INGEVIAL, que ya cuenta con una planta asfáltica y de hormigón. Las obras tendrán una duración estimada de 4 meses. El Proyecto cuenta con un Plan de Manejo Ambiental (PMA) con fecha de marzo de 2019.

Los Proyectos del Corredor Sur fueron licitados en el 2018 y fueron otorgados a la empresa Rovella Carranza S.A. – Mota – Engil Latin America B.V. y JCR S.A. (“el Contratista”).

## **2. Categorización Ambiental y Social y Justificación**

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

## **3. Contexto Ambiental y Social**

Ambos proyectos se encuentran en la misma ubicación (comparten el mismo punto de inicio y se encuentra en áreas colindantes). La zona de los Proyectos es una zona rural y los terrenos adyacentes son principalmente agrícolas. En cuanto a los aspectos sociales del Proyecto SUR-RS-09, éste será desarrollado paralelo a la vía en uso por lo que la zona ya conoce una alta afluencia de vehículos. El uso de suelo de las parcelas adyacentes al es principalmente agropecuario y tierra aparentemente en desuso. No se identificaron asentamientos ni industrias adyacentes a este tramo.

La traza del Proyecto SUR-AU-08 se construirá en un área nueva, desarrollándose en casi su totalidad en propiedades privadas, atraviesa patios de casas, un complejo de recreación deportiva y un establecimiento de crianza de aves. De acuerdo a lo reportado por representantes del Proyecto, la mayoría de las parcelas en la traza habían sido expropiadas entre el año 1999 y 2000 y se había permitido seguir haciendo uso de éstas ya que el Proyecto todavía no sería iniciado. La tierra sobre la que pasa la traza del Proyecto es utilizada actualmente para uso agropecuario, principalmente para la ganadería bovina y equina

Los proyectos no cruzan áreas protegidas ni de importancia internacional.

No se identificaron servicios públicos a lo largo de los Proyectos.

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

### **4.1 Evaluación y Gestión de Riesgos e Impactos Ambientales y Sociales**

El Proyecto SUR-AU-08 cuenta con una Caracterización General del Medio, un EIA [incluyendo un Plan de Manejo Ambiental (PMA)] y DIA. El Proyecto SUR-RS-09 cuenta con un PMA. Ambos proyectos cuentan con un Análisis Ambiental y Social Complementario (AASc) para atender los requisitos del BID Invest. El EIA y el PMA identifican los impactos típicos de este tipo de proyecto y sus medidas de mitigación, en consonancia con lo incluido en el Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales (MEGA, Versión II) en uso por la Dirección Nacional de Vialidad. La DIA detalla los permisos y las autorizaciones necesarias para la ejecución de Proyecto SUR-AU-08. El AASc identifica, evalúa y propone medidas de manejo para mitigar impactos complementarios a los evaluados en el EIA y el PMA, necesarios para cumplir con los requisitos del BID Invest. Estos incluyen i) evaluación de impactos acumulativos, ii) verificación de impactos potenciales a áreas o especies protegidas o de importancia internacional, iii) la necesidad de un plan de hallazgos fortuitos para recursos culturales, iv) necesidad de un evento de participación pública complementario, específico al Proyecto, v) mecanismo de gestión de quejas, y vi) Plan de Adquisición de Tierras.

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

### **4.2 Condiciones Laborales**

Aunque aún no se ha definido la cantidad de mano de obra necesaria para los Proyectos, Se estima que se requerirá alrededor de 100 trabajadores. Se prevé la incorporación de personal femenino en puestos administrativos, técnicos, soporte, auxiliares.

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

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

Ni el EIA o el PMA de los Proyectos incluyen un mecanismo de resolución de quejas y reclamos de los trabajadores.

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

El agua potable que requerirán los Proyectos será obtenida de pozos o fuentes municipales. La construcción de pozos para la toma de agua será evaluada y autorizada por la autoridad ambiental competente. El agua destinada al consumo humano será provista en forma envasada (comercial) y para uso doméstico.

El contratista podrá explotar canteras por su cuenta cumpliendo siempre con la Reglamentación Vigente, estableciendo las distancias, metodologías de explotación establecidas en el Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales (Mega II) y obteniendo la Habilitación de la Cantera de la Autoridad Competente de la Provincia. Se obtendrá el Correspondiente Registro de Productor Minero.

Adicionalmente, los yacimientos de materiales para la construcción no afectarán recursos culturales ni áreas naturales protegidas.

El EIA y el PMA proponen medidas de mitigación para manejar y disponer adecuadamente de aguas negras y residuos generados por la construcción de los Proyecto al igual que para reducir los impactos relacionados a emisiones y la calidad del aire (incluyendo gases de efecto invernadero) durante la etapa de construcción.

### **4.4 Salud y Seguridad de la Comunidad**

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

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

### **4.5 Adquisición de Tierras y Reasentamiento Involuntario**

El Proyecto SUR-RS-0 no requiere expropiaciones. El Proyecto SUR-AU-08 afectará 43 parcelas en total, de las cuales a marzo de 2019, se encuentran liberadas 4 (9%). Entre las edificaciones afectadas se encuentra una residencia en a pocos metros de la traza que podía ser afectada por el ruido y polvo generado durante la construcción, pero no hay viviendas o construcciones en la traza de la variante.

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

En este caso, teniendo en cuenta el número reducido de parcelas expropiadas (43), el proceso de expropiación que se ha llevado a cabo según la Ley Argentina 21499, la información adquirida en campo, la opinión positiva de las comunidades y afectados hacia el Proyecto y la ausencia de personas o comunidades indígenas en las áreas de expropiación, se concluye que el impacto es leve.

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

#### **4.6 Conservación de la Biodiversidad y Hábitats Naturales**

Los proyectos no afectan ningún área de importancia para la conservación, incluyendo AICAs. Los potenciales impactos negativos sobre las especies con estatus de conservación ocurrirían principalmente durante la etapa de construcción por perturbación y pérdida de hábitat por desbroce. Teniendo en cuenta la escala espacial del Proyecto, el cual tiene una afectación lineal que abarca aproximadamente 9,5 km, 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, por lo cual el AASc propone la implementación de acciones preventivas, incluyendo hacer un recorrido (previo a la construcción) de áreas naturales a ser afectadas para identificar presencia de individuos o nidos, y tomar medidas apropiadas en caso de que se encuentren especies protegidas o de importancia internacional.

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

#### **4.7 Pueblos Indígenas**

Los Proyectos no afectarán áreas o comunidades indígenas.

#### **4.8 Patrimonio Cultural**

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

### **5. Acceso Local de la Documentación del Proyecto**

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

### **6. Plan de Acción Ambiental y Social**

**Proyectos Autopista Ezeiza – Cañuelas: RN N 3 - Acceso a Cañuelas (Calle Pellegrini), SUR-AU-8 y  
Reconstrucción Calzada Descendente (Puente Pégola – Rotonda Cañuelas), SUR-RS-19, Corredor Vial SUR, Argentina  
Plan de Acción Ambiental y Social (PAAS)**

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

Ítem No.	Referencia	Acción	Producto / Entregable	Fecha Anticipada de Entrega
PS 8: Patrimonio cultural				
8.1	Hallazgos Fortuitos	Preparar e implementar un Plan de Hallazgos Fortuitos de Recursos Culturales.	Documento del Plan de Hallazgos Fortuitos y evidencia de su implementación.	Antes del primer desembolso