

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

ARGENTINA

PROGRAMA DE APOYO A LA SOSTENIBILIDAD Y EQUIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS

(AR-L1410)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Laureen Montes Calero (INE/TSP), Jefa de Equipo; Julieta Abad (INE/TSP), Jefa de Equipo Alterno; Esteban Diez, Andrés Pereyra, Lorena Mariel Peinado, Indo Lázaro y Eduardo Gómez (INE/TSP); Claudia Vázquez (SCL/SPH); Álvaro Sanmartín y María Sofía Greco (LEG/SGO); Marilia Santos y Ana Niubó (VPC/FMP); Andrea Saldarriaga (SCL/GDI); Ignacio Sanchez y Mariano Cristoforetti (CSC/CAR); Juliana Salles Almeida (CSD/CCS); y Cristian Molerres (consultor).

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento está sujeto a divulgación pública.

PERFIL DE PROYECTO

ARGENTINA

I. DATOS BÁSICOS

Nombre del Proyecto:	Programa de Apoyo a la Sostenibilidad y Equidad del Transporte Público Urbano de Pasajeros		
Número de Proyecto:	AR-L1410		
Equipo de Proyecto:	Laureen Montes Calero (INE/TSP), Jefa de Equipo; Julieta Abad (INE/TSP), Jefa de Equipo Alterno; Esteban Diez, Andrés Pereyra, Lorena Mariel Peinado, Indo Lázaro y Eduardo Gómez (INE/TSP); Claudia Vázquez (SCL/SPH); Álvaro Sanmartín y María Sofía Greco (LEG/SGO); Marilia Santos y Ana Niubó (VPC/FMP); Andrea Saldarriaga (SCL/GDI); Juliana Salles Almeida (CSD/CCS); Ignacio Sanchez (CSC/CAR;) y Cristian Moleres (consultor).		
Prestatario:	República Argentina		
Organismo Ejecutor:	Ministerio de Economía a través de la Secretaría de Transporte y de la Secretaría Legal y Administrativa.		
Plan Financiero:	BID (Capital Ordinario):	US\$	500.000.000
	Total:	US\$	500.000.000
Marco de Políticas Ambientales y Sociales:	NDAS:	NDAS 1, NDAS 2, NDAS 10	
	Clasificación:	C	

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Antecedentes.** Argentina es uno de los países más urbanizados a nivel mundial, con más del 90% de su población viviendo en ciudades¹. El 41,7% de esta población vive por debajo de la línea de la pobreza y el 11,9% se encuentra en situación de indigencia². En 2023 estas tasas de pobreza e indigencia aumentaron significativamente³ debido a la profundización de la crisis económica y social, reflejada en una caída de la actividad del 1,6%, un déficit primario de 2,9% del PIB, y una inflación del 211,4%⁴. Dado este contexto socioeconómico y los objetivos de consolidación fiscal⁵ del Gobierno de Argentina (GdA) para 2024 y 2025, es crucial implementar políticas públicas que protejan a los sectores más

¹ La Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) y cuatro grandes ciudades (Córdoba, Rosario, Mendoza y Tucumán) concentran casi el 50% de la población del país.

² [Instituto Nacional de Estadística y Censos \(INDEC\)](#), 2024.

³ Entre el primer semestre de 2022 y el de 2023, la incidencia de la pobreza e indigencia registró un aumento de 2,5 y 3,8 Puntos Porcentuales (p.p.), respectivamente (INDEC, 2024).

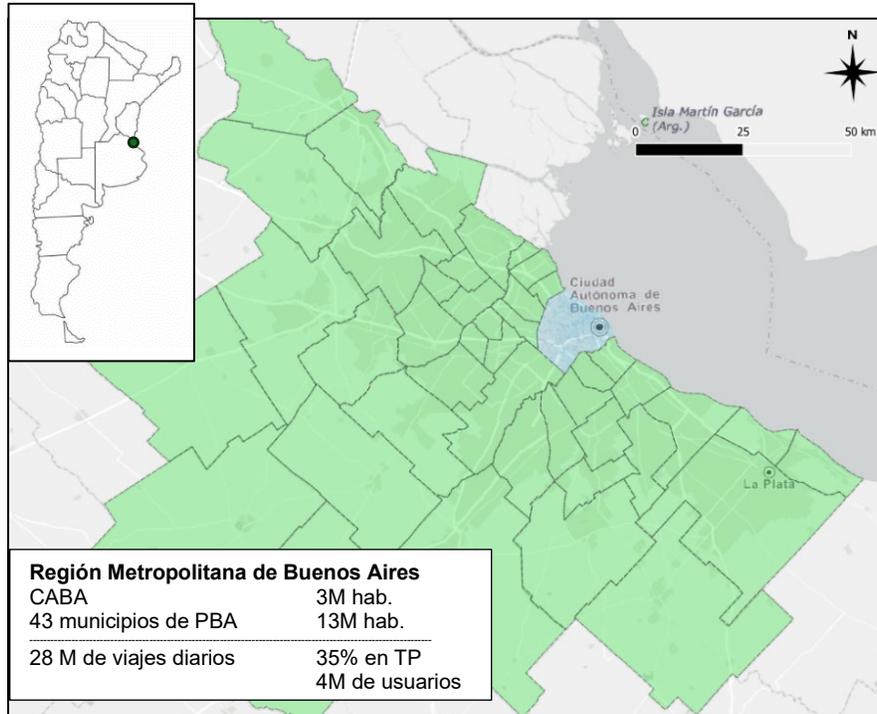
⁴ [5907/OC-AR](#).

⁵ El gobierno ha expresado su compromiso de alcanzar un 2% de superávit primario en 2024 a través de una consolidación fiscal de 5 p.p. del PIB ([5907/OC-AR](#)).

vulnerables. Ejemplo de ello, es garantizar el acceso de la población a servicios de Transporte Público (TP) asequibles y eficientes que facilite la conexión con empleos y con servicios esenciales como salud y educación⁶.

2.2 **Dinámicas de movilidad urbana.** En la mayoría de las grandes ciudades argentinas, el sistema de TP (bus, metro y tren)⁷ es esencial para la movilidad de la población con bajo Nivel Socioeconómico (NSE)⁸. El TP representa, en promedio, entre el 30 y 40% de los viajes⁹, siendo una de las principales opciones que las personas utilizan para acceder a oportunidades. La Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) es el mayor aglomerado urbano del país y la componen la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y 43 municipios de la provincia de Buenos Aires (PBA). En la RMBA, el TP moviliza diariamente cuatro millones de usuarios¹⁰ y el 80% de estos viajes se realizan en buses. En otras ciudades del interior de Argentina, el TP también juega un rol fundamental con más de dos millones de usuarios utilizándolo diariamente.

Figura 1. RMBA



Fuente: Elaboración propia.

2.3 **Sistema de buses de la RMBA.** Según la Secretaría de Transporte (ST), el sistema está conformado por 393 líneas de buses operadas por 154 empresas

⁶ [Scholl et al.](#), 2022.

⁷ En la RMBA el sistema de TP está compuesto por ferrocarriles suburbanos, líneas de subterráneo y líneas de buses, mientras que, en las demás regiones metropolitanas y ciudades argentinas, el sistema está compuesto casi únicamente por buses.

⁸ El 86% de los viajes de personas de NSE bajo se realizan en bus ([BID](#), 2022).

⁹ Lineamientos para una Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible ([BID](#), 2023).

¹⁰ Valores representativos para un día hábil ([ST](#), 2024).

privadas¹¹. Estas líneas son habilitadas por tres autoridades diferentes¹² (¶2.8), que son responsables de determinar los recorridos, servicios y requisitos técnicos, con impactos en la eficiencia y calidad del sistema (¶2.7). En la actualidad, el sistema cuenta con más de 16.000 buses que recorren tres millones de kilómetros por día, con un costo operativo estimado en US\$220 millones mensuales. Cabe mencionar que las líneas de Jurisdicción Nacional (JN) representan el 50% de los kilómetros recorridos, y transportan el 45% de los pasajeros.

2.4 **Política tarifaria y subsidios.** La definición de la política tarifaria es responsabilidad local (provincial o municipal, según corresponda), con la excepción del RMBA donde la define el Gobierno Nacional en coordinación con las demás jurisdicciones (¶2.4). Actualmente, las tarifas de bus en la RMBA solo cubren el 24%¹³ de los costos operativos del sistema, un porcentaje inferior al de otras megaciudades de América Latina como Bogotá (40%) y San Pablo (45%). Hasta el año 2002 este sistema no requirió de subsidios, sin embargo, debido a la crisis económica se congelaron las tarifas y se instrumentó un esquema de subsidios a la oferta para compensar los costos operativos de las empresas prestatarias del servicio¹⁴ (¶2.5). Posteriormente, en 2012 el Gobierno Nacional implementó la “Tarifa Social Federal” (TS)¹⁵, como un subsidio focalizado a la demanda que se aplica automáticamente a través del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE)¹⁶ y financia un descuento de tarifa del 55% para población vulnerable a nivel nacional. Actualmente, la TS beneficia a 13 grupos de población en situación de vulnerabilidad social y/o que son beneficiarios de programas sociales del Gobierno Nacional, de los cuales aproximadamente el 80%¹⁷ son mujeres (¶2.18). Asimismo, existen otros subsidios financiados por las jurisdicciones subnacionales que cubren grupos poblacionales adicionales como Personas con Discapacidad (PcD) y boleto estudiantil. Adicionalmente, en el caso de la RMBA, los usuarios que realizan combinaciones de transporte en un mismo viaje se benefician de un subsidio denominado boleto integrado “Red SUBE” (BI)¹⁸.

2.5 **Dimensión fiscal de los subsidios.** Los subsidios al sistema de buses representan un esfuerzo relevante en términos fiscales para el GdA. En 2023 el total de subsidios destinados a los buses ascendió a US\$2.800 millones (US\$2.400 millones se asignaron al sistema de la RMBA y US\$400 millones a otras ciudades del país) y representaron el 0,25% del PIB. De ese total de

¹¹ En los últimos años se ha observado una consolidación del sector con la conformación de grupos empresarios de mayor tamaño. Por ejemplo, en JN el número promedio de líneas de buses operado por cada grupo se duplicó entre 1970 y 2018 (Ministerio de Transporte, 2018).

¹² Dependiendo de la cobertura geográfica hay líneas de jurisdicción nacional (las que transitan por CABA y vinculan a CABA con PBA, 33%), provincial (las que unen dos o más municipios de la PBA, 33%), y municipal (las que tienen un recorrido limitado a un solo municipio) (ST, mayo 2024).

¹³ ST, 2024.

¹⁴ CIPPEC, 2011.

¹⁵ Implementada por [resolución 975/12](#).

¹⁶ Es el único medio de pago electrónico en el sistema de TP de la RMBA y se ha extendido a 61 ciudades a nivel nacional (ST, 2024).

¹⁷ ST, 2024.

¹⁸ Implementado por [resolución 77E/2018](#) e implica un 50% de descuento en la segunda etapa de viaje y un 75% a partir de la tercera, en un lapso de dos horas.

subsidios, el 88% fueron canalizados a través de la oferta¹⁹ y el 12% a la demanda a través de la TS, BI y boleto estudiantil (§2.4).

- 2.6 **Asequibilidad del sistema de buses.** La carga financiera de una canasta de 50 viajes en bus en la RMBA representó el 2% del salario mínimo en 2022, en contraste con el 8% en Córdoba, 11% en Santiago de Chile, 13% en Bogotá, y 17% en San Pablo²⁰. En el último año, esta asequibilidad en la RMBA se ha deteriorado debido a un incremento de 105% en términos reales de las tarifas de bus, entre febrero de 2023 y febrero de 2024. En otras ciudades el impacto en la asequibilidad fue aún mayor. En Rosario y Córdoba el incremento de tarifas fue de 88% en el mismo período y, además, se eliminó el Fondo Compensador del Interior²¹ en febrero de 2024. Como resultado, la carga financiera de una canasta de 50 viajes sin TS en bus se incrementó a un 7% en la RMBA y 17% en Córdoba. Dado que la asequibilidad del TP podría disminuir aún más en el contexto de nuevas revisiones tarifarias orientadas a mejorar la cobertura de costos del sistema (§2.11), la TS resulta clave para preservar el acceso al TP de los grupos más vulnerables (§1.1).
- 2.7 **Retos de cobertura, eficiencia y calidad del TP.** La cobertura del TP es variable dentro de la RMBA, con deficiencias de disponibilidad del servicio para la población vulnerable. Las personas de NSE bajo deben recorrer distancias más largas para acceder al sistema²² y realizan más trasbordos²³ en sus viajes en comparación con las personas con NSE alto. Además, la productividad del sistema es desigual entre las líneas de buses²⁴ y los horarios de servicio²⁵. Análisis preliminares de la ST en la RMBA han identificado superposición de recorridos entre líneas de buses de JN y las de jurisdicción provincial (55%) y municipal (61%) (§2.11). Estos desafíos de eficiencia sumados a la estructura actual de financiamiento del sistema de buses de la RMBA (§2.5), resaltan la relevancia de mejorar la productividad del sistema desde un enfoque de eficiencia del gasto público. En cuanto a la calidad de los servicios, encuestas de percepción²⁶ indican que 20% de los usuarios consideran que el sistema de buses no tiene frecuencias adecuadas y 25% no se siente seguro frente robos. Asimismo, la edad media del parque de buses es 7,13 años y más del 31% de los vehículos han superado su vida útil que es diez años²⁷.
- 2.8 **Retos de gobernanza del sistema de TP.** Las responsabilidades de planificación, regulación y financiamiento del TP corresponden generalmente a los gobiernos locales. El Gobierno Nacional interviene únicamente cuando las áreas metropolitanas exceden los límites provinciales, como es el caso de la RMBA

¹⁹ La ST calcula mensualmente los subsidios a la oferta en función de una metodología el costo de explotación del sistema de buses (§2.3) que incluye los principales insumos (salarios, combustibles, parque móvil, entre otros) y parámetros operativos (velocidad comercial y pasajeros transportados).

²⁰ [Observatorio de Movilidad Urbana \(OMU\) – CAF – BID](#), 2023.

²¹ Financiaba subsidios a la oferta de TP en ciudades por fuera de la RMBA; erogó US\$344 millones en 2023. El GdA actualmente solo financia la TS en estas ciudades (§2.4).

²² NSE bajo: 1.336 metros. NSE alto: 937 metros.

²³ NSE bajo: 1,8 transportes por viaje. NSE alto: 1,2 transportes por viaje.

²⁴ La productividad medida a través del Índice Pasajero Kilómetro (IPK) varía en la RMBA entre 1,5 y 3,1 según la jurisdicción y tipo de servicio, y es inferior al de otras ciudades de la región como Bogotá (3,87), Santiago (1,85), y San Pablo (2,89).

²⁵ Frente a la variabilidad horaria de la demanda, la oferta de buses es prácticamente estable ([Ministerio de Transporte](#), 2018).

²⁶ [OMU – CAF – BID](#), 2023.

²⁷ [Informe de la Asociación Argentina de Empresarios del Automotor \(AAETA\)](#), 2024.

(¶2.2), donde coexisten servicios de buses de JN, provincial y municipal (¶2.3). Esta estructura de gobernanza fragmentada produce una superposición de funciones y regulaciones que resulta en retos operativos e ineficiencias en la prestación de los servicios de TP (¶2.7). En la RMBA, la necesidad de establecer una autoridad unificada de TP para todo el aglomerado (¶2.11) ha sido un tema recurrente en la agenda sectorial durante décadas, dadas las dificultades que los instrumentos regulatorios vigentes plantean para lograr una gestión conjunta o acuerdos mínimos entre los diversos actores²⁸.

- 2.9 **Brechas de género y diversidad.** Desde una perspectiva de género, las dinámicas de movilidad varían entre hombres y mujeres. En la RMBA las mujeres realizan un 13% más de viajes en TP que los hombres y tienen patrones de viaje más complejos, con un mayor número de traslados no relacionados al trabajo y fuera de hora pico²⁹. Además, dadas las brechas económicas³⁰ que enfrentan las mujeres también tienen mayores dificultades económicas para pagar los boletos. Respecto a PcD, el 17% de las líneas de jurisdicción provincial carecen de características de accesibilidad universal (por ejemplo, embarque a nivel de piso, espacios para sillas de ruedas o comunicación para asistir a pasajeros con discapacidad visual o auditiva), afectando a la movilidad de estos usuarios³¹. Asimismo, las PcD no cuentan con una tarjeta de viaje que facilite el acceso al boleto gratuito de bus³².
- 2.10 **Problema general.** La población urbana de bajos ingresos enfrenta mayores barreras de acceso al TP, lo que limita su accesibilidad a oportunidades potenciales de empleo y servicios sociales. En la RMBA, los sectores de NSE más bajo tienen destinos menos conectados y más dispersos en el territorio (¶2.7). Por ejemplo, sus tiempos de viaje para acceder a oportunidades laborales³³ y servicios de salud³⁴ son mayores que los de usuarios de NSE alto. Estos desafíos de acceso al TP se explican, entre otros elementos, por los siguientes factores clave del sistema de transporte³⁵: (i) asequibilidad o capacidad de las personas para pagar dichos servicios (¶2.6); (ii) disponibilidad de los servicios de transporte (¶2.7); (iii) estándares de calidad (¶2.7); (iv) niveles de productividad en la provisión del servicio y sostenibilidad del sistema (¶2.7); y (v) gobernanza del sistema (¶2.8)³⁶. Este programa protegerá la asequibilidad del TP en bus para la población vulnerable y apoyará medidas que sentarán las bases de una estrategia integral de mejora de la sostenibilidad del sistema de TP, que en su conjunto contribuyan a proteger la accesibilidad de la población a oportunidades.

²⁸ En 2012 se creó la Agencia Metropolitana de Transporte, un organismo interjurisdiccional consultivo y de coordinación entre las tres jurisdicciones, pero sin competencias plenas para planificación, gestión y regulación del sistema ([Decreto 1359/2014](#)).

²⁹ [Buenos Aires Data](#), 2018.

³⁰ [Ministerio de Economía](#), 2022.

³¹ La mayoría de buses de JN se encuentran adaptadas con piso bajo (BID, 2024; BID, 2023).

³² En la RMBA las PcD viajan en forma gratuita con la presentación del [Certificado Único de Discapacidad](#), pero no hay registro de sus viajes ya que no validan su ingreso al sistema.

³³ Estudios en barrios vulnerables de la RMBA muestran que los destinos laborales se ubican mayormente a más de tres km e implican varios transbordos, insumiendo hasta cuatro horas diarias de viaje ([BID](#), 2022).

³⁴ NSE bajo: 38 minutos. NSE alto: 20 minutos ([OMU – CAF – BID](#), 2023).

³⁵ Los patrones de uso del suelo impactan en la distribución de viviendas, empleos, centros educativos y de salud, y también condicionan la accesibilidad a oportunidades. Esta dimensión no es abordada en este programa (Scholl et al., 2022).

³⁶ Balza et al., 2024; Scholl et al., 2022.

- 2.11 **Estrategia del GdA.** Los incrementos tarifarios y la reducción de los subsidios al TP están alineados con los compromisos del GdA en el marco del acuerdo con el Fondo Monetario Internacional (FMI)³⁷. El GdA declaró en diciembre de 2023 la emergencia pública en materia económica, financiera, fiscal, administrativa, previsional, tarifaria, sanitaria y social hasta el 31 de diciembre de 2025. En tal sentido, la ST de la Nación ha indicado la necesidad de: (i) revisar la razonabilidad en el establecimiento de las tarifas de TP procurando niveles más altos de recuperación de costos³⁸; (ii) mejorar la focalización de los subsidios existentes a la demanda para reducir errores de exclusión o inclusión; (iii) rediseñar el esquema de asignación de los subsidios a la oferta y optimizar la prestación del servicio; y (iv) mejorar la gobernanza metropolitana del TP.
- 2.12 **Estrategia del programa.** En un contexto de fuerte consolidación fiscal debido a la crisis económica y social (¶2.1), el presente programa se enmarca en el apoyo del Banco³⁹ al GdA para proteger el acceso de la población más vulnerable a servicios de TP, al tiempo que contribuye a mejorar la eficiencia del gasto público en sectores clave como transporte. Para ello, el programa financiará los pagos por TS y BI (¶2.4) del transporte en bus en todo el país⁴⁰, para preservar la asequibilidad de los servicios, y, por tanto, la accesibilidad a servicios y oportunidades potenciales. Además, el programa financiará el diseño e implementación de acciones que atienden desafíos estructurales del TP enfocadas en: (i) mejorar la focalización de los subsidios a la demanda; (ii) optimizar la oferta de servicios de TP en bus; y (iii) fortalecer la coordinación entre jurisdicciones para la gobernanza del TP (¶2.21), contribuyendo así a la sostenibilidad económica, social y ambiental del sistema de TP en la RMBA (¶2.11).
- 2.13 **Evidencia empírica.** Los subsidios a la demanda del TP han demostrado ser más efectivos que los subsidios a la oferta, ya que permiten orientar mejor las transferencias hacia grupos específicos de beneficiarios (por ejemplo, adultos mayores y PcD). Como ejemplo, en Bogotá se encontró que el número de viajes mensuales de los beneficiarios de subsidios aumentó en un 56%⁴¹ y también aumentaron los ingresos por hora de los trabajadores informales⁴². Evaluaciones del impacto financiadas por el Banco también muestran que subsidios de transporte dirigidos a mujeres en situación de vulnerabilidad económica y social incrementan su probabilidad de realizar un viaje diario en 49 p.p., en comparación al grupo de control⁴³.
- 2.14 **Beneficios del TP para la mitigación de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).** Diversas investigaciones a nivel global han demostrado que

³⁷ Octava revisión del acuerdo en el marco del Servicio Ampliado (FMI, 2024).

³⁸ Resolución 5/2024, ST.

³⁹ Este programa complementa, por un lado, la operación de Sostenibilidad Energética: Integrando Protección Social y Eficiencia (AR-L1406) destinada a preservar el acceso a otro servicio esencial como la electricidad, y el Programa de Apoyo al Desarrollo Integral de la Primera Infancia (AR-L1409) enfocada en reducir la pobreza extrema en la primera infancia e incrementar el acceso a servicios que promuevan el desarrollo infantil en hogares vulnerables con embarazadas y/o niños de hasta tres años. Por otro lado, también se complementa con la operación Programa de Fortalecimiento de la Política Fiscal (AR-L1404) enfocada en contribuir a mejorar la sostenibilidad fiscal del país.

⁴⁰ Asumiendo los montos mensuales de TS y BI erogados en marzo 2024 (US\$30 millones), se estima que el programa sumado al del BM (¶3.4) cubra el total de dichos subsidios durante 2,7 años.

⁴¹ Mehndiratta, Rodríguez y Ochoa, 2014.

⁴² Rodríguez et al., 2016; Serebrisky et al., 2009; Rivas et al., 2018, Scholl et al., 2022.

⁴³ Suaya et al., 2024.

el TP genera menores emisiones de CO₂ en comparación a los vehículos privados (automóviles, vehículos de dos y tres ruedas y minibuses)⁴⁴. Dado que este programa promoverá el acceso a TP asequible, reduciendo el riesgo de cambio a otros modos de transporte como la motocicleta, y apoyará la identificación de alternativas para el recambio de flota a tecnologías más limpias, está alineado con las metas de mitigación de emisiones de GEI y con la estrategia de largo plazo de descarbonización de Argentina⁴⁵.

- 2.15 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Estrategia Institucional del Grupo BID: Transformación para una Mayor Escala e Impacto (CA-631) y se alinea con los objetivos de: (i) reducir la pobreza y la desigualdad; y (ii) abordar el cambio climático, dado que el programa contribuirá a facilitar el acceso de la población vulnerable a sistemas de movilidad asequibles. El programa también se alinea con las siguientes áreas de enfoque operativo: (i) igualdad de género e inclusión de grupos diversos de la población; y (ii) infraestructura sostenible, resiliente e inclusiva. Además, el programa es consistente con el Marco Sectorial de Transporte ([GN-2740-12](#)) en sus líneas de acción: (i) promover la movilidad de pasajeros urbana e interurbana eficiente, inclusiva, sostenible y de calidad; y (ii) fortalecer las instituciones y regulaciones del sector. Asimismo, el programa se alinea con el Marco Sectorial de Cambio Climático ([GN-2835-13](#)), dado que el programa protege el uso del TP masivo que apoya la mitigación de emisiones de GEI; con el Marco Sectorial de Género y Diversidad ([GN-2800-13](#)) en la línea de acción de subsanar las brechas derivadas de factores estructurales; y con el Marco Sectorial de Protección Social y Pobreza ([GN-2784-12](#)) en la línea de acción de respaldar programas de transferencias monetarias eficientes y flexibles que alivien la pobreza estructural y brinden protección contra conmociones sistémicas o idiosincráticas .
- 2.16 **Estrategia del Banco en el país.** Adicionalmente, el programa está alineado con la Estrategia de País del Grupo BID en Argentina 2021-2023 ([GN-3051](#)) en el área prioritaria de: (i) reducción de la pobreza y protección social a los más vulnerables. Concretamente, se alinea con el objetivo estratégico de mejorar condiciones de hábitat y movilidad de la población.
- 2.17 **Objetivos.** El objetivo general es preservar la accesibilidad en TP de la población vulnerable a servicios sociales y a mercados de trabajo. El objetivo específico es proteger la asequibilidad del transporte en buses para la población vulnerable.
- 2.18 **Componente I. Subsidios focalizados a la demanda (US\$480.000.000).** Este componente financiará los subsidios focalizados a la demanda y se estructura en dos subcomponentes:
- 2.19 **Subcomponente 1.1: Tarifa social federal (US\$370.000.000).** Financiará el subsidio a la tarifa general del sistema de buses focalizado en la población vulnerable elegible (TS), para todas las personas que residan en ciudades adheridas al sistema SUBE en todo el país (¶2.4). Actualmente, la TS beneficia a 13 grupos de población en situación de vulnerabilidad social y/o que son beneficiarios de programas sociales del Gobierno Nacional, de los cuales aproximadamente el 80% corresponde son mujeres. Estos grupos son: (i) jubilados y pensionados; (ii) estudiantes del programa PROGRESAR; (iii) personal de trabajo doméstico; (iv) veteranos de la guerra de Malvinas;

⁴⁴ [WRI](#), 2023; [FTA](#), 2010; [IEA](#), 2019.

⁴⁵ [MAYDS](#), 2022.

- (v) beneficiarios de Asignación Universal por Hijo (AUH); (vi) beneficiarios de Asignación por Embarazo (AUE);(vii) beneficiarios del programa de jóvenes con más y mejor trabajo; (viii) beneficiarios del seguro por desempleo; (ix) beneficiarios del seguro de capacitación y empleo; (x) beneficiarios del programa promover igualdad de oportunidades; (xi) beneficiarios del programa nacional de inclusión socioproductiva y desarrollo local “Potenciar Trabajo”; (xii) beneficiarios de pensiones no contributivas; y (xiii) monotributistas sociales inscriptos en el Registro Nacional de Efectores de Desarrollo Local y Economía Social (REDLES).
- 2.20 **Subcomponente 1.2: Boleto integrado (US\$110.000.000):** Financiará el BI que se aplica de forma automática a través de la tarjeta SUBE a los usuarios de bus que deban realizar trasbordos en la RMBA (¶2.4).
- 2.21 **Componente II. Fortalecimiento institucional (US\$18.000.000).** Este componente financiará servicios de consultoría que contribuyan a: (i) mejorar la focalización del esquema de subsidios actual, a través de: (a) análisis distributivo del esquema actual de subsidio a la demanda (TS); (b) diseño de una nueva metodología para la elegibilidad de los beneficiarios de TS⁴⁶; y (c) digitalización del boleto gratuito de PcD; (ii) optimizar la oferta de servicios de buses, a través de: (a) análisis de los recorridos de líneas de buses existentes; (b) definición de criterios para mejorar la productividad y cobertura del sistema; (c) revisión del esquema de subsidios a la oferta y actualización de la estructura de costos del sistema de buses; (d) revisión de los permisos y contratos para la operación del sistema; (e) identificación de alternativas para el recambio de flota a tecnologías más limpias y con estándares de accesibilidad (¶2.9); y (f) análisis para caracterizar la movilidad con enfoque de género y diversidad (PcD); y (iii) mejorar la gobernanza metropolitana del TP en la RMBA, a través de la definición de un mecanismo de coordinación para planificar, regular y financiar el sistema de TP.
- 2.22 **Auditoría, administración y evaluación del programa (US\$2.000.000).** Incluirá: (i) administración del proyecto; (ii) monitoreo y evaluación; y (iii) auditoría financiera externa.
- 2.23 **Resultados esperados.** Se han identificado preliminarmente los siguientes resultados: (i) protección de la asequibilidad de los servicios de TP urbano para población vulnerable medido por el porcentaje de una canasta de 40 viajes sobre el salario mínimo y el porcentaje de cobertura de la tarifa social de la población de bajos ingresos⁴⁷.
- 2.24 **Beneficiarios.** La población potencialmente beneficiada asciende a 10,6 millones de usuarios, compuesta por 9,5 millones de usuarios del sistema de bus en la RMBA y 0,9 millones de usuarios que recibirán la TS en ciudades por fuera de la RMBA⁴⁸.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Organismo Ejecutor (OE).** El prestatario será la República Argentina. El OE será el Ministerio de Economía a través de la ST y de la Secretaría Legal y Administrativa.

⁴⁶ Preliminarmente se está evaluando una colaboración entre la ST y el Sistema Nacional de Identificación Tributaria y Social (SINTyS) para desarrollar esta metodología.

⁴⁷ [Lógica vertical del programa.](#)

⁴⁸ ST, 2024.

- 3.2 **Financiamiento y modalidad.** La operación se estructurará como un préstamo de inversión específico. El monto total del préstamo es de hasta US\$500 millones, los cuales serán financiados con recursos provenientes del Capital Ordinario del Banco. El período de desembolso de los recursos del préstamo será de cuatro años contados a partir de la entrada en vigor del contrato de préstamo. Se prevé que los desembolsos del Componente I (¶2.18) estén sujetos al cumplimiento de condiciones de elegibilidad del gasto vinculadas a las actividades previstas en el Componente II (¶2.21) para mejora de la focalización del esquema de subsidios actual, optimización de la oferta de servicios de buses, y mejora de la gobernanza metropolitana del TP en la RMBA. Durante la preparación del programa se definirán con mayor detalle las acciones del Componente II y las condiciones de elegibilidad del gasto que habilitarán desembolsos.
- 3.3 **Experiencia del Banco.** El Banco tiene experiencia en la implementación de proyectos de inversión y políticas de transporte urbano⁴⁹ (¶3.4), de cuya ejecución se derivan las siguientes lecciones aprendidas: (i) garantizar la participación de alto nivel político para coordinar los actores involucrados y gestionar adecuadamente la economía política de la gobernanza del TP; y (ii) asegurar el diálogo público-privado para socializar y coordinar la implementación de políticas sectoriales. Adicionalmente, el Banco tiene experiencia en la implementación de programas de transferencias condicionadas y programas de subsidios de transporte focalizados a la demanda⁵⁰, con las siguientes lecciones aprendidas: (i) promover el intercambio de información detallada y actualizada sobre la demanda y oferta de TP para una mejor focalización de los subsidios.
- 3.4 **Valor agregado del Banco.** El Banco aporta un valor agregado significativo a través del enfoque integral del programa, que incluye el financiamiento de subsidios al TP focalizados a la demanda en el actual contexto de restricción fiscal, y, el apoyo en simultáneo para diseñar e implementar acciones que fortalezcan la sostenibilidad del sistema de TP en tres pilares: (i) focalización de los subsidios, (ii) optimización de los servicios de TP, y (iii) gobernanza del transporte metropolitano en la RMBA. Esto es consistente, además, con el enfoque programático para apoyar al GdA en sus objetivos de lograr la sostenibilidad fiscal y mejorar la calidad del gasto público sectorial. Adicional a lo anterior, este programa será cofinanciado⁵¹ por el Banco Mundial (BM) y se prevé que ambas operaciones estén sustancialmente alineadas en el cumplimiento de condiciones de elegibilidad del gasto (¶3.2) orientadas a fortalecer la sostenibilidad del sistema de TP de la RMBA. Los programas de ambos bancos financiarán el monto mensual total del subsidio a la TS y el BI por un período de aproximadamente 2,7 años, resaltando su materialidad financiera para proteger la asequibilidad del transporte en bus. Estos programas también contribuirán a implementar recomendaciones de política pública sectorial impulsadas a través del diálogo y cooperación técnica de ambas instituciones. En el caso del BID, el programa brindará escalabilidad a iniciativas previamente diseñadas con recursos de Cooperación Técnica (¶3.3), incluyendo los lineamientos para una política nacional de movilidad sostenible ([ATN/OC-19571-AR](#)), una biblioteca de código

⁴⁹ Algunos de ellos son: [2982/OC-AR](#), [5320/OC-AR](#), [2882/OC-EC](#), [2882/OC-EC-1](#), [1659/OC-CO](#), [1659/OC-CO-1](#), [4572/OC-CO](#), [5815/OC-CO](#), [5808/OC-BO](#), [4958/OC-BR](#), [3708/OC-BR](#), [5823/OC-CR](#), [4914/OC-DR](#), entre otros.

⁵⁰ Las operaciones AR-L1302 y AR-L1309 implementaron un componente de Accesibilidad al TP, el cual financió subsidios a la demanda del TP focalizados a través de la tarifa social.

⁵¹ Durante la preparación de la operación se definirá el tipo de cofinanciamiento (paralelo y/o conjunto).

abierto para analizar de la oferta y demanda de TP⁵² a partir de datos de las tarjetas de pago y GPS ([ATN/OC-18020-RG](#)) y un ensayo controlado aleatorizado para evaluar el impacto de subsidios de transporte a mujeres (RG-E1742). Finalmente, el programa estará apoyado por la Cooperación Técnica “Apoyo a reformas de transporte público urbano en Argentina” ([AR-T1379](#)), actualmente en preparación.

IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Aspectos ambientales y sociales y clasificación ambiental.** De conformidad con el Marco de Política Ambiental y Social (MPAS), la operación fue clasificada como Categoría “C”, porque se estima que solo causará impactos ambientales y sociales negativos mínimos. Las Normas de Desempeño Ambiental y Social (NDAS) del MPAS aplicables, son las siguientes: (i) NDAS 1: Evaluación y Gestión de los Riesgos e Impactos Ambientales y Sociales; (ii) NDAS 2: Trabajo y Condiciones Laborales; y (iii) NDAS 10: Participación de las Partes Interesadas y Divulgación de Información. El proceso de debida diligencia se llevará a cabo analizando si el marco del prestatario es suficiente para gestionar los riesgos ambientales y sociales identificados y si son necesarias acciones complementarias.
- 4.2 **Aspectos fiduciarios.** Se utilizarán las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras y para la Selección de Consultores financiados por el Banco (GN-2349-15 y GN-2350-15 respectivamente) y la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-12). Los requisitos y acuerdos fiduciarios se describirán en la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD).
- 4.3 **Reconocimiento de gastos.** El Prestatario podrá presentar gastos retroactivos hasta del 10% del monto propuesto del préstamo (US\$50.000.000), para financiar gastos elegibles efectuados antes de la fecha de aprobación del préstamo para el pago de los subsidios previstos en el marco del Componente I de esta operación, siempre que: (i) se haya cumplido con requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo; y (ii) hayan sido efectuados a partir de la fecha de aprobación del Perfil de Proyecto (PP). En ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo (GN-2259-1).
- 4.4 **Riesgos.** Se preidentificaron los siguientes riesgos altos: (i) dificultades de coordinación entre actores públicos y privados que pueda afectar la implementación del Componente II; y (ii) potenciales reclamos de los actores del sistema de TP respecto a las acciones de optimización y gobernanza del sistema de buses en la RMBA. También se preidentificaron los siguientes riesgos medio-altos: (i) impacto del contexto macroeconómico en la definición de la política tarifaria del TP, en la ejecución financiera del programa y en su alcance en términos de beneficiarios; (ii) disponibilidad de recursos en el OE para definir el alcance de las acciones del Componente II y para su implementación; y (iii) reacción social negativa que impacte la definición de la política tarifaria.

⁵² La ST ya está utilizando [UrbanTrips](#) para análisis preliminares de optimización de la red.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 **Recursos y cronograma de preparación.** La preparación de la operación requerirá US\$124.600. El POD se distribuirá a Revisión de Calidad y Riesgo (QRR) en la segunda semana de octubre de 2024 y se presentará al Directorio Ejecutivo del Banco la primera semana de marzo de 2025. Los recursos necesarios constan en el Anexo V.

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).



E&S Screening Filter

Operation Information

Operation Name	
Program to support the sustainability of public transport systems in Argentina	
Operation Number	AR-L1410

Operation Details

Organizational Unit	IDB Sector/Subsector
INE/TSP	PUBLIC TRANSPORT (BUS / TRAIN (CABLE) INFRASTRUCTURE AND EQUIPMENT
Type of Operation & Modality	Original IDB Amount
LON / ESP	\$500,000,000.000
Executing Agency	Borrower
AR-MECON, AR-MTN	MINISTERIO DE ECONOMIA
ESG Primary Team Member	Team Leader
	Laureen Elieth Montes Calero
Toolkit Completion Date	Author
15/08/2024	Jimenez Rodriguez Monica Alejandra (Esg Guidance
Applicable ESPs with requirements	
ESPS 1; ESPS 2; ESPS 10	

Operation E&S Classification Summary

Environmental and Social Impact Categorization (ESIC)	C
---	---

Disaster and Climate Change Risk Classification (DCCRC)	Low
---	-----

Environmental and Social Risk Rating (ESRR)	Low
Overwritten ESRR Justification	Reduce: Lower risk likely
Overwritten ESRR Comments	
Due to the nature of the project, the main components of this will only address focalized subsidies and institutional strengthening causing no environmental or social risks or impacts associated	

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

There are no contextual risks associated with the project (e.g. political instability, oppression of communities, armed forces in the project area).



E&S Screening Filter

The operation will not have direct impacts associated with child labor or forced labor in the workforce.

The operation will not have significant indirect and/or cumulative impacts associated with child labor or forced labor in the workforce.

The Executing Agency or other relevant entity (in relation to the operation) has a proven track record to respect and protect the fundamental principles and rights of workers (including fair treatment, commitment to non-discrimination, equal opportunity, protection of workers including workers in vulnerable situations, work accommodations, migrant workers' rights, collective bargaining and rights of association) and compliance with national employment and labor laws.

The operation will not result in the direct loss of employment (i.e. retrenchment).

The operation will not result in the indirect and/or cumulative loss of employment (i.e. retrenchment).

The Borrower will prepare and operate a Grievance Redress Mechanism for all workers (direct and contracted).

The operation will not cause direct impacts associated with accidents, injury, and disease arising from, associated with, or occurring in the course of work.

The operation will not cause indirect and/or cumulative impacts associated with accidents, injury, and disease arising from, associated with, or occurring in the course of work.

The operation will promote a sustainable use of resources including energy, water and raw materials.

The operation will not have direct adverse impacts on human health and the environment due to pollution from project activities.

The operation will not have indirect and/or cumulative adverse impacts on human health and the environment due to pollution from project activities.

The operation will not generate direct impacts generated by solid waste (hazardous and/or non-hazardous).

The operation will not generate indirect and/or cumulative impacts generated by solid waste (hazardous and/or non-hazardous).

The operation will not have direct negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of hazardous materials such as PCBs, Radiological Waste, Mercury, CFCs, etc.

The operation will not have indirect and/or cumulative negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of hazardous materials such as PCBs, Radiological Waste, Mercury, CFCs, etc.

The operation will not have direct negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of pesticides.

The operation will not have indirect and/or cumulative negative impacts to the environment and human health and safety due to the production, procurement, use, and disposal of pesticides.



E&S Screening Filter

The operation is not expected to or currently produce directly GHG emissions.

The operation is not expected to or currently produce indirectly-cumulatively GHG emissions.

The operation is not considering alternatives to implement technically and financially feasible and cost-effective options to avoid or minimize project-related GHG emissions during the design and operation of the project.

The operation has no exposure to climate transition risks related with a loss of value of a project driven by the transition to a lower-carbon economy, result from extensive policy, legal, technology, and/or market changes to address climate change.

There are no direct health and safety risks associated with the design of structural elements or components of the operation (e.g. existing or new buildings, earthworks, bridges, drainage, roadways, power stations, transmission and distribution poles, underground utilities, and dams), and/or road transport activities (e.g. transport of heavy or over-sized equipment) which could result in health and safety impacts to third parties and project-affected people.

There are no indirect and/or cumulative health and safety risks associated with the design of structural elements or components of the operation (e.g. existing or new buildings, earthworks, bridges, drainage, roadways, power stations, transmission and distribution poles, underground utilities, and dams), and/or road transport activities (e.g. transport of heavy or over-sized equipment) which could result in health and safety impacts to third parties and project-affected people.

The project will not directly affect the public (including workers and their families) by exposing them to hazardous materials released by the project, particularly those that may be life threatening.

The project will not indirectly-cumulatively affect the public (including workers and their families) by exposing them to hazardous materials released by the project, particularly those that may be life threatening.

There is no potential for the project or project-related activities (e.g. the influx of temporary or permanent project labor, among others) to directly result in or exacerbate community exposure to water-related (i.e., waterborne, water-based, and vector-borne diseases) and/or communicable diseases (e.g. COVID).

There is no potential for the project or project-related activities (e.g. the influx of temporary or permanent project labor, among others) to indirectly-cumulatively result in or exacerbate community exposure to water-related (i.e., waterborne, water-based, and vector-borne diseases) and/or communicable diseases (e.g. COVID).

The project's direct impacts on priority ecosystem services will not result in adverse health and safety risks and impacts to the project-affected people.

The project's indirect and/or cumulative impacts on priority ecosystem services will not result in adverse health and safety risks and impacts to the project-affected people.

There is no potential for an emergency or unanticipated event to occur in the project area of influence that demands immediate action to prevent or reduce harm to people, property, and/or the environment.

Natural hazards, such as earthquakes, droughts, landslides, floods, wildfires, or others, including those caused or exacerbated by climate change, are not likely to occur in the project area, and there will be no impact the project, and/or the project will not exacerbate the risk from natural hazards to human life,



E&S Screening Filter

property, and/or the environment.

There is no potential direct impacts to workers and project-affected people related to the use or arrangement of security services to safeguard personnel and/or property.

There is no potential indirect and/or cumulative impacts to workers and project-affected people related to the use or arrangement of security services to safeguard personnel and/or property.

The project will not lead to direct impacts related to physical, and/or economic displacement - Impacts include, and are not limited to, relocation; expropriation; loss of shelter; loss of land; loss of assets; restrictions on land and natural resources; loss of income; loss of livelihoods; loss of social safety net.

The project will not lead to indirect and/or cumulative impacts related to physical, and/or economic displacement - Impacts include, and are not limited to, relocation; expropriation; loss of shelter; loss of land; loss of assets; restrictions on land and natural resources; loss of income; loss of livelihoods; loss of social safety net.

Vulnerable people will not be disproportionately affected by direct impacts related to land acquisition - people may be considered vulnerable by virtue of disability, state of health, indigenous status, gender identity, sexual orientation, religion, race, color, ethnicity, age, language, political or other opinion, national or social origin, property, birth, economic disadvantage, or social condition. Other vulnerable people include the elderly, children, single-headed households, refugees, internally displaced persons, natural resource dependent communities.

Vulnerable people will not be disproportionately affected by indirect and/or cumulative impacts related to land acquisition - people may be considered vulnerable by virtue of disability, state of health, indigenous status, gender identity, sexual orientation, religion, race, color, ethnicity, age, language, political or other opinion, national or social origin, property, birth, economic disadvantage, or social condition. Other vulnerable people include the elderly, children, single-headed households, refugees, internally displaced persons, natural resource dependent communities.

The operation doesn't have the potential to directly impact modified habitat that include significant biodiversity value.

The operation doesn't have the potential, including through the supply chain, to indirectly-cumulatively impact modified habitat that include significant biodiversity value.

The operation doesn't have the potential to directly convert or degrade natural habitat.

The operation doesn't have the potential, including through the supply chain, to indirectly-cumulatively convert or degrade natural habitat.

The operation doesn't have the direct potential to implement project activities in critical natural habitat.

The operation doesn't have the indirect and/or cumulative potential, including through the supply chain, to implement project activities in critical natural habitat.

The operation is not expected to directly impact a legally protected area or an internationally recognized area.

The operation is not expected, including through the supply chain, to indirectly-cumulatively impact a legally protected area or an internationally recognized area.



E&S Screening Filter

The project will not directly introduce (intentionally or accidentally) alien, or non-native, species of flora and fauna that have the potential for invasive behavior in areas where they are not normally found.

The project will not indirectly-cumulatively, including through the supply chain, introduce (intentionally or accidentally) alien, or non-native, species of flora and fauna that have the potential for invasive behavior in areas where they are not normally found.

The project is not likely to adversely directly impact ecosystem services.

The project is not likely to adversely indirectly-cumulatively, including through the supply chain, impact ecosystem services.

The project is not expected to cause adverse direct impact on Indigenous Peoples. FPIC is required when there will be (i) impacts on lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary use; (ii) Relocation of Indigenous Peoples from lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary use; or (iii) significant impact on Cultural Heritage.

The project is not expected to cause adverse indirect/cumulative impact on Indigenous Peoples.

Indigenous Peoples are not expected to be adversely impacted by direct project related land-acquisition or access restrictions. Note that all impacts on lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary law requires FPIC.

Indigenous Peoples are not expected to be adversely impacted by indirect/cumulative project related land-acquisition or access restrictions. Note that all impacts on lands and natural resources subject to traditional ownership or under customary law requires FPIC.

The project doesn't have the potential to cause adverse direct impacts on Indigenous Peoples who live in isolation and initial contact.

The project doesn't have the potential to cause adverse indirect and/or cumulative impacts on Indigenous Peoples who live in isolation and initial contact.

The project is not expected to directly damage or negatively impact cultural heritage.

The project is not expected to indirectly-cumulatively damage or negatively impact cultural heritage.

The project is not expected to directly damage or negatively impact critical cultural heritage.

The project is not expected to indirectly-cumulatively damage or negatively impact critical cultural heritage.

The project will not negatively directly affect people due to their gender, sexual orientation or gender identity.

The project will not negatively indirectly-cumulatively affect people due to their gender, sexual orientation or gender identity.

The project is not expected to lead to direct risks and impacts associated with Sexual and Gender-based Violence.

The project is not expected to lead to indirect and/or cumulative risks and impacts associated with Sexual and Gender-based Violence.



E&S Screening Filter

The project will not potentially face direct barriers to equitable gender-based participation.

The project will not potentially face indirect and/or cumulative barriers to equitable gender-based participation.

The project will not deal with a subject matter and/or be implemented in an area where the manipulation, interference, coercion, discrimination, and intimidation of stakeholders has been documented.

ESPS 1 - Assessment and Management of Environmental and Social Risks and Impacts

The Executing Agency will not conduct an Environmental and Social Assessment (ESA) or Environmental and Social Impact Assessment (ESIA) process for the project during preparation.

The Executing Agency will need to prepare and maintain an Environmental and Social Management System (ESMS) for the operation as defined under ESPS 1.

The Borrower/Executing Agency's has good organizational capacity and competency for managing environmental and social issues.

ESPS 2 - Labor and Working Conditions

The Executing Agency will partially prepare and maintain an Environmental and Social Management System (ESMS) for the operation with specific elements related to Labor and Working Conditions under ESPS 2.

ESPS 10 - Stakeholder Engagement and Information Disclosure

The Borrower will operate a Grievance Redress Mechanism at the Project level (direct and contracted).

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

ARGENTINA

PROGRAMA DE APOYO A LA SOSTENIBILIDAD Y EQUIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS

(AR-L1410)

RESUMEN DE LA REVISIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL (ESRS)

ANEXO: RESUMEN DE LA REVISIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL (ESRS)

De acuerdo con el Marco de Política Ambiental y Social del Banco, la operación fue clasificada como Categoría "C" porque se estima que solo causará impactos ambientales y sociales negativos mínimos o nulos.

Los componentes del Programa financiarán, por una parte, subsidios focalizados a la demanda como: (i) tarifa social, donde el subsidio de la tarifa general del sistema de colectivos focalizado en la población vulnerable elegible ("tarifa social federal"), que resida en localidades que se hayan adherido a la SUBE en todo el país; (ii) subsidios focalizados como boletos integrados, entendido como el subsidio para viajes multimodales ("red SUBE") que solo está disponible para la población de la RMBA. A su vez, el Programa financiará acciones de fortalecimiento institucional a través de servicios de consultoría que contribuyan a: (i) mejorar la focalización del esquema de subsidios actual, a través de un análisis de los subsidios con enfoque de género y diversidad (enfocado en personas con discapacidad), la implementación de una nueva metodología para la definición de beneficiarios y criterios de focalización, y la digitalización del boleto gratuito de PcD; (ii) optimizar la oferta de servicios de colectivos, a través de análisis de los recorridos de líneas de jurisdicción nacional, provincial o municipal, definición de nuevas directrices para mejorar la productividad y cobertura del sistema; revisión y actualización de la estructura de costos, incorporación de incentivos a los operadores para el aumento de la eficiencia y calidad de los servicios; identificación de alternativas para el recambio de flota a tecnologías más limpias; y generación de información en tiempo real de la oferta y de la demanda para análisis de movilidad con enfoque de género y diversidad; y (iii) mejorar la gobernanza metropolitana de la RMBA, a través de un plan de acción para definir un mecanismo de coordinación que habilite la planificación, habilitación, regulación, fiscalización y financiamiento del sistema de TP en la RMBA.

Con el fin de cumplir con los requisitos del MPAS y especialmente los de las Normas de Desempeño Ambiental y Social 1, 2 y 10, durante la preparación del proyecto se revisará cualquier instrumento de gestión ambiental y social existente en la Unidad Ejecutora y en la normativa local aplicable.

NDAS1 – Evaluación y Gestión de los Riesgos e Impactos Ambientales y Sociales

El Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) de la operación, en proporción a su naturaleza y alcance y a los mínimos impactos y riesgos previstos a nivel socioambiental, se sostendrá en la legislación local vigente.

La Ley General de Ambiente N° 25.675 que regula la gestión integral de residuos de origen industrial y de actividades de servicio, y otras de carácter nacional, así como , así como la Ley de Acceso a la Información Pública Ambiental N° 25.831 y las leyes de protección ambiental de cada una de las provincias y municipios beneficiarios, constituyen en su conjunto un marco normativo que se considera suficiente para garantizar el cumplimiento de las Políticas Ambientales del Banco en el marco de la presente operación.

El Organismo Ejecutor (OE) será el responsable de velar por su cumplimiento.

NDAS2 – Trabajo y Condiciones Laborales

Los Procedimientos de Gestión Laboral que regirán durante el ciclo de vida de la operación serán los establecidos por la legislación nacional de la República Argentina.

El país cuenta con una legislación laboral desarrollada, integrada principalmente por la Ley de Contrato de Trabajo N° 20.744 y sus modificatorias, la Ley de Empleo N° 24.013, Ley de Riesgos del Trabajo N° 24.557, y Convenios Colectivos de Trabajo aplicables a diferentes sectores y/o empresas, entre otras normativas. Asimismo, el país es firmante de los Convenios multilaterales celebrados en el marco de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización de las Naciones Unidas (ONU) enumerados en la NDAS2¹, que a su vez se hallan internalizados en la legislación nacional.

De esta forma, el marco legislativo nacional se encuentra alineado con los principios de protección de los derechos fundamentales de los trabajadores y contempla los requisitos establecidos en la NDAS2, en materia de condiciones laborales y términos de empleo, organizaciones laborales, no discriminación e igualdad de oportunidades, reducción de la fuerza laboral, mecanismo de reclamación, trabajo infantil, trabajo forzoso, y salud y seguridad en el trabajo, incluyendo normativas para los trabajadores contratados por terceros.

NDAS10 – Participación de las Partes Interesadas y Divulgación de Información

En proporción a los impactos y riesgos mínimos esperados, el programa está desarrollando un Plan de Participación de Partes Interesadas (PPPI), que contemple un mecanismo para quejas y reclamos.

En el desarrollo del PPPI se tendrá en cuenta la accesibilidad a los mecanismos de comunicación de todas las partes interesadas identificadas. Adicionalmente, se definirán los canales de comunicación, donde se difundirá información sobre el programa y se podrán recibir comentarios, quejas y reclamos de la ciudadanía y trabajadores en materia socioambiental, los cuales serán debidamente registrados, analizados, respondidos y gestionados.

¹ Se trata de los siguientes convenios: Convenio Núm. 29 de la OIT sobre el Trabajo Forzoso y Protocolo de 2014; Convenio Núm. 87 de la OIT sobre la Libertad Sindical y la Protección del Derecho de Sindicación; Convenio Núm. 98 de la OIT sobre el Derecho de Sindicación y de Negociación Colectiva; Convenio Núm. 100 de la OIT sobre Igualdad de Remuneración; Convenio Núm. 111 de la OIT sobre la Discriminación (Empleo y Ocupación); Convenio Núm. 105 de la OIT sobre la Abolición del Trabajo Forzoso; Convenio Núm. 138 de la OIT sobre la Edad Mínima (de Empleo); Convenio Núm. 155 de la OIT sobre Seguridad y Salud de los Trabajadores; Convenio Núm. 161 de la OIT sobre los Servicios de Salud en el Trabajo; Convenio Núm. 182 de la OIT sobre las Peores Formas de Trabajo Infantil; Convenio Núm. 190 de la OIT sobre la Violencia y el Acoso; Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Niño, artículo 32.1; Convención Internacional de las Naciones Unidas sobre la Protección de los Derechos de Todos los Trabajadores Migratorios y sus Familias; Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y enlaces a archivos técnicos
Estudios sectoriales	Acceso a oportunidades en América Latina. Metodología para la construcción de indicadores	Disponible	Enlace al documento
	Evolución de los subsidios económicos al sector transporte	Disponible	Documento interno
	Tarifa social del transporte	Disponible	Documento interno
	Identificando la desigualdad en los patrones de movilidad en transporte público	Disponible	Enlace al documento
	Biblioteca de código abierto para estudiar la oferta y demanda de transporte público a partir de datos de las tarjetas de pago y GPS	Disponible	Enlace al documento
Estudios técnicos	Análisis económico y distributivo	Agosto 2024	En elaboración
	Estudio de actualización de indicadores operativos con datos de la tarjeta de viaje (SUBE)	Agosto 2024	En elaboración
	Estudio de lineamientos para la optimización de la oferta de transporte público	Agosto 2024	En elaboración
	Informe sobre encuestas en línea sobre calidad de servicio del transporte público	Agosto 2024	En elaboración
Evaluación económica	Evaluación económica del programa	Agosto 2024	En elaboración
Cambio climático	Anexo de cambio climático. Diagnóstico, antecedentes y acciones a ser apoyadas por la operación.	Agosto 2024	En elaboración

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).