

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO



ARGENTINA

PROYECTO DE APOYO A LA SOSTENIBILIDAD Y EQUIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO

AR-L1410

RESUMEN DE LA REVISIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL (ESRS)

10/30/2024

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto con supervisión del Environmental and Social Solutions Unit (ESGNet) del Banco Interamericano de Desarrollo.

Resumen de la revisión ambiental y social	
Datos de la operación	
Número de la operación	AR-L1410
Sector/Subsector del BID	Transporte/Conectividad de la Red de Transporte (INE/ TSP)
Tipo y modalidad de la operación	Préstamo de Inversión Específica (LON/ESP)
Clasificación de impacto ambiental y social (ESIC)	C
Calificación de riesgo de ambiental y social (ESRR)	Moderado
Clasificación de riesgo de desastre y cambio climático (DCCRC)	Bajo
Prestatario	República Argentina
Agencia Ejecutora (AE)	Ministerio de Economía a través de la Secretaría de Transporte y de la Secretaría Legal y Administrativa
Monto del préstamo BID (y costo total del proyecto) ¹	US\$ 700.000.000 (y US\$ 1.200.000.000)
Normas de desempeño con requerimientos	NDAS 1; NDAS 2; NDAS 10
Resumen ejecutivo	
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. Asimismo, la operación se calificó con un riesgo de impacto ambiental y social (ESRS) bajo y un riesgo de desastre y cambio climático (CC) bajo. 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.	
Descripción de la operación	
El Proyecto tiene como objetivo general apoyar la accesibilidad sostenible en transporte público de la población vulnerable a servicios públicos de salud y educación, y a mercados de trabajo. Los objetivos específicos son: (i) apoyar la asequibilidad del transporte público automotor para la población vulnerable en Argentina; y (ii) mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte público automotor en el AMBA. Los componentes del Programa financiarán, por una parte, subsidios focalizados a la demanda y por otra acciones de fortalecimiento institucional. Dentro de la financiación a subsidios al transporte, el programa financiará el subsidio a la tarifa general del TPA focalizado en la población vulnerable elegible (TS), para todas las personas que residan en ciudades adheridas al sistema SUBE en todo el país. Actualmente, la TS beneficia a 13 grupos de población en situación de vulnerabilidad social y/o que son beneficiarios de	

¹ El Banco Mundial cofinanciará esta operación con otro préstamo de igual monto (US\$500.000.000).

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; (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). Asimismo, el programa también financiará subsidios al Boleto Integrado (BI) que se aplica de forma automática a través de la tarjeta SUBE a los usuarios de TPA de JN que deban realizar trasbordos en la AMBA.

El segundo componente, destinado a acciones de fortalecimiento institucional financiará servicios de consultoría que contribuyan a: (i) mejorar la focalización del esquema de subsidios actual, a través de: (a) diseño de una nueva metodología de focalización de subsidios y estrategia de asignación para la población vulnerable, incluyendo los criterios de elegibilidad de los beneficiarios de TS; (b) digitalización del boleto gratuito de PcD; (c) estudios y encuestas de movilidad en áreas metropolitanas con enfoque de género y diversidad (PcD); (d) evaluaciones de impacto de la expansión de SUBE y la TS en la partición modal y las emisiones; (ii) mejorar de la eficiencia y sostenibilidad del TPA en la RMBA, a través de: (a) estrategia de optimización operativa, legal y económica, que incluirá la revisión de rutas, servicios y los contratos de operación; (b) nueva metodología de distribución de subsidios a la oferta; (c) identificación y priorización de inversión en infraestructuras que mejoren la calidad y seguridad de los servicios; (d) estudios para la mejora de la gobernanza y uso de los datos; (e) estrategia para el recambio de flota a tecnologías más limpias y con estándares de accesibilidad; y (f) estrategia para la mejora de la seguridad de mujeres, niños y niñas; y (iii) mejorar la gobernanza metropolitana del TP en la RMBA, a través de: (a) diagnóstico operativo, legal y presupuestario para la creación de la ATAM; (b) asistencias técnicas y jurídicas para mejorar la gobernanza metropolitana; (c) capacitaciones de funcionarios en la planificación y gestión de la movilidad urbana; y (d) equipamiento informático.

Fundamentos de las clasificaciones/valoraciones

<i>Clasificación de impacto ambiental y social</i>	Categoría C. Se estima que solo causará impactos ambientales y sociales negativos mínimos o nulos, los cuales estarán principalmente asociados con: i. La generación de desechos electrónicos por la incorporación de nuevos equipos para el procesamiento y análisis de datos ii. Eventuales afectaciones a la movilidad de las personas, derivadas de los cambios que puedan ser introducidos en la red de TP iii. Eventuales errores de inclusión o exclusión de la Tarifa Social, que puedan llegar a afectar a población vulnerable. Se emplearán medidas de mitigación conocidas para gestionar y/o atenuar los impactos mínimos esperados.
<i>Calificación de riesgo ambiental y social</i>	Moderado. Impactos directos asociados a temas ambientales y sociales se identifican como moderados.
<i>Clasificación de riesgo de desastre y cambio climático</i>	Bajo. Impactos directos asociados a riesgos de desastres y cambio climático se identifican como mínimos o nulo.

Uso del marco ambiental y social del prestatario	No
La preparación se realizará con base en el MPAS del Banco.	
¿Se aplicará un enfoque de “framework approach”?	No
No aplica.	
¿Se cofinanciará la operación?	Si
La operación será cofinanciada al 50% con el Banco Mundial. Ambos bancos aportarán US\$ 500 millones cada uno.	
Normas de Desempeño Ambiental y Social con requerimientos para el proyecto propuesto	
NDAS-1. Evaluación y gestión de riesgos e impactos ambientales y sociales	Sí
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 Ministerio de Economía de la Nación (MECON) a través de la Secretaría de Transporte (ST),y las acciones tendientes al desarrollo y ejecución del SGAS serán llevadas a cabo por el equipo profesional del área Ambiental y Social de la Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales (DGPPSE) en articulación con la Gerencia de Calidad y Prestación de Servicios de la CNRT y con diversas áreas de Nación Servicios S.A. , lo cual garantiza la capacidad institucional para llevar adelante la implementación del proyecto. Sus principales tareas del equipo serán coordinar las acciones, generar los reportes y consolidar las evaluaciones del SGAS, la recopilación y el análisis de los reclamos que ingresan al Mecanismo de Atención de Quejas y Reclamos en el marco del proyecto, asegurando el cumplimiento de las normativas nacionales, provinciales y locales y las NDAS del BID. El equipo profesional de especialistas sociales, ambientales y de seguridad e higiene de la DGPPSE que intervendrá en el proyecto, cuenta con experiencia y capacidad técnica para desarrollar el sistema de gestión y de monitoreo previsto implementar.	
NDAS-2. Trabajo y condiciones laborales	Sí
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 NDAS², 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. Con respecto a las eventuales quejas o reclamos que sean presentadas por parte de los trabajadores vinculados al Proyecto, las mismas serán derivadas para su resolución, a la Dirección de Recursos Humanos de la Secretaría de Transporte de la Nación.	
NDAS-10. Participación de las partes interesadas y divulgación de información	Sí
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. Específicamente el mecanismo de reclamos estará compuesto por un Registro Único de Quejas y Consultas (RUQyC), dependiente de la ST, donde se asentará la totalidad de las quejas y consultas que se realicen vía email, teléfono o redes sociales de la ST. Una vez ingresada la denuncia o consulta al RUQyC, se enviará al demandante, notificación de su recepción. Los reclamos recibidos se clasificarán de acuerdo con el tipo de denuncia y nivel de importancia y las acciones emprendidas para su resolución serán comunicadas en los siguientes plazos: ● Reclamos de importancia alta en un plazo máximo de 4 días calendario. ● Reclamos de importancia media en un plazo máximo de 7 días calendario. ● Reclamos de importancia baja en un plazo máximo de 14 días calendario. Se prevé implementar medidas específicas para gestionar reclamos sensibles y confidenciales relacionados con violencia de género y discriminación. Asimismo, se recopilarán en informes trimestrales las quejas y los reclamos recibidos, así como el avance realizado en su resolución, datos estos que proporcionarán elementos para evaluar el estado de gestión de las quejas presentadas y el funcionamiento del mecanismo.	

² 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.