

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**ARGENTINA**

**LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA PROYECTOS DE INVERSIÓN  
(CCLIP). MEJORA DE LA CONECTIVIDAD CHACO-CORRIENTES: NUEVO  
PUENTE SOBRE EL RÍO PARANÁ - PRIMERA OPERACIÓN INDIVIDUAL  
NOMBRE DE LA OPERACIÓN**

**AR-O0024 / AR-L1391**

**PERFIL DE PROYECTO**

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:** Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP). Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes: nuevo puente sobre el río Paraná - Primera Operación Individual

**Número de Proyecto:** AR-O0024 / AR-L1391

**Equipo de Proyecto:** Julieta Abad (INE/TSP), Jefa de Equipo; Raúl Rodríguez (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Laureen Montes, Ernesto Monter, Andrés Pereyra, Lorena Peinado y Emilia Molina (INE/TSP); Zachary Hurwitz, María Victoria Laporte, Robert Langstroth, Juan Martinez y Raimon Porta (VPS/ESG); Krysia Ávila (LEG/SGO); Marilia Santos y Ana Niubo (FMP/CAR); Juliana Almeida, Sofia Viguri y Alfred Grunwaldt (CSD/CCS); Felipe Vera, Dalve Soria y Matías Lince (CSD/HUD); Ignacio Estévez (INT/INL); y Gabriel Filc (SPD/SDV)

**Prestatario:** República Argentina

**Organismo Ejecutor:** El Prestatario, por intermedio del Ministerio de Obras Públicas a través de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV)

<b>Plan Financiero<sup>1</sup>:</b>		<b>Primer Préstamo</b>	<b>CCLIP</b>
BID (Capital Ordinario):	US\$	US\$345.000.000	US\$700.000.000
Local:	US\$	US\$117.000.000	US\$245.000.000
<b>Total:</b>	<b>US\$</b>	<b>US\$462.000.000</b>	<b>US\$945.000.000</b>

**Salvaguardias:** Clasificación de Riesgo: Alto

Clasificación de Impacto: A

**Procesamiento:**  Estándar  Especial

**Alineación estrategia País:** GN-3051

**Alineación Estratégica:**

**Desafíos:**  Inclusión Social  Productividad e Innovación  Integración Económica

**Transversales:**  Igualdad de Género  Diversidad  Sostenibilidad ambiental  Cambio Climático  Capacidad Institucional y Estado de Derecho

<sup>1</sup> Estimado a octubre 2022.

## II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y ESTRATEGIA DEL PROGRAMA

- 2.1 La región Noreste Argentina (NEA)<sup>2</sup> representa el 5% del Producto Interno Bruto (PIB), registra altas tasas de pobreza<sup>3</sup> y, por su localización geográfica<sup>4</sup>, las infraestructuras de conectividad terrestre son clave para su desarrollo socioeconómico<sup>5</sup>. Las ciudades de Resistencia y Corrientes, ubicadas en márgenes opuestas del Río Paraná (RP) y unidas por el Puente General Manuel Belgrano<sup>6</sup> (PGMB), conforman el principal conglomerado urbano y de servicios del NEA<sup>7</sup>.
- 2.2 **Antecedentes y problemática.** Sobre los más de 1.600 km de la hidrovía Paraná-Paraguay entre Asunción y el río de la Plata, hay solo cinco cruces<sup>8</sup>. En el NEA, el PGMB es la única alternativa de cruce del RP para el tránsito local, regional e internacional de cargas y personas<sup>9</sup>, constituyendo un enlace crítico para la resiliencia de la Red Vial Nacional (RVN)<sup>10</sup> y para los corredores de integración que vinculan el NEA, el Noroeste Argentino (NOA), Paraguay y Brasil. Este cruce sobre el RP facilita el desarrollo de las cadenas de valor de los principales productos del NEA, el cual exportó US\$1.268 millones en 2022. Las provincias de Chaco y Corrientes generan el 62% del total de exportaciones del NEA, incluyendo productos básicos para las cadenas de producción alimentaria como cereales (46%), seguido por semillas y frutos (20%).
- 2.3 Los cruces más cercanos están a 300 km, en los puentes entre Argentina y Paraguay, y a 550 km, entre Santa Fe y Paraná. El Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) del PGMB pasó de 3.500 veh/día en 1973 a 20.000 veh/d en 2000, operando en este valor cercano a su capacidad desde entonces, lo que genera graves problemas de congestión<sup>11</sup>.
- 2.4 Gracias al PGMB, Resistencia y Corrientes funcionan como un único aglomerado urbano, con fuertes vínculos comerciales, de servicios y de mercado laboral<sup>12</sup> que generan un elevado volumen de desplazamientos pendulares diarios. Desde Corrientes se accede al PGMB por la Avenida Pedro Ferré, vía local que atraviesa el centro del área urbana, con elevada afluencia de peatones y ciclistas que deben convivir con tránsito de media y larga distancia. Desde Resistencia se accede al puente mediante una autovía con intersecciones urbanas a nivel.

---

<sup>2</sup> Provincias de Chaco, Corrientes, Formosa y Misiones.

<sup>3</sup> Un 43,6%, 4% superior al promedio nacional (INDEC, 2022).

<sup>4</sup> Región limitada y atravesada por grandes ríos y pantanos, ubicada a casi 1.000 km de los centros de consumo y nodos de comercio exterior.

<sup>5</sup> [Duranton, 2015](#), [Holl, 2016](#) y [Liu et al., 2020](#).

<sup>6</sup> Viaducto de un carril por sentido, de 2,2 km, sobre la RN 16, inaugurado en 1973.

<sup>7</sup> Concentran 43% de la población de Chaco y Corrientes (INDEC, 2022).

<sup>8</sup> En promedio, un cruce cada más de 250 km.

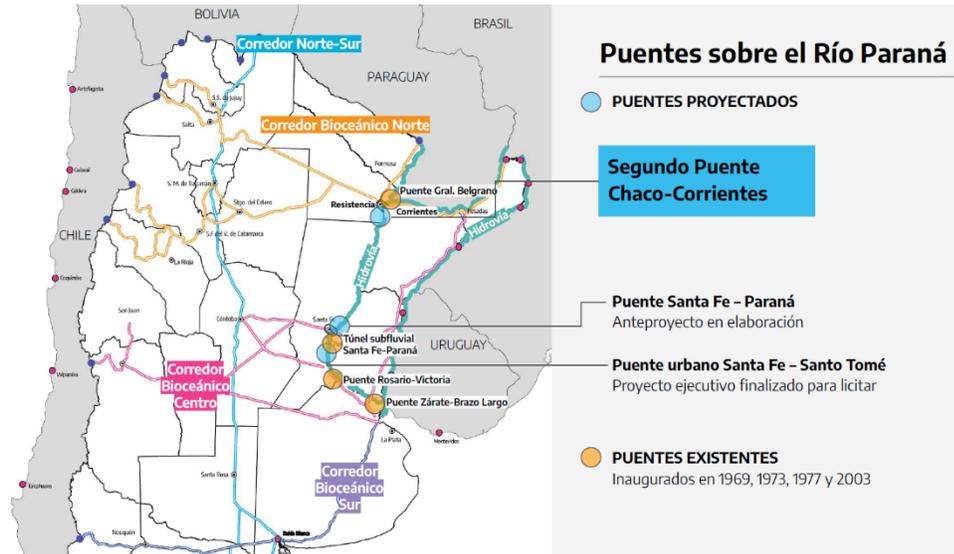
<sup>9</sup> El tránsito comprende: 70% locales (Resistencia - Corrientes), 13% interprovinciales (Chaco-Corrientes) y 17% con origen/destino nacional, Paraguay y Brasil.

<sup>10</sup> Único vínculo entre RN11 y 12 en más de 500 km.

<sup>11</sup> Circulan 750 vehículos/hora/sentido/día, valor límite de la vía, con 15% de vehículos pesados (DNV, 2015).

<sup>12</sup> Mas de 50.000 estudiantes universitarios cursan en sedes distribuidas entre ambas ciudades (UNNE, 2023) y más de 4.000 personas cruzan el puente para trabajar (EPH, INDEC, 2023).

Figura 1. Puentes sobre el Río Paraná y ubicación del proyecto



Fuente: Ministerio de Obras Públicas

- 2.5 Al operar en condiciones de saturación (§2.2), la velocidad de paso por el PGMB es baja, incrementando los costos de operación para los usuarios. Además, el tránsito de larga distancia y pesado que atraviesa el área urbana de Corrientes (§2.3) afecta negativamente las condiciones de circulación y la calidad ambiental<sup>13, 14</sup>. Finalmente, al no haber alternativa de cruce, incidentes que interrumpan parcial o totalmente la circulación resultan en la desconexión entre Resistencia y Corrientes, afectando además vinculaciones de larga distancia (§2.1).
- 2.6 **Innovación y tecnología.** A pesar de su criticidad, el PGMB no cuenta con Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS, por sus siglas en inglés) para monitorear las condiciones de la vía, facilitando la atención de contingencias por parte del operador<sup>15</sup> y la información a usuarios. Además, las características del

<sup>13</sup> 4 de sus 10 carriles son exclusivos para tránsito pasante. Su diseño de alta capacidad limita la conectividad transversal.

<sup>14</sup> [Tang et al., 2017.](#)

<sup>15</sup> Corredores Viales S.A. operadora de corredores de alto tránsito de la RVN.

puente requieren sistemas de auscultación y monitoreo para mejorar los planes de mantenimiento.

- 2.7 **Resiliencia y adaptación al Cambio Climático (CC), y desarrollo urbano.** Dado el nivel de riesgos de desastres y CC del área del PGMB (¶3.5), y su relevancia para la conectividad terrestre (¶2.2 y ¶2.4), se requiere especial atención a la mejora de su resiliencia. El desarrollo de capacidades de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), en gestión vial resiliente, y la dotación de instrumentos de priorización de intervenciones en infraestructuras críticas ayudaría a transversalizar este aspecto en el manejo de las RVN del país.
- 2.8 **Género y diversidad.** En Argentina, las mujeres participan en solo 4,6% de los empleos del sector de la construcción<sup>16</sup>. En respuesta a este desafío, la DNV requiere apoyo en la implementación de su Estrategia de Transversalización de Políticas de Género<sup>17</sup>, enfocada en reducir las brechas de género en la obra vial. Respecto a diversidad, el 3,9% de la población de Chaco se reconoce indígena (porcentaje más elevado del NEA<sup>18</sup>) y registra elevadas tasas de analfabetismo y desempleo<sup>19</sup>. Si bien no se identifican afectaciones a población indígena en el área de influencia directa del puente, existen oportunidades para fomentar su inserción laboral y/o el desarrollo de microemprendimientos económicos.
- 2.9 **Estrategia del programa.** A través del proyecto se financiará la construcción de un nuevo puente alternativo al PGMB de dos carriles de circulación por sentido entre Chaco y Corrientes, conectando las RN 11, 12 y 16, y articulando así el Corredor Bioceánico Norte. El nuevo puente eliminará un cuello de botella de la RVN, evitando el tráfico de media y larga distancia en las zonas urbanas, contribuyendo a reducir los problemas de congestión y seguridad, mejorando los flujos regionales e internacionales, y brindando una alternativa de conectividad resiliente y confiable para las vinculaciones este-oeste en el NEA. Además, se apoyarán acciones de gestión mediante Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS por sus siglas en inglés), mantenimiento y planificación territorial con criterios de compacidad, movilidad sostenible, integración y resiliencia que preserven además el Sitio Ramsar Humedales Chaco (¶3.4).
- 2.10 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2020-2024 (AB-3190-2) alineándose con los desafíos de desarrollo de Productividad e Innovación por contribuir a disminuir costos de transporte (¶2.9) e integración económica, al mejorar la conectividad del comercio mercados regionales (¶2.1, ¶2.2). Se alinea con las áreas transversales de: (i) Igualdad de Género y Diversidad, al promover la participación femenina y población indígena en empleos de infraestructura (¶2.14); y (ii) CC y Sostenibilidad Ambiental, por mejorar la resiliencia y adaptación de la infraestructura al CC (¶2.7 y ¶2.9).
- 2.11 Adicionalmente, el programa contribuirá al Marco de Resultados Corporativos del Grupo BID (CRF) 2020-2023 (GN-2727-12): (i) vías construidas o mejoradas (km);

---

<sup>16</sup> [BID, 2019](#).

<sup>17</sup> Las actividades podrían incluir formación en construcción y mantenimiento de obras, adaptación de los espacios de trabajo y apoyo al "Programa Constructoras".

<sup>18</sup> La Población Indígena (PI) se reconoce perteneciente a los pueblos originarios Wichí, Toba, Mocoví.

<sup>19</sup> [INDEC, 2015](#).

- y (ii) financiamiento de acciones de mitigación al CC, según la metodología conjunta de los [Bancos Multilaterales de Desarrollo](#). Es consistente con: (i) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5); y (ii) los Marcos Sectoriales de: Transporte (GN-2740-12); Género y Diversidad (GN-2800-8); y CC (GN-2835-8). Se alinea con la Estrategia del Grupo BID con Argentina 2021-2023 (GN-3051), en particular con el eje estratégico (ii) recuperación económica y desarrollo productivo 4.0.
- 2.12 **Objetivos.** El objetivo general es fortalecer la conectividad de forma sostenible y resiliente entre las provincias de Chaco y Corrientes. Los objetivos específicos son reducir el tránsito pasante en áreas urbanas y mejorar la calidad de circulación entre la RN11 y la RN12, a través de la construcción de un nuevo puente y sus accesos. El objetivo general y los objetivos específicos aplican a la línea CCLIP, primera operación individual y a la segunda operación individual prevista (¶2.17).
- 2.13 **Componente 1. Ingeniería, obras, inspección y compensaciones socioambientales (US\$340.000.000 BID, US\$117.000.000 contraparte).** Incluye la primera fase de financiamiento para la construcción de: (i) un puente atirantado de 772 metros de longitud sobre el RP; (ii) 34,5 km de nuevas carreteras que conectarán el puente con las RN11 y 12; y (iii) 5,6 km de viaductos de acceso; y (iv) la supervisión de obra y acciones de mitigación socioambiental.
- 2.14 **Componente 2. Fortalecimiento institucional (US\$4.000.000 BID).** Financiará: actividades de género y diversidad para contribuir a cerrar la brecha identificada (¶2.8), planificación vial resiliente y desarrollo urbano (¶2.7); y nuevas tecnologías para la gestión de puentes (¶2.6).
- 2.15 **Auditoría y administración del programa (US\$1.000.000 BID).** Incluirá: (i) administración del proyecto; (ii) monitoreo y evaluación; y (iii) auditoría financiera externa.
- 2.16 **Beneficiarios.** La población potencialmente beneficiada es de 860.000 habitantes de Resistencia y Corrientes.
- 2.17 **Instrumento financiero.** El programa se estructurará bajo una CCLIP sectorial de transporte para operaciones secuenciales dependientes, debido a que la obra específica a financiar (¶2.13) requiere un plazo mayor al estándar para su ejecución<sup>20</sup> por su complejidad y magnitud. La CCLIP tendrá un monto total de US\$945.000.000, un plazo de 10 años y comprenderá dos operaciones secuenciales dependientes de 5 años cada una. La presente operación, de US\$462.000.000 financiará el inicio de las actividades previstas (¶2.9) y definirá hitos (¶2.18) cuyo cumplimiento habilitará la segunda operación, de US\$483.000.000 la cual respaldará la consecución de los objetivos del programa. Ambas tendrán la modalidad de préstamos para proyectos de inversión específica.
- 2.18 La CCLIP propuesta cumple con los requisitos de elegibilidad establecidos en los párrafos 3.2 y 3.3 de la política (GN-2246-13), y 3.6 y 3.8 de sus guías operativas (OP-1622-3) dado que: (i) sus objetivos figuran entre las prioridades definidas en

---

<sup>20</sup> En un ciclo de proyecto estándar, el plazo de desembolso suele ser de cinco años.

la respectiva estrategia del grupo BID con Argentina (¶2.11); y (ii) la propuesta de línea CLIPP incluirá hitos cuyo logro será crucial para tramitar y aprobar la segunda operación individual. Los mismos se definirán durante la preparación y podrán ser resultados, productos, eventos o etapas importantes de la ejecución de la operación, que se definirán y representarán mediante indicadores específicos.

- 2.19 De igual manera, la primera operación individual cumple con los requisitos de elegibilidad establecidos en los ítems (i) a (iv) de los párrafos 3.5 de la política y 3.9 de las guías operativas porque: (i) se hará un análisis simplificado de la capacidad institucional de la DNV; (ii) su objetivo contribuye al logro de los objetivos sectoriales de la CCLIP (¶2.12); (iii) está contemplada en el sector y componentes de la CCLIP (¶2.17); y (iv) se incluirán las acciones que deberán emprenderse en las áreas de mejora identificadas en la evaluación de la capacidad institucional.

### III. CONOCIMIENTO DEL SECTOR Y PLAN DE PREPARACIÓN

- 3.1 **Experiencia del Banco en el sector y lecciones aprendidas.** El Banco tiene amplia experiencia en el financiamiento de obras viales en Argentina y de grandes proyectos de infraestructura en la región, de cuya ejecución derivan las siguientes lecciones aprendidas: (i) participación de alto nivel político para coordinar los actores involucrados, tanto a nivel técnico como de gerenciamiento del proyecto; (ii) fortalecer los documentos de licitación con diseños de ingeniería de alta calidad técnica para evitar retrasos en la ejecución; (iii) fortalecer los mecanismos de inspección y ejecución de las obras para reducir desvíos de plazo y costo; (iv) promover la capacitación en diseño y gestión de proyectos similares; y (v) asegurar la oportuna ejecución del componente de fortalecimiento institucional.
- 3.2 **Aspectos técnicos.** Se evaluará el anteproyecto de ingeniería desarrollado, incluyendo aspectos críticos de la geomorfología del río y resiliencia de la obra a inundaciones extraordinarias considerando escenarios de CC. También se revisarán cuestiones financieras, institucionales, económicas y socioambientales.
- 3.3 **Aspectos ambientales y sociales y clasificación ambiental.** De acuerdo con el Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) y conforme la información existente, la operación se clasifica como Categoría de Impacto Ambiental y Social "A" ya que las actividades a desarrollarse generarán impactos ambientales y sociales adversos significativos irreversibles, incluyendo: cambios de cobertura y uso de la tierra dentro de hábitat crítico (Sitio Ramsar Humedales Chaco) debido a la construcción, movimiento de suelo, y dragado del RP; impactos a servicios ecosistémicos; expropiación parcial de aproximadamente 63 parcelas; reasentamiento involuntario de aproximadamente 72 viviendas; generación y emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEI); y fragmentación de hábitat para fauna terrestre migratoria de importancia e impactos temporales en la actividad pesquera.
- 3.4 El Riesgo Ambiental y Social de la operación es "Alto" debido a: riesgos de salud y seguridad ocupacional; posibles impactos acumulativos; posibles impactos indirectos a pueblos indígenas; riesgos para la salud y seguridad comunitaria; y

riesgos contextuales incluyendo posibles conflictos con procesos de ordenamiento territorial.

- 3.5 La Clasificación de Riesgo de Desastre y CC de la operación es “Alto,” debido a la alta criticidad de las obras de infraestructura expuestas a amenazas de inundación, erosión, sequía y escenarios de CC. El proyecto podría exacerbar estos riesgos para terceros y el medio ambiente.
- 3.6 Estas clasificaciones serán confirmadas durante el proceso de debida diligencia. Con el fin de atender los requisitos aplicables del MPAS y llenar las brechas en el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) existente, se realizarán estudios adicionales, incluyendo un Análisis de Alternativas, una Evaluación de Impacto Ambiental y Social Complementaria (EIASC), una Evaluación de Hábitats Críticos, un Plan de Reasentamiento Involuntario y Restitución de Medios de Vida (PRIRMV) preliminar, una Evaluación de Riesgo de Desastre y CC, y un Análisis de Riesgo de Potenciales Asentamientos Humanos inducidos.
- 3.7 Previo a la Misión de Análisis, se publicarán en la página web del Banco versiones aptas a ser divulgadas de dichos estudios y un Plan de Participación de Partes Interesadas (PPPI). Se realizarán procesos de consulta pública significativa sobre el EIASC y el PRIRMV previo a la fecha de Directorio.

#### **IV. ASPECTOS TÉCNICOS, RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS DE EJECUCIÓN Y FIDUCIARIOS**

- 4.1 **Organismo Ejecutor (OE).** El prestatario será la República Argentina. El OE será el prestatario por intermedio del Ministerio de Obras Públicas a través de la DNV.
- 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 (POD). Adicionalmente, se promoverá el uso de herramientas de transparencia para la licitación y gestión de obras.
- 4.3 **Reconocimiento de gastos.** El Prestatario podrá presentar gastos retroactivos para financiar compensaciones socioambientales por hasta US\$5.000.000.
- 4.4 **Riesgos.** Se identificaron los siguientes riesgos medio-altos: (i) coordinación entre actores y jurisdicciones vinculados al proyecto; (ii) impacto del contexto macroeconómico en la planificación y costos de obra; (iii) ausencia de antecedentes recientes de obras similares; (iv) insuficiente participación de contratistas; y (v) demoras al inicio de ejecución de los trabajos producto de atrasos en liberación de traza y definiciones del proyecto constructivo.

## V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 **Recursos y cronograma de preparación.** La preparación de la operación requerirá US\$360.360 (US\$83.060 para misiones; US\$277.300 para estudios técnicos). El POD se distribuirá a Revisión de Calidad y Riesgo (QRR) en la segunda semana de julio 2023 y se presentará al Directorio Ejecutivo del Banco en la tercera semana de octubre 2023.
- 5.2 **Justificación de plazo de preparación.** El proceso de preparación será Especial debido a los plazos de elaboración de estudios requeridos por la Categoría de Impacto Ambiental y Social "A".

## Anexos

- I. Resumen de la Revisión Ambiental y Social
- II. Cronograma y Recursos de Preparación (se elimina para la versión pública)
- III. Filtros para la determinación del tipo de procesamiento (se elimina para la versión pública)

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO



**ARGENTINA**

**LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA PROYECTOS DE INVERSIÓN (CCLIP). MEJORA DE LA CONECTIVIDAD CHACO-CORRIENTES: NUEVO PUENTE SOBRE EL RÍO PARANÁ - PRIMERA OPERACIÓN INDIVIDUAL**

**AR-L1391**

**RESUMEN DE LA REVISIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL (ESRS) INICIAL**

13 de abril del 2023

Este documento fue preparado por:

Zachary Daniel Hurwitz, Robert Langstroth, Victoria Laporte, Raimon Porta, y Juan Martínez (VPS/ESG)  
Con el apoyo de Julieta Abad, Raúl Rodríguez, Laureen Montes, Cristian Moleres y Lorena Peinado  
(INE/TSP)

<b>Resumen de la Revisión Ambiental y Social inicial</b>	
<b>Datos de la operación</b>	
Número de la operación	AR-L1391
Sector/Subsector del BID	Transporte / Conectividad de las Redes de Transporte
Tipo y modalidad de la operación	LON/ESP
Clasificación de impacto ambiental y social inicial (ESIC)	A
Calificación inicial de riesgo ambiental y social (ESRR)	Alto
Clasificación inicial de riesgo de desastre y cambio climático (DCCRC)	Alto
Prestatario	Ministerio de Economía
Agencia ejecutora	Ministerio de Obras Públicas (MOP) a través de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV)
Monto del préstamo BID (y coste total del proyecto)	<u>Primera operación individual:</u> \$345.000.000 BID \$117.000.000 recursos de contraparte (costo total del proyecto correspondiente a primera operación individual \$462.000.000)  <u>Total, entre las dos operaciones individuales bajo la CCLIP:</u> \$700.000.000 BID \$245.000.000 recursos de contraparte (costo total del proyecto \$945.000.000)
Normas de desempeño con requerimientos	NDAS 1; NDAS 2; NDAS 3; NDAS 4; NDAS 5; NDAS 6; NDAS 7; NDAS 8; NDAS 9; NDAS 10
<b>Resumen ejecutivo</b>	
<p>De acuerdo con el Marco de Política Ambiental y Social (MPAS), y basada en la información existente, la operación se clasifica como Categoría de Impacto Ambiental y Social “A” ya que las actividades a desarrollarse generarán impactos ambientales y sociales adversos significativos irreversibles, incluyendo: cambios de cobertura y uso de la tierra dentro de hábitat crítico (Sitio Ramsar Humedales Chaco) debido a la construcción, el movimiento de suelo, y el dragado del río Paraná; impactos a servicios ecosistémicos; la expropiación parcial de aproximadamente 63 parcelas ; el reasentamiento involuntario de aproximadamente 72 viviendas; la generación y emisión de gases de efecto invernadero (GEI); la fragmentación de hábitat para fauna terrestre migratoria de importancia; e impactos temporales en la actividad pesquera.</p> <p>El Riesgo Ambiental y Social de la operación es “Alto,” debido a: riesgos de salud y seguridad ocupacional; posibles impactos acumulativos; posibles impactos indirectos a pueblos indígenas; riesgos para la salud</p>	

y seguridad comunitaria; riesgos contextuales incluyendo posibles conflictos con procesos de ordenamiento territorial; riesgos contextuales político-económicos; y riesgos de desempeño asociados a la articulación entre actores.

La Clasificación de Riesgo de Desastre y Cambio Climático de la operación es “Alto,” debido a la alta criticidad de las obras de infraestructura expuestas a amenazas de inundación, erosión, sequía y escenarios de cambio climático. El proyecto podría exacerbar estos riesgos para terceros y el medio ambiente.

Estas clasificaciones serán confirmadas durante el proceso de debida diligencia. Con el fin de atender los requisitos aplicables del MPAS y llenar las brechas en el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) existente, se realizarán estudios adicionales, incluyendo un Análisis de Alternativas, una Evaluación de Impacto Ambiental y Social Complementaria (EIASC), una Evaluación de Hábitats Críticos, un Plan de Reasentamiento Involuntario y Restitución de Medios de Vida (PRIRMV) preliminar, una Evaluación de Riesgo de Desastre y Cambio Climático, y un Análisis de Riesgo de Potenciales Asentamientos Humanos inducidos.

Previo a la Misión de Análisis, se publicarán en la página web del Banco versiones aptas a ser divulgadas de dichos estudios y un Plan de Participación de Partes Interesadas (PPPI). Se realizarán procesos de consulta pública significativa sobre el EIASC y el PRIRMV previo a la fecha de Directorio.

### Descripción de la operación

La primera operación individual de la CCLIP es un Préstamo de Proyecto Especifico (ESP) que financia la construcción del Segundo Puente Chaco-Corrientes sobre el río Paraná, que incluye la construcción *greenfield* de un estimado de 34.5 kilómetros de autopista sobre terraplén; 5.6 kilómetros de viaductos; y 772 metros de puente (ver anexo A para los mapas).

El Anteproyecto indica el siguiente pre-diseño del puente: el cruce del Río Paraná se plantea con un puente de gálibo horizontal de 300 m para el vano central del puente principal, con pilonos interdistanciados 330 m y 161 m para los vanos laterales, entre pilono y primera pila, y 60 m para los últimos vanos del puente principal. Cabe destacar que, si bien de acuerdo al diseño del Proyecto el puente es de 772 m, gran parte del cruce del Paraná se considera como viaducto en vez de puente en términos de ingeniería. La distancia entre las orillas del río Paraná es de aproximadamente 5.35 km, incluyendo el paso sobre la Isla de la Palomera de unos 3.37 km. Los cauces principales del Paraná tienen anchos de aproximadamente 1.45 km y 0.52 km.

Durante la fase constructiva, se estima la excavación mecánica de 1,382.51 m<sup>3</sup> de zanjas, pozos, o cimientos, la excavación de 3,00513 m<sup>3</sup> para fundaciones, y 2,610.82 m<sup>3</sup> de pilotes excavados de hormigón de piedra clase H, excluyendo armaduras.

Para la construcción de los terraplenes, se propone obtener un estimado de 3.019.939 m<sup>3</sup> de arenas para refulado, y un estimado 3.948.655 de m<sup>3</sup> de suelos cohesivos, provenientes de una identificación preliminar de yacimientos terrestres a lo largo de la vía. El terraplén armado se calcula en 41,450.20 m<sup>3</sup>. Los perfiles transversales del Informe de Ingeniería del Proyecto indican que el tramo de terraplén con refulado en el Sitio Ramsar requiere la construcción de una plataforma base de hasta más de 150 m ancho y alturas de terraplén de hasta al menos 8 m sobre el terreno natural.

Se propone también realizar dragado del río Paraná en el canal de servicio para obtener acceso a la línea de pilotes en el curso del río.

Para mayor información sobre el diseño del Anteproyecto, ver el Anexo.

La zona de camino de las obras está propuesta con un ancho estimado de 120 m variable a 140 m (en zona de rotondas, longitud total de la traza, más la longitud total de los accesos).

El contratista adjudicado propondrá la construcción de obradores y caminos auxiliares, la instalación de escombreras, y la ubicación de plantas asfálticas y hormigoneras, canteras, sitios de préstamo, y yacimientos de suelo para su uso en la conformación del terraplén.

La autopista y viaductos de acceso también incluyen iluminación con 279 columnas con LED de 176W, 290 columnas con LED de 338W, y el puente incluye 30 plafones de LED de 55W.

El gobierno estima publicar los pliegos de licitación para las obras en agosto o septiembre del 2023, previo a la fecha del Directorio del Banco. El plazo propuesto de obras es de 5 años, con inicio de obras propuesto en junio del 2024.

Está prevista, pero no confirmada, que la operación que financiará el BID incluya el financiamiento e implementación del PRIRMV como parte del Componente 1. El PRIRMV incluirá el reasentamiento de aproximadamente 72 familias localizadas en el Barrio Esperanza en la Provincia de Corrientes. Además el PRIRMV incluirá medidas para la restitución de los medios de vida de todas las personas censadas afectadas, incluyendo aproximadamente 10 viviendas entre las 22 parcelas en Chaco y 41 parcelas en Corrientes las cuales serán expropiadas.

Las obras de la autopista sobre terraplén, viaducto, y puente modificarán de forma permanente un estimado de al menos 240 hectáreas de hábitat crítico incluyendo parte del Sitio Ramsar “Humedales Chaco” en la Provincia de Chaco (ver mapas en el Anexo A). Este dato será confirmado a través de una Evaluación de Hábitat Crítico. La extensión del Sitio Ramsar completo es de 508.000 ha, y fue designado como tal en el año 2004. El Sitio Ramsar cubre parte del complejo de humedales en la frontera este de la Provincia de Chaco, limitado en el norte por el río Bermejo, e incluyendo la totalidad de la ciudad de Resistencia. El Sitio Ramsar abarca la confluencia del río Paraná con el Paraguay, y todo su abanico de afluentes locales con su planicie de inundación conforman una rica red hidrográfica que le confiere al paisaje rasgos singulares, tanto en su composición (alta biodiversidad) como en su dinámica dentro del ecosistema. Es parte de uno de los tres biomas de más alta diversidad biológica del territorio argentino. Por la red de afluentes locales fluye un activo intercambio de elementos florifaunísticos relacionados con el pulso del agua, hilo conductor de los ecosistemas representados en la zona. Es refugio de micro y mesofauna asociada a ambientes acuáticos en períodos de grandes sequías.

La mayor parte de las selvas en galería del Chaco Húmedo aloja especies de linaje amazónico que coexisten con elementos de tipo chaqueño. Son característicos los bosques fluviales y las áreas deprimidas con alta cobertura de vegetación flotante libre, llamada localmente “embalsados” y “camalotales”. Dentro de ellos, la fauna reúne más de cuatrocientas especies, muchas con adaptaciones a largos períodos de inundaciones y sequías, que las obligan a cambiar de hábitos y costumbres al ritmo de esos pulsos.

Fueron relevadas 11 comunidades indígenas Qom en el Área de Influencia Indirecta (AII) de las obras financiadas por la operación (ver mapa en Anexo). Además, hay personas de origen Wichi y Mocoví que residen en diversas áreas del Gran Resistencia (que incluye a la propia ciudad de Resistencia y los centros poblados de Barranqueras, Fontana y Puerto Vilelas).

#### **Fundamentos de las clasificaciones/calificaciones**

<i>Clasificación de impacto ambiental y social</i>	La operación se clasifica como “A” debido a que las actividades generarán impactos ambientales y sociales adversos significativos irreversibles asociados a la construcción de una nueva autopista sobre terraplén, viaductos y puentes, sumando 34.5 km. Los principales impactos están relacionados con cambios de cobertura y uso de la tierra dentro de un hábitat crítico (Sitio Ramsar
--	--

	<p>Humedales Chaco), al movimiento de un estimado de 7.000.000 m<sup>3</sup> de suelo extraídos de yacimientos cercanos o, y al dragado del río Paraná. También incluye la expropiación de aproximadamente 22 parcelas en Chaco y de 41 parcelas en Corrientes, con la afectación a 10 viviendas; reasentamiento involuntario de aproximadamente 72 viviendas en el Barrio Esperanza en la ciudad de Corrientes. La generación y emisión de gases de efecto invernadero; la fragmentación de conectividad y la generación de efectos de borde para la migración y fauna terrestre de importancia para la conservación; e impactos temporales en la actividad pesquera y la navegación por el río Paraná.</p>
<p><i>Calificación de riesgo ambiental y social</i></p>	<p>El Riesgo Ambiental y Social de la operación es “Alto,” asociado a los riesgos de impactos directos, incluyendo el riesgo de accidentes y fatalidades vinculado al trabajo en altura y con sustancias peligrosas ; posibles impactos acumulativos sobre componentes ecosistémicos valorables en el área de influencia tomando en cuenta otras obras y planes de desarrollo a futuro; posibles impactos indirectos a comunidades y bienes de pueblos indígenas en el área de influencia; riesgos de impacto directo e indirecto en la salud y seguridad comunitaria; riesgos de discriminación y violencia de género; riesgos contextuales por la presencia de múltiples actores, incluyendo posibles conflictos con los procesos actuales de ordenamiento territorial, incluyendo la creación propuesta de nuevas áreas protegidas y nuevos asentamientos urbanos en la Provincia de Chaco; riesgos contextuales asociados a posibles cambios debido a las elecciones nacionales y provinciales, riesgo de coordinación entre dos provincias; y riesgos de desempeño relacionados con la complejidad del esquema de ejecución, contratación, y subcontratación de la operación.</p>
<p><i>Clasificación de riesgo de desastre y cambio climático</i></p>	<p>La Clasificación de Riesgo de Desastre y Cambio Climático de la operación es “Alto,” motivada por la alta criticidad de las obras de infraestructura planteadas unida a la alta exposición a las amenazas de inundación fluvial y pluvial, erosión, sequía, e incendios, detectándose un impacto notable por efecto del cambio climático. Se espera que el proyecto pueda modificar el perfil de riesgo en el ámbito de influencia, con potencial de exacerbación y afecciones a terceros y al medio ambiente causadas principalmente por la implantación de terraplenes y otros elementos de la infraestructura que afectan al patrón actual de escurrimiento superficial de agua en las llanuras de estero</p>

	sobre las que se asienta la población e infraestructura socioeconómica local y el Sitio Ramsar. Se evaluará el riesgo de forma integral teniendo en cuenta modos de fallo adicionales del proyecto como, por ejemplo, los ligados a cambios en los perfiles de erosión y sedimentación en la cuenca del río Paraná o a la inadecuada operación, mantenimiento y gestión de emergencias
<b>¿Se considera el marco ambiental y social del prestatario?</b>	<i>No</i>
No se utilizará el marco ambiental y social del prestatario en esta operación.	
<b>¿La operación será cofinanciada o hay posibilidad de cofinanciación?</b>	<i>Desconocido</i>
No se propone cofinanciamiento de la operación. Esto será verificado durante la debida diligencia. En caso de confirmar un cofinanciamiento, se verificaría la modalidad del mismo (Joint o Parallel) y se haría un esfuerzo por establecer un enfoque en común para la gestión ambiental y social.	
<b>Normas de Desempeño Ambiental y Social aplicables al proyecto propuesto</b>	
<b>NDAS-1. Evaluación y gestión de riesgos e impactos ambientales y sociales</b>	<i>Sí</i>
<p>Se realizará un Documento Síntesis del Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) de la operación, que identificará los procesos, procedimientos, responsables, y presupuesto para gestionar los impactos y riesgos ambientales y sociales de la operación en base a los 7 pilares de un SGAS en cumplimiento con la NDAS1. El SGAS estará conformado por:</p> <p><b>1. Un Marco de Gestión Ambiental y Social Especifico a la Operación:</b> El MGAS Especifico de la operación recogerá los procesos y procedimientos relacionados con la evaluación y gestión ambiental y social aplicables de la normativa aplicable nacional de Argentina; la normativa aplicable de las provincias de Chaco y Corrientes; los compromisos de la Nación de Argentina como miembro signatario de la “Convención Relativa a los Humedales de Importancia Internacional, especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas,” conocida como el Convenio Ramsar, y de los requisitos aplicables del Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del BID.</p> <p><b>2. Identificación de Riesgos e Impactos:</b> Vialidad Nacional presentó al Banco una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) desarrollado entre 2017-2021 sobre el Anteproyecto del Segundo Puente Chaco-Corrientes. Este EIA contiene un análisis cualitativo de cuatro alternativas de ubicación para las obras de autopista, viaductos, y puente (ver imagen en Anexo). El análisis no contiene datos cuantitativos estimados respecto a los posibles impactos ambientales y sociales más significativos, por ejemplo, hectáreas de conversión de hábitat crítico, número estimado de predios afectados o viviendas desplazadas, o estimación de emisión de gases efecto invernadero (GEI) según alternativa. A su vez, este análisis no indica el costo-beneficio de utilizar terraplén versus viaducto en las áreas más sensibles desde un punto de vista ambiental, social, y riesgo de desastre, por ejemplo, paisajes de humedal dentro del Sitio Ramsar que tengan mayor riesgo de inundación, y el Barrio Esperanza en la ciudad de Corrientes, que tendrá aproximadamente 72 viviendas que requerirán ser reasentadas involuntariamente. Por esta razón, el Banco pidió que la DNV remitiera un análisis costo-beneficio en base a datos cuantitativos estimados para complementar el análisis cualitativo, previo a la Misión de Análisis del Banco. Ya que la alternativa final fue escogida y se prepara a licitar, se hará el análisis complementario sobre las dos alternativas que fueron escogidas como técnicamente factibles: Alternativa Centro (la que fue escogida) y Alternativa Sur.</p>	

El EIA evaluó los impactos y riesgos ambientales y sociales del conjunto mayor de obras que componen el anillo de interconexión entre Chaco y Corrientes, es decir, de dos circunvalaciones nuevas (*greenfield*) en la RN11 y RN12, por un lado, y las obras para el puente, que incluyen una autopista, los viaductos, y el puente mismo. La presente operación no financia las obras de construcción de las dos variantes nuevas ya que no son necesarias para que las obras de la presente operación sean factibles. Por ende, no se consideran las variantes nuevas como facilidades conexas.

La revisión por parte del Banco encontró las siguientes brechas en el EIA existente:

1. Se realizaron 38 instancias de entrevista a diferentes actores y representantes comunitarios; sin embargo, no se cuenta con un Plan de Participación de Partes Interesadas (PPPI) para la operación.
2. No hay análisis de efectos acumulativos del puente sobre Componentes Ecosistémicos Valorables (VECs en inglés) considerando otros proyectos previstos para desarrollarse en el área de influencia.
3. Existen programas de gestión en el Plan de Manejo Ambiental (PMA) existente relacionados a salud y seguridad laboral, y la legislación laboral local varios aspectos de NDAS2, pero deben ser conformados Procedimientos de Gestión Laboral (PGL) para la operación.
4. Recoge un análisis más genérico sobre los servicios ecosistémicos del área/hábitat, pero no hay una identificación de servicios ecosistémicos producto de un proceso participativo con personas afectadas por el proyecto.
5. No hay un análisis de los posibles impactos y riesgos en salud. Mismo así, el PMA existente tiene medidas de control a la afectación de la salud y transmisión de enfermedades.
6. Contiene información sobre corredores biológicos de la Provincia de Chaco, pero no al nivel de detalle basado en datos primarios o secundarios específicos a la huella del proyecto.
7. Describe de modo general los valores de biodiversidad al nivel del hábitat del Chaco Húmedo, pero no contiene una cuantificación de pérdidas de valores de biodiversidad en hábitats naturales que sean críticos ni acciones para lograr al menos pérdida neta cero.
8. No contiene un Análisis de Riesgos de Género.
9. Describe una importante población de pueblos indígenas al nivel de la Provincia de Chaco, pero no al nivel del área de influencia del Proyecto. En el screening del Banco se identificaron 11 comunidades Qom en el área de influencia indirecta.
10. Contiene información sobre riesgos de desastre y las alcantarillas han sido diseñadas en base a un periodo de retorno de inundación variable entre 100 y 1000 años. Pero no hay una evaluación cualitativa o cuantitativa del riesgo de desastre y cambio climático según la metodología del BID. Además, no se evaluaron los impactos a la biodiversidad, ecosistemas y servicios ecosistémicos por alteraciones de patrones de escurrimiento y drenaje superficial por la construcción y operación de terraplenes, puentes y alcantarillas, tanto en la llanura de inundación del Paraná como todo el largo del Proyecto. Se debe evaluar si la propuesta de viaducto versus terraplén es adecuada para prevenir y minimizar tales impactos al oeste del río Paraná.
11. Contiene información respecto a pilares de un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) pero se requiere un documento síntesis que cumpla los aspectos de NDAS1.
12. No hay un análisis en el EIA existente de los impactos y riesgos socioambientales relacionados con el dragado del río, por lo que se requiere evaluar los impactos del dragado y construcción de estructuras dentro del cauce del río Paraná sobre la ictiofauna y el comportamiento hidráulico del río, previo al inicio de las actividades de dragado.

Para subsanar estas brechas, serán realizados los siguientes estudios complementarios durante el periodo de debida diligencia (ver NDAS2-10 para mayor detalle):

- A. Análisis de alternativas fortalecido complementario con en base a datos cuantitativos y costos-beneficios ambientales y sociales, incluyendo estimaciones y alternativas para la minimización de gases de efecto invernadero de cada traza
- B. Estudio Evaluación de Impacto Ambiental y Social Complementario con Plan de Gestión Ambiental y Social Complementaria (EIASC). Incluirá:
  - i. Análisis de Impactos Acumulativos
  - ii. Narrativa del Riesgo de Desastre y Cambio Climático
  - iii. Procedimientos de Gestión Laboral
  - iv. Evaluación de Impactos en Salud
  - v. Análisis de Servicios Ecosistémicos y de cómo estos podrían verse disminuidos por el efecto combinado del cambio climático y los impactos puntuales y acumulativos del proyecto
  - vi. Análisis complementario de corredores biológicos en base a datos secundarios de fauna.
  - vii. Plan de Compensación de Hábitats Naturales No-Críticos que tenga en cuenta la pérdida de sumideros de carbono debido al proyecto y los cambios en las condiciones hídricas debido al cambio climático y al proyecto
  - viii. Análisis de Riesgo de Género
  - ix. Análisis Sociocultural (ASC) y, si fuera necesario, Plan de Pueblos Indígenas (PPI).
- C. Plan de Participación de las Partes Interesadas
- D. Plan de Reasentamiento Involuntario y Restitución de Medios de Vida (PRIRMV)
- E. Evaluación de Hábitats Críticos
- F. Evaluación de Riesgo de Desastre y Cambio Climático. Cualitativa y Cuantitativa.
- G. Análisis de ordenamiento de potenciales asentamientos humanos a lo largo de la vía

**3. Programas de Gestión:** El EIA presentado al Banco contiene un Plan de Manejo Ambiental (PMA) que establece los lineamientos para los programas de gestión que deberá desarrollar el contratista adjudicado. El PMA contiene lineamientos para los siguientes programas:

- Programa de Aspectos Legales
- Programa de Capacitación
- Programa de Protección del Patrimonio Natural
  - Sub Programa de Protección para la Flora y la Vegetación
  - Sub Programa de Protección para la fauna silvestre
  - Sub Programa de Protección para la Fauna Íctica
  - Sub Programa de Protección del Recurso Suelo
  - Sub Programa de Protección para los Recursos Hídricos / Agua
  - Subprograma Control de la Contaminación del Aire
  - Subprograma Control de la Contaminación por Ruido y Vibraciones
- Programa de Manejo de Obradores
- Programa de manejo ambiental de materiales, yacimientos, canteras y préstamos
- Programa de Seguridad Vial
- Programa de Manejo de Materiales Peligrosos
- Programa de Residuos Asimilables a Urbanos y Especiales de obra
- Programa de Protección de Humedales
- Programa de Manejo de Contingencias Ambientales
- Programa Socioeconómico y Cultural
- Programa de relaciones con la comunidad
- Programa de Monitoreo

- Programa de Cierre

A su vez, aplican las Especificaciones Técnicas Ambientales Generales (ETAG) de Vialidad Nacional, que establecen los aspectos de gestión ambiental y social que debe aplicar cada contratista. El contratista adjudicado es responsable por realizar un Plan de Manejo Ambiental de la etapa constructiva (PMAC) que será enviado para la No-Objeción de la DNV.

El Proyecto presentado al Banco tiene proyectado un presupuesto para la implementación de los Programas del PMA de ARS\$1,437,926,550.14, lo que representa el 0.97% del total del presupuesto del Proyecto.

Será realizada previo a la Misión de Análisis una Evaluación de Impacto Ambiental y Social Complementaria (EIASC) con estudios y programas de gestión ambiental y social complementarios, para subsanar las brechas entre el EIA y los requisitos relevantes del MPAS. También será realizada una Evaluación de Hábitats Críticos para determinar la significancia de las intervenciones en Hábitat Crítico, Natural, y Modificado, y se realizará un PRIRMV preliminar para el Barrio Esperanza en la Ciudad de Corrientes. que también incluye un análisis de potenciales afectaciones derivadas de la adquisición de tierras. Asimismo, se prevé la realización de un Análisis Sociocultural para verificar si se presentarán impactos potenciales sobre comunidades indígenas. Finalmente, se realizará también una Evaluación Cualitativa y Plan de Gestión del Riesgo de Desastre y Cambio Climático, y un Análisis de Ordenamiento de Potenciales Asentamientos Humanos que podrían inducir las obras, para evitar la ocupación de áreas protegidas futuras.

**4. Capacidad Organizacional:** La operación será ejecutada por el Ministerio de Economía a través de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) en colaboración y apoyo del Ministerio de Obras Públicas (MOP). Tanto la DNV como el MOP tienen alta capacidad en gestión ambiental y social con equipos dedicados con experiencia en la ejecución de operaciones del BID. La DNV se guía por su Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales (MEGA) del año 2007, que contiene las ETAG aplicadas por la DNV durante la ejecución de este tipo de obras. La ejecución de la gestión ambiental y social se llevará adelante por la DNV Casa Central (ubicada en Buenos Aires) en coordinación con los Centros de Gestión Ambiental (CEGA) de las Provincias de Chaco y Corrientes. Dentro de la Gerencia de Planificación, funciona la Subgerencia de Gestión Ambiental, la cual participa en la revisión y actualización de los pliegos licitatorios desde el punto de vista ambiental, en los diferentes estudios ambientales a lo largo de las diferentes etapas del proyecto vial, entre otras actividades. Adicionalmente, la DNV puede convocar a Audiencia Pública siempre y cuando la Provincia donde se desarrolle el proyecto no cuente con legislación ambiental específica sobre EIA o sobre la realización de consultas públicas.

Por su parte, dentro del MOP, el área que intervendrá será la Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales (DiGePPSE), que cuenta con un Área Ambiental y Social cuyo equipo cuenta con experiencia en la implementación de programas con financiamiento BID, que gestiona los aspectos ambientales, sociales y de higiene y seguridad.

Será realizado durante la debida diligencia el análisis de la capacidad organizacional por medio de la herramienta PACI (Platform for the Analysis of Institutional Capacity).

**5. Preparación y respuesta ante situaciones de emergencia:**

El PMA tiene programas relevantes a este aspecto del SGAS, a saber:

- Programa de Capacitación
- Programa de Manejo de Obradores
- Programa de Manejo de Materiales Peligrosos
- Programa de Manejo de Contingencias Ambientales

El SGAS Documento Síntesis recogerá los procedimientos, procesos, y responsables de cada uno de los Programas, y será complementado por un Plan de Gestión de Riesgos de Desastres y Cambio Climático siguiendo la metodología del Banco.

**6. Plan de Participación de las Partes Interesadas:** Será realizado durante la preparación de la operación, y divulgado en la página web del Banco previo a la Misión de Análisis, un Plan de Participación de Partes Interesadas (PPPI) como parte del SGAS. El PPPI contendrá un mapeo de partes interesadas, y describirá los planes para la consulta pública durante la preparación de la operación, los procedimientos para llevar adelante otras consultas o interrelación con partes interesadas durante la ejecución de la operación, los procedimientos para el Mecanismo de Quejas y Reclamos (MQR) de la operación, así como el dirigido a los/as trabajadores/as empleados en el proyecto, y procedimientos y responsabilidades para la divulgación de información. Indicará también los procesos y procedimientos relacionados con la consulta sobre el Plan de Reasentamiento Involuntario y Restitución de Medios de Vida (PRIRMV) a ser preparado y eventualmente si se verifica la afectación potencial a comunidades indígenas incluirá lo relacionado a la consulta, libre, previa e informada.

**7. Seguimiento y Evaluación:**

El PMA incluye los siguientes programas relevantes:

- Programa Socioeconómico y Cultural
- Programa de relaciones con la comunidad
- Programa de Monitoreo
- Programa de Cierre

El Banco ha discutido con la DNV la posibilidad de licitar una firma independiente para realizar la supervisión e inspección de las obras, incluyendo la implementación de los programas de gestión ambiental y social. Esta posibilidad será confirmada durante el plazo de debida diligencia del Banco.

El SGAS Documento Síntesis contendrá una descripción de los actores responsables por el seguimiento y evaluación de la operación.

Durante la debida diligencia se promoverá la consolidación de arreglos interinstitucionales que aseguren una coordinación adecuada durante la ejecución de las obras con la instalación de espacios de seguimiento. En función de las capacidades y de la cercanía de trabajo con los gobiernos locales, tanto el MOP como la DNV asumirán el liderazgo de los distintos componentes y actividades necesarias para desarrollar el proyecto.

**NDAS-2. Trabajo y condiciones laborales**

*Sí*

Los trabajos necesarios durante la fase de construcción tendrán una alta demanda de mano de obra, que aún no está estimada, pero en función de la construcción del puente existente Manuel Belgrano, se podría estimar en cerca de 1.000 personas. Según indicado en el presupuesto del Proyecto, habrá necesidad de construcción de campamentos para hospedar a los trabajadores. Esto sumado al tipo de actividades necesarias para la construcción, tanto del puente como de los viaductos y los tramos de autopista, significan un riesgo sustancial.

Se utilizarán maquinarias pesadas y de grandes dimensiones que requerirá el empleo de mano de obra calificada y entrenada y una supervisión constante de las tareas para prevenir accidentes laborales. El Plan de Gestión de Tráfico en el EIA existente incluye varias medidas para mitigar el riesgo de accidentes relacionado a la construcción del Proyecto.

El trabajo infantil está prohibido en Argentina para menores de 16 años y en los casos de personas entre 16 y 18 años pueden celebrar contratos de trabajo con la autorización de su padre/madre, responsable o tutor/a (Ley 26.390). Para el caso del trabajo forzoso, Argentina lo prohíbe mediante la Ley N° 26.364.

En Argentina existe la Unión Obrera de la Construcción de la República Argentina (UOCRA) que posee seccionales en todo el país, incluyendo en las provincias de Chaco y Corrientes. Esta agrupación posee Comités de Salud y Seguridad a los fines de ayudar a establecer medidas preventivas en grandes obras, y ejecuta acciones de formación para brindar por medio de ellas, las herramientas necesarias para que los trabajadores puedan reconocer, aplicar y evaluar en obra, el cumplimiento de las normas vigentes en los aspectos referidos a la salud y seguridad. Los Procedimientos de Gestión Laboral (PGL) para la operación confirmará la alineación de los aspectos aplicables de la normativa local con los requisitos de NDAS2.

El EIA existente incluye programas de gestión de riesgos de salud y seguridad ocupacional, a saber:

- Programa de Capacitación
- Programa de Manejo de Obradores
- Programa de manejo ambiental de materiales, yacimientos, canteras y préstamos
- Programa de Manejo de Materiales Peligrosos
- Plan de Seguridad Vial

Y los lineamientos de las ETAG para el PMAc responsabilidad del contratista adjudicado incluyen:

- ETAG LA SALUD OCUPACIONAL Y RIESGOS DEL TRABAJO
- ETAG RESPONSABILIDAD
- ETAG PENALIDADES
- ETAG MEDICIONES y FORMA DE PAGO
- ETAG INSTALACIÓN DE CAMPAMENTOS Y FASE DE ABANDONO

La documentación disponible del proyecto no identifica un mecanismo de quejas y reclamos para el personal asociado a la obra, con lo cual durante la debida diligencia se elaborará como parte de los PGL un mecanismo acorde a la obra junto con un código de conducta y programa de capacitaciones que incluya sanciones en casos de abuso sexual y acoso laboral. Estos recursos sería recomendable elaborarlos con el apoyo de la UOCRA dado que sería un actor fundamental para lograr su difusión entre los/as trabajadores/as.

Como parte del SGAS Documento Síntesis se desarrollarán PGL que atenderán tanto a trabajadores/as de las contratistas como de las subcontratistas, incluyendo los proveedores de materiales para las obras.

Se estima que el riesgo asociado a trabajo forzoso en la cadena principal de suministros sea bajo. Los bienes y equipamientos utilizados o adquiridos en el Proyecto incluirán el acero, el hormigón, el asfalto (producido localmente en plantas), camiones, material para la construcción de viviendas, retroexcavadoras, tractores, y otros bienes y equipos de uso tradicional para construcción de obras viales. Se instalarán luminarias LED en el puente. No se prevé la utilización ni adquisición de paneles solares, baterías de litio, cobalto, textiles, u otros bienes que pudiesen implicar riesgos de trabajo forzoso en la cadena principal de suministros. De todos modos, se verificará si en los planes de adquisiciones se contempla la adquisición de estos insumos por ejemplo para los obradores u otras instalaciones conexas.

Estos impactos y riesgos serán verificados durante el periodo de debida diligencia del Banco mediante la conformación de los PGL que serán incluidos dentro del Documento Síntesis del SGAS.

<b>NDAS-3. Uso eficiente de los recursos y prevención de la contaminación</b>	<i>Sí</i>
<p>La construcción de la autopista, viaductos de acceso, y el puente conlleva un alto riesgo de generación de contaminación, incluyendo un aumento de la turbidez de las aguas y posibles efectos morfológicos que podrían cambiar los patrones de erosión y depósito de sedimentos en el río por efecto del dragado en el canal de servicio para obtener acceso a la línea de pilotes en el río; la potencial contaminación a suelos y aguas superficiales por líquidos cloacales procedente de campamentos y obradores; emisiones</p>	

a la atmósfera de material particulado y gases de combustión; y generación de ruido y vibraciones. También implica un riesgo alto de generación de desechos tradicionales y peligrosos, como efluentes líquidos, desechos sólidos, y desechos tóxicos provenientes de los obradores, plantas de asfalto, canteras, e otras instalaciones conexas. Igualmente, existe un riesgo alto de uso de materiales peligrosos, asociado a derrames, roturas, y pérdidas de combustibles y aceites.

El PMA incluye programas de gestión al respecto, a saber:

- Subprograma de Protección del Recurso Suelo
- Subprograma de Protección para los Recursos Hídricos / Agua
- Subprograma Control de la Contaminación del Aire
- Subprograma Control de la Contaminación por Ruido y Vibraciones
- Programa de Manejo de Obradores
- Programa de manejo ambiental de materiales, yacimientos, canteras y préstamos
- Programa de Manejo de Materiales Peligrosos
- Programa de Residuos Asimilables a Urbanos y Especiales de obra

Referente a la eficiencia en el uso de recursos, el EIA existente indica que se requiere la extracción de agua para la construcción y provisión de los campamentos de obreros. No se requiere el uso del agua en la producción de asfalto, ya que la humedad daña la integridad del mismo. A su vez, el Banco ha desarrollado un estudio que compartió con Vialidad sobre el uso de tecnologías para alcanzar una mayor eficiencia en la producción de asfalto para la capa asfáltica de la autopista. Este estudio analizó opciones de agregados al asfalto con otros materiales, para reducir la cantidad de asfalto fabricado. A través de estas tecnologías, se espera lograr una reducción en la emisión de gases de efecto invernadero en relación con la producción de asfalto. El estudio evaluó cuatro opciones:

- Mezclas asfálticas de menores emisiones con asfalto convencional (warm mix asphalt) o mezclas tibias semicalientes
- Mezclas asfálticas con incorporación de plástico reciclado
- Mezclas asfálticas de menores emisiones con asfalto modificado
- Mezclas asfálticas con incorporación de RAP producto de fresado

El estudio concluyó que la durabilidad constructiva y operativa de las mezclas es comparable con asfálticas convencionales y el incremento de costo es marginalmente más elevado. Vialidad ha propuesto incorporar una de las tecnologías en un tramo experimental dentro de la obra.

Hay un riesgo sustancial del uso de plaguicidas durante el desbroce de vegetación y limpieza de la franja de dominio. El PMA indica que el contratista adjudicado deberá proponer en el PMAc las medidas de manejo de plaguicidas. Para cumplir con el requisito aplicable de la NDAS3, el prestatario deberá seleccionar las plaguicidas que sean de baja toxicidad para los seres humanos, de eficacia comprobada contra las especies que se busca controlar y de efectos mínimos sobre las demás especies y el medio ambiente, y no comprará, almacenará, utilizará, fabricará ni comercializará productos de “clase Ia” (sumamente peligrosos) ni “clase Ib” (muy peligrosos) según la clasificación recomendada de plaguicidas de la organización Mundial de la Salud. Tampoco comprará, almacenará, utilizará, fabricará ni comercializará plaguicidas de “clase II” (moderadamente peligrosos), a menos que el proyecto tenga controles adecuados para la fabricación, adquisición, distribución o uso de esas sustancias químicas. La EIASC analizará el riesgo de uso de plaguicidas y propondrá medidas de mitigación en el PGAS Complementario.

Finalmente, la construcción y operación del Proyecto generarán la emisión de gases de efecto invernadero (GEI). Durante la construcción, estará relacionada con la supresión de cobertura boscosa y movimiento de suelo incluyendo en paisajes de humedales que podrían servir como sumideros de carbono; las obras de pavimentación de la vía; y la construcción de edificios de soporte. Durante la fase

de operación, estarán relacionadas con el mantenimiento vial y la compra y consumo de electricidad. Serán estimadas las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a la construcción y operación del Proyecto previo a la Misión de Análisis. Estas estimaciones servirán además para el fortalecimiento del Análisis de Alternativas que se menciona en NDAS1, para evaluar las opciones técnica y financieramente factibles, eficaces en función de los costos, para evitar o minimizar las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el Proyecto. Estos impactos y riesgos serán verificados durante el periodo de debida diligencia del Banco mediante la realización de los estudios complementarios requeridos.

**NDAS-4. Salud y seguridad de la comunidad**

*Sí*

Existe un riesgo alto de salud y seguridad hacia la comunidad. En relación con riesgos asociados al diseño y seguridad de infraestructura y equipos, el Proyecto generará tanto durante su construcción como su operación impactos relacionados con el tráfico, el acceso de la comunidad, y la seguridad vial, y posiblemente riesgos de transferencia (transferir el impacto a otro barrio o localidad). Durante la construcción de las obras, será necesario implementar un plan de transporte seguro que incluya medidas para evitar y minimizar impactos y riesgos para las personas que viven en comunidades locales en la ruta de transporte de material, equipos y personal desde sus puntos de origen y su destino final en la obra. En particular, se debe incluir medidas especiales para material de gran tamaño y peso para construcción del puente. Además, se debe asegurar que personas locales tengan acceso a cruces seguros durante la construcción y operación de las obras, particularmente en la zona del Barrio Esperanza en Corrientes, la zona con mayor población que reside o trabaja cercana las obras y zona de camino. La zona de camino será cercada con un cerco perimetral en casi toda su longitud a terminar las obras y esto contribuirá a minimizar la entrada de animales domésticos y personas a la zona de camino y las vías. En referencia al Barrio Esperanza en Corrientes donde unas 72 viviendas tendrán que ser reasentadas, el Banco está evaluando con Vialidad la posibilidad de construir viaductos por arriba del barrio en el lugar de terraplén, para mejorar las posibles condiciones de acceso y conectividad, y reducir el número de viviendas a ser reasentadas. Al respecto de estos riesgos, el PMA incluye los siguientes planes relevantes:

- Programa de Seguridad Vial
- Programa de relaciones con la comunidad
- Programa Socioeconómico y Cultural, que tiene medidas para la modificación del tráfico vehicular y para mitigar la interferencia de las actividades fluviales y otros usos del Río Paraná

Y los lineamientos de las ETAG para el PMAc responsabilidad del contratista adjudicado incluyen:

- INFORMACIÓN A LAS COMUNIDADES
- PLAN DE COMUNICACIÓN SOCIAL

Durante la Debida Diligencia se analizarán las brechas existentes con los requeridos por el MPAS y se establecerá un PPPI en concordancia.

En el EIA presentado, se incluye información genérica sobre actividades económicas y usos del suelo, sin embargo, no se cuenta con información específica relacionada a los frentistas a la traza proyectada. Tanto en los vuelos de dron presentados por DNV al Banco, como en las recorridas a terrenos realizadas por el equipo del BID, se visualizaron diversos microemprendimientos agrícola-ganaderos y población que realiza actividades de pesca de supervivencia, plantas forrajeras y fuentes de agua para animales domésticos, áreas de recreo o valor cultural, y un número de senderos entre comunidades y áreas de bosque, humedales y cuerpos de agua que potencialmente se verán afectados por la traza.

En este sentido, de la EIASC evaluará si el acceso a servicios ecosistémicos se verá afectado por las actividades de construcción o con la operación del proyecto. Este análisis incorporará recomendaciones

para minimizar la afectación por la ubicación de los obradores, talleres, plantas asfálticas y hormigoneras, patios de acopio de materiales y otras instalaciones que presentarían un aumento del riesgo de exposición a accidentes y materiales peligrosos, ya que la ubicación exacta de estas instalaciones conexas sólo se sabrá cuando el adjudicatario la proponga previo al inicio de obras.

Hay un riesgo alto de que el proyecto aumente la vulnerabilidad de la comunidad hacia enfermedades transmitidas por el agua o relacionadas o basadas en ella, y hacia enfermedades contagiosas. El régimen de inundación y sequía que caracteriza el complejo de humedales que compone el Sitio Ramsar y el área de influencia del Proyecto implica un alto riesgo de proliferación de vectores relacionados con el agua, como son dengue, leishmaniasis, chikunguña, y zika (ver mapa en Anexo). A su vez, a pesar de registrar una alta tasa de vacunación contra COVID-19 en Argentina, permanece un riesgo de contagio asociado a nuevas cepas. La migración de trabajadores hacia la zona en búsqueda de trabajo en el Proyecto podría aumentar la proliferación de estas enfermedades, tal como lo podría hacer el desbroce y destronque de vegetación y la limpieza de la servidumbre, como igualmente el proceso de reasentamiento involuntario del Barrio Esperanza en Corrientes. No hay un análisis de los posibles impactos y riesgos en salud en el EIA existente, por lo que la EIAS Complementaria incluirá una Evaluación de Impactos en Salud. Mismo así, el PMA existente tiene los siguientes planes de gestión relacionados, las cuales la EIAS Complementaria verificará si sean suficientes o no.

Programa Socioeconómico y Cultural, que tiene medidas de control a la afectación de la salud y transmisión de enfermedades, y medidas de mitigación para controlar la migración y el establecimiento de asentamientos humanos. Referente a riesgos asociados a servicios ecosistémicos de aprovisionamiento, hay un riesgo de que la construcción de las obras genere impactos hacia usuarios de los paisajes de humedales y hacia usuarios del río Paraná, por ejemplo, pescaderos y arcilleros, entre otros. El EIA actual identifica de modo general los servicios ecosistémicos de la eco-región "Gran Chaco Americano," en la cual se habita el Chaco húmedo que caracteriza el Área de Influencia del Proyecto; pero no incluye un análisis más directo sobre los servicios ecosistémicos prioritarios en el Área de Influencia Directa que pudiesen ser afectados, ni tampoco analiza los impactos y riesgos adversos del dragado del canal de servicio del río Paraguay sobre dichos servicios. La EIASC incluirá un Análisis de Servicios Ecosistémicos para evaluar cómo estos podrían verse disminuidos por el efecto combinado del cambio climático y los impactos puntuales y acumulativos del proyecto.

La infraestructura planteada a desarrollar en el programa se encuentra altamente expuesta a inundaciones de origen fluvial y pluvial, erosión, sequía e incendios, con elevado potencial impacto del cambio climático identificado para las mismas (ver figuras imágenes en el Anexo). El resto de las amenazas naturales se identificadas se presentan con baja peligrosidad (ver imágenes en el Anexo).

La criticidad y vulnerabilidad de la infraestructura proyectada se clasifica como alta, según los criterios incluidos en las tablas de criticidad infraestructura vial (ver imagen en Anexo): (i) características físicas son de criticidad alta porque la vía plantea un viaducto con puentes de gran importancia, incluido un puente atirantado singular de 300m de luz, y obras de drenaje de terraplenes de gran capacidad hidráulica; (ii) tanto la pérdida de acceso los servicios esenciales por fallo de la infraestructura como la intensidad de tráfico proyectada a servir implican una criticidad alta; y (iii) en cuanto a los impactos a la población o el entorno la criticidad es alta porque el proyecto afecta a núcleos de población de gran importancia y puede afectar o condicionar fuertemente el asentamiento de comunidades y desarrollo territorial. Además, se espera que el proyecto pueda modificar el perfil de riesgo en el ámbito de influencia, con potenciales afecciones a terceros y al medio ambiente por la modificación en la dinámica de flujos de inundación.

Considerando los niveles de amenaza identificados, la estimación de la criticidad y la vulnerabilidad de las intervenciones de infraestructura y los niveles de exacerbación del riesgo se considerada que una clasificación de riesgo alta es adecuada. La narrativa de Riesgo de Desastres y Cambio Climático se

desarrollará con más detalle en el Resumen de la Revisión Ambiental y Social (ESRS) y de forma extendida en la EIASC.

El EIA existente incluye una descripción del contexto de desastres naturales en el área de influencia, pero no evalúa los posibles riesgos de desastres naturales y cambio climático siguiendo la metodología del Banco. Para cumplir con NDAS4, con base en la Metodología de Evaluación de Riesgos de Desastre y Cambio Climático del Banco se realizará como parte de la EIASC la Narrativa de Riesgo de Desastre y Cambio Climático (Paso 3) y, atendiendo a la DRCCC "Alto" indicado, se procederá a desarrollar una Evaluación Cualitativa Completa (Paso 4) y el Plan de Gestión de Riesgos de Desastre y Cambio Climático correspondiente, previo a la Misión de Análisis.

Específicamente, se realizará la Evaluación Cualitativa Completa (Paso 4) como parte de la evaluación e identificación de impactos y riesgos de la EIASC. Esta profundizará en el conocimiento integral del riesgo y la identificación de medidas de mitigación más allá de la narrativa siendo la base para elaborar un PGRD robusto. Para ello se empleará la técnica de evaluación detallada por Matrices para identificar todos los modos de fallo, sus afecciones e impactos y el nivel de riesgo, permitiendo así priorizar medidas que salvaguarden la sostenibilidad del proyecto y aseguren la mitigación del riesgo para las comunidades y el medioambiente, buscando además incrementar la resiliencia para el proyecto.

Adicionalmente, durante la preparación se realizará un análisis cuantitativo del riesgo (Paso 5) justificado fundamentalmente por: (i) la incertidumbre en relación con la definición de las obras de drenaje de los terraplenes y viaductos, y (ii) la consecuente validación de la no afectación a terceros y exacerbación de las condiciones de base. Los estudios hídricos/hidráulicos presentados al Banco para el Proyecto fueron hechos en base a una modelación hidrodinámica del río Paraná que aprovechó de 115 años de datos de caudal histórico. La modelación produjo curvas de inundación en base a periodos de retorno de 100 y 1000 años, que servirían como fundamento técnico para el diseño de alcantarillas y el drenaje del Proyecto. Sin embargo, esta modelación no proyectó caudales a futuro bajo escenarios de cambio climático, ni tampoco analizó los efectos de la actividad de dragado del canal de servicio dentro a la batimetría, morfología, y perfiles de sedimentación y erosión del río Paraná. El análisis cuantitativo del riesgo se hará con el apoyo una firma especializada que actualizará la modelación hidrodinámica de inundación existente para incluir, además de la evaluación correspondiente del caso base, los escenarios futuros con cambio climático y escenarios con posibles mejoras al diseño planteado para la mitigación efectiva del riesgo. Se espera obtener los mapas de inundación, vulnerabilidad y riesgo, así como sus valores e indicadores socioeconómicos asociados para todos los casos. Además, se tratará de evaluar el impacto indirecto de las medidas en la afectación a hábitats condicionados por el cambio climático como es el régimen natural de flujos en el estero y la modificación en la geodinámica fluvial.

Las medidas identificadas para la gestión del riesgo derivadas de los análisis cualitativo y cuantitativo se documentarán en un Plan de Gestión de Riesgo de Desastres (PGRD) que será parte del Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS), incluyendo un Plan de Contingencia y Respuesta a Emergencias. Imágenes satelitales de enero 2010 y marzo 2016, por ejemplo, indican la extensión de inundación por desborde del río Paraná tanto como anegamiento local por escurrimiento superficial y lluvias en microcuencas más alejadas del Paraná (ver imagen en Anexo). Las aguas turbias (por sedimentos del sistema Bermejo-Paraguay) llegan hasta el terraplén de la RP 62 al oeste del Riacho Arazá. Se observa que la construcción del terraplén de la Av. Urquiza y la Planta de Tratamiento ha resultado en el bloqueo del drenaje superficial desde el norte. A pesar de la interrupción de patrones naturales de drenaje por la construcción del sistema de canales desagüe y las defensas al sur de Resistencia, existen áreas adecuadas para permitir el acopio de aguas superficiales en una serie de bañados, esteros y lagunas estacionales, los cuales estarían intersecados por el terraplén al sur de Resistencia. El valle del Riachuelo se llena hasta el borde sur del Barrio Esperanza y la traza del terraplén cerca del empalme con la RN 12 en Corrientes.

Los impactos y riesgos sobre la salud y la seguridad de las comunidades serán verificados durante el periodo de debida diligencia del Banco mediante la realización de los estudios complementarios requeridos y las mitigaciones necesarias serán incluidas en el PGAS.

**NDAS-5. Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario**

*Sí*

De acuerdo con el análisis de la información contenida en el EIA existente, y el relevamiento de las parcelas realizado por el área social junto al área de tierras de DNV, la adquisición de tierras para la traza escogida requerirá la expropiación parcial de 22 parcelas en Chaco y de 41 parcelas en Corrientes. No se tienen ubicaciones de obradores y otras instalaciones conexas que serán propuestas por el contratista adjudicado. Según la información presentada, estas afectaciones derivarán, entre otras, en la expropiación y riesgo de desplazamiento económico de 10 viviendas rurales en la Provincia de Chaco y el reasentamiento involuntario de aproximadamente 72 viviendas (asentadas de forma irregular) en el Barrio Esperanza de la ciudad de Corrientes (progresivas 30+000 a 30+500 aproximadamente de la traza en Corrientes). Se resalta que durante la Misión de Identificación del BID (de marzo 2023), el ejecutor dio a conocer que la que la cantidad de viviendas a ser reasentadas en el Barrio Esperanza podría ser mayor, llegando a una cantidad cercana a 100 viviendas. El Banco está evaluando con Vialidad la posibilidad de construir viaductos por arriba del barrio en el lugar de terraplén, para mejorar las posibles condiciones de acceso y conectividad, y reducir el número de viviendas a ser reasentadas. Las ETAG de Vialidad instruyen a cualquier contratista evitar la ubicación de obradores y otras instalaciones conexas en áreas de influencia de tierras indígenas y viviendas.

La información disponible contiene descripciones generales, pero no específicas sobre los usos de suelo. El EIA no cuenta con fichas socioambientales de los predios ni las viviendas afectadas para cuantificar sus bienes, infraestructuras existentes, valores de tierra, ni ganancias derivadas de actividad socioeconómica.

En lo que respecta a las 72 viviendas a ser reasentadas, el EIA no posee información sobre los grupos de personas que las habitan ni sobre la potencial afectación por desplazamiento económico. El Anexo 34 del EIA contiene lineamientos generales para la elaboración a futuro de un Plan de Reasentamiento Involuntario, pero no posee datos censales específicos de sobre vulnerabilidad que ayudaran a establecer el grado de afectación por desplazamiento físico y económico.

Durante la misión, se acordó que el Ministerio de Obras Públicas será el responsable de realizar el censo de línea de base y se encargará de realizar, si fuesen necesarios, las articulaciones interinstitucionales con organismos tales como el Instituto Provincial de Vivienda de Corrientes, para definir las alternativas de solución posibles a ser ofrecidas a los afectados. No han sido definidos los responsables por ejecutar el PRIRMV. El Banco está discutiendo actualmente la posibilidad de financiar la ejecución del PRIRMV a través del Componente 1 de la operación.

El desarrollo de este Plan es visualizado como un punto crítico en el proceso de preparación de la operación, que de no ser adecuadamente desarrollado el catastro socioeconómico de la población afectada y establecida la fecha de corte previo a la consulta pública general sobre todo el proyecto, que cuya realización se prevé para fines de junio 2023, podría generar expectativas e incluso una invasión de nuevas personas en el Barrio Esperanza, lo que probablemente aumente el costo total del PRIRMV, y genere retrasos en la publicación de los pliegos de licitación prevista para agosto o septiembre de 2023.

Al momento de realizar el censo de línea de base, se anunciará la fecha de corte, además se deberá contemplar la posibilidad de firmar actas de acuerdo y para no innovar, de modo de prevenir nuevas ocupaciones o ampliación de los núcleos familiares o infraestructura existente.

En este sentido, se evaluó junto con el MOP la necesidad de contratar un servicio de consultoría que apoye en los trabajos de campo y elaboración de los siguientes aspectos del PRIRMV previo a la Misión de Análisis del Banco:

- a. Censo específico, que relevará toda afectación parcial y total, permanente y temporal relacionada con desplazamiento físico y económico en toda la traza completa tanto en la Provincia de Chaco como en la Provincia de Corrientes
- b. Fecha de corte establecida mediante firma de acta con la población censada
- c. Identificación de opciones de reasentamiento físico, indemnización, y restitución de medios de vida
- d. Plan de Consulta específicamente sobre el PRIRMV
- e. Un mecanismo para el sistema de monitoreo y evaluación de la ejecución del Plan, incluyendo una evaluación *ex post* para asegurar la restitución de los medios de vida de las personas afectadas.
- f. Procedimientos para la elaboración de la evaluación *ex-post* del PRIRMV

Se acordó de forma tentativa con la DNV que el MOP quedará responsable por toda actividad relacionada con el PRIRMV, y que las consultas específicas sobre el PRIRMV se realizarían previo a la reunión de QRR del Banco, y que una primera versión final del PRIRMV será finalizada y publicada en las páginas del Banco y de la DNV previo a OPC.

El trabajo de campo para el PRIRMV verificará si en el resto de la traza existen situaciones de ocupación irregular que sean objeto de reasentamiento involuntario y de desplazamiento económico. Del lado de la provincia de Chaco se verificó durante la recorrida del Banco en la Misión de Identificación la presencia de construcciones precarias de carácter temporal que se ubican en la zona de inundación, utilizadas por pescadores durante la época en donde el Río Paraná baja y les permite acercarse a la costa a pescar. En general, las estructuras físicas y actividades socioeconómicas en las orillas del río Paraná en ambos márgenes del río se montan y se desmontan, desarrollándose de forma variable temporalmente, según los patrones de inundación y sequía en los humedales. En este sentido, se deberá verificar en los trabajos de campo la potencial afectación a estos pescadores y evaluar su condición de grupo vulnerable si corresponde.

Asimismo, en los vuelos de dron presentados por DNV, se visualizó la presencia de construcción y emprendimientos productivos de pequeña escala que podrían verse afectados por la construcción de los terraplenes y la operación de los tramos viales de acceso al puente, que incluso podrían generar riesgos de afectación al movimiento de animales entre potreros si no se instalan pasos de ganado. El EIA indica que se proponen 25 alcantarillas al largo de la traza diseñadas en base a retornos de 1000 años, los cuáles también funcionarían como pasos de fauna y personas.

Finalmente, el Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial 2040 del Municipio de Resistencia, y el [Plan Maestro Nueva Resistencia](#) (ver imagen en el Anexo A) demuestran que hay planes para la expansión del desarrollo urbano hacia el suroeste del límite actual de la ciudad de Resistencia hacia e incluyendo áreas de influencia de las obras de autopista del Segundo Puente Chaco-Corrientes. El Plan Maestro Nueva Resistencia abarca el plan de desarrollo del nuevo Barrio Nuevo Sur que se ejecuta en lo que eran las tierras del antiguo Campo de Tiro. El límite del nuevo barrio estaría ubicado a aproximadamente 1 km de la traza de la autopista. La construcción de la autopista, junto con los planes previstos a futuro de urbanización y ordenamiento y desarrollo territorial, podrían inducir un aumento de asentamientos humanos en el área de influencia y dentro de los humedales, representando riesgos tanto de aumento de vulnerabilidad humana frente a inundaciones, como de un aumento de conversión de hábitat crítico, como de afectación a la potencial absorción de CO<sub>2</sub> que tiene el humedal. Por esta razón, será desarrollado previo a la fecha de Directorio del Banco un análisis de ordenamiento de potenciales asentamientos humanos a lo largo de la vía, tomando en cuenta escenarios de crecimiento y

cuantificando los impactos sobre absorción de carbono. Dicho estudio recomendará acciones de fortalecimiento institucional para evitar y minimizar ocupación de áreas protegidas futuras hacia los años 2030 y 2050. Ver NDAS 6 para una descripción de las áreas protegidas en el área de influencia.

Estos impactos y riesgos serán verificados durante el periodo de debida diligencia del Banco mediante la realización de la EIASC, PRIRMV, y análisis de ordenamiento territorial.

**NDAS-6. Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de los recursos naturales vivos**

*Sí*

La construcción del Proyecto resultaría en la conversión directa de hábitats en un área de al menos 240 hectáreas, incluyendo áreas de hábitats críticos terrestres y acuáticos en toda la traza entre la Provincia de Chaco y la Provincia de Corrientes. Más allá de huella de las obras viales, se plantea obtener de yacimientos cercanos más de 3,56 millones de m<sup>3</sup> de suelos cohesivos y unos 3.1 millones de m<sup>3</sup> de arenas para el refulado en la conformación de los terraplenes. También se plantea dragar el río Paraná en el canal de servicio para obtener acceso a la línea de pilotes dentro del cauce del río. Estas actividades resultarán en impactos no significativos a hábitats incluyendo hábitats críticos a una escala de paisaje o ecosistema. Sin embargo, las obras requieren la conversión de hábitats críticos en la zona de camino, la cual tiene un tramo en el Sitio Ramsar de 160 m de ancho, la cual será ocupada por un terraplén de refulado y suelo cohesivo. Será necesario demostrar durante la debida diligencia que no existen alternativas viables de diseño de acuerdo con la jerarquía de mitigación minimizar los impactos al hábitat crítico.

Referente a afectación a flora, el diseño preliminar del Anteproyecto incluye el desbosque, destronque y limpieza de terreno en 129,30 ha compuesto por vegetación arbórea, no incluyendo áreas de vegetación herbácea. El EIA existente propone un Proyecto de Reforestación Compensatoria y Adecuación Paisajística mediante el cual se propone reponer 6.380 individuos arbóreos y 1.772 individuos de arbustos. El Ordenamiento Territorial de Bosque Nativo (OTBN) del gobierno argentino clasifica la mayoría de bosque en el área de influencia como Categoría II, definida por la Ley 14.888 como "Áreas de mediano valor de conservación, que pueden estar degradadas pero que, a juicio de la Autoridad de Aplicación, con la implementación de actividades de remediación, pueden tener un valor alto de conservación. Podrán ser sometidas a los siguientes usos: turismo, recolección e investigación científica" (ver imagen en Anexo).

Referente a afectación de fauna, el EIA existente presenta listas de especies de flora y fauna terrestre general para la región en la cual se ubica el Proyecto, sin indicar cuales especies tienen presencia confirmada en el área de influencia del Proyecto. Por ejemplo, se incluyen el ciervo de pantanos o guazú pucú (*Blastocerus dichotomus*, vulnerable) y el tapir o danta (*Tapirus terrestris*, vulnerable), y *Harpophalietus coronatus* (águila chaqueña, en peligro), especies de interés de la conservación a nivel global y nacional según la lista del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable (MADyS), CITES, y la Lista Roja de la UICN. Si estuvieran presentes en los hábitats a ser atravesados por las vías sobre terraplén, se requerirían medidas especiales para evitar y minimizar impactos a estas especies sensibles a la cacería, el ruido y los vehículos.

El EIA también incluye como anexo un estudio de línea base biótica terrestre para la traza del Proyecto, preparado en 2018 por el Centro de Ecología Aplicada del Litoral (CECOAL). Este estudio presenta información primaria obtenida por observaciones en puntos de muestreo en zonas representativas en el área general del Proyecto, pero no incluye una cuantificación de valores de biodiversidad específica a nivel de la traza y áreas de yacimientos. El EIA presenta información secundaria general sobre la ictiofauna y ecología del río Paraná y los humedales, pero no presenta datos específicos a la huella del Proyecto. Durante la misión de identificación la Secretaría de Medio Ambiente y Biodiversidad de Chaco

mencionó la presencia del aguará guazú o lobo de crin (*Chrysocyon brachyurus*), una especie vulnerable (VU) según la Lista Roja de la UICN a nivel nacional, en la zona del terraplén. El terraplén fragmentaría varios bosques en forma de isla o galería que potencialmente albergan primates como el carayá o mono aullador (*Alouatta caraya*). Los estudios complementarios evaluarán los efectos de fragmentación, efecto barrera y mortandad de fauna por atropellamiento vehicular a lo largo de los tramos viales a ser construidos y las necesidades de pasos de fauna para evitar y minimizar estos impactos.

El EIA existente contempla la instalación de 3 pasos de fauna sobre elevación de 0,30 m de la semisuperficie de platea, y alambrados para encausar al ganado hasta el límite de la zona de caminos. Se proyecta también que las estimadas 25 alcantarillas diseñadas en el Anteproyecto sirvan como pasos de fauna durante la época seca. Algunas especies de la ornitofauna de ambientes acuáticos se presentan con alta densidad poblacional, estimándose superior a los 20.000 ejemplares por especie, sobre todo dentro de las familias Anatidae, Ardeidae y Charadriidae. A su vez, el cauce principal del sistema es ruta de migración e importante zona de cría y alimentación de peces autóctonos migratorios de los grandes ríos, como el dorado *Salminus maxillosus* y los surubíes *Pseudoplatystoma coruscans* y *P. fasciatum*.

No hay un análisis en el EIA existente de los impactos y riesgos socioambientales relacionados con el dragado del río, por lo que se requiere evaluar los impactos del dragado y construcción de estructuras dentro del cauce del río Paraná sobre la ictiofauna y el comportamiento hidráulico del río, previo al inicio de las actividades de dragado. Además, se debe evaluar los impactos a la biodiversidad, ecosistemas y servicios ecosistémicos por alteraciones de patrones de escurrimiento y drenaje superficial por la construcción y operación de terraplenes, puentes y alcantarillas, tanto en la llanura de inundación del Paraná como todo el largo del Proyecto. Se debe evaluar si la propuesta de viaducto versus terraplén es adecuada para prevenir y minimizar tales impactos al oeste del Paraná.

Se construirán obras dentro de las siguientes áreas legalmente protegidas e internacionalmente reconocidas por alto valor de biodiversidad (ver mapas en Anexo): Sitio Ramsar Humedales Chaco y el Área de Importancia para la Conservación de Aves (AICA) Valle Fluvial del Río Paraguay-Paraná. El Sitio Ramsar incluye toda la Provincia de Chaco al este de la RN 11 hasta el límite con Provincia de Corrientes en el río Paraná. Existen áreas protegidas provinciales y privadas también protegidas por ley local (ver imagen en Anexo): las islas Barranqueras, Chaco, y La Calia protegidas por Ley 532-R; y una reserva privada ubicada en Ruta 11, Km. 995 en el Departamento de San Fernando. Además, existe una propuesta de crear un área protegida al sur de la ciudad de Resistencia en el área del Proyecto.

El río Paraná es un corredor de importancia global para especies migratorias de peces de agua dulce y los humedales colindantes son de importancia global para aves migratorias. Se evaluará durante la debida diligencia si las intervenciones necesarias para construir el puente y viaductos presentan riesgos e impactos que requieran de mitigaciones especiales.

El tramo correntino entre el río Paraná y la RN 12 incluye un área reconocida como "Reserva Santa Catalina" que no es formalmente reconocida como área protegida pero que contiene manchones de bosque en una matriz bastante más antropizada que el tramo chaqueño. Además, el tramo correntino de la Isla de la Palomera hasta el Arroyo Pirayuí está dentro del Área Clave para la Conservación de la Biodiversidad (KBA) "Río Paraná" propuesta para la Provincia de Corrientes en 2022 por Aves Argentinas y otras ONGs nacionales.

No se prevé el uso o introducción intencional de especies exóticas invasivas. Sin embargo, la EIASC asegurará que se controlen tales especies durante la construcción y operación del Proyecto.

En cuanto a servicios ecosistémicos, la integridad física el Proyecto depende de la regulación hídrica que reduzca el riesgo de inundaciones catastróficas. El EIA presenta una reseña de los servicios ecosistémicos a nivel regional del Gran Chaco, pero no incluye una evaluación específica de los servicios ecosistémicos desde la perspectiva de las comunidades locales del área de influencia del Proyecto. Sin embargo, se

sabe que las comunidades locales aprovechan de diversos servicios ecosistémicos brindados por los sistemas biofísicos locales, incluyendo la provisión de recursos pesqueros recreativos, de subsistencia y comerciales, la provisión de forraje nativo para animales doméstico y la regulación de inundaciones. Los estudios complementarios incluirán una revisión sistemática para identificar servicios ecosistémicos prioritarios a través de un proceso participativo con personas a ser afectadas por el Proyecto. En cuanto a servicios ecosistémicos, el Proyecto depende de la regulación hídrica que reduzca el riesgo de inundaciones catastróficas.

El Proyecto no promueve directamente el uso o producción de recursos naturales vivos. Sin embargo, la EIASC evaluará si existen probables impactos indirectos o inducidos relacionados a los objetivos y resultados esperados del Proyecto. Se analizará si la construcción requerirá insumos (postes, vigas, tablas de madera) que serán obtenidos de bosques nativos para luego determinar si existe riesgo de conversión o degradación de hábitats naturales y/o críticos.

Los estudios existentes presentan información secundaria en parte y no presentan una identificación clara de los valores de biodiversidad que serían afectados por la construcción y operación del Proyecto de manera que permitan la cuantificación de pérdidas esperadas, paso necesario para la proposición de actividades para compensarlas en caso de hábitats naturales no críticos o de la propuesta de otras actividades en caso de hábitats críticos.

Los impactos y riesgos a la biodiversidad y los servicios ecosistémicos serán verificados durante el periodo de debida diligencia del Banco mediante la realización de los estudios complementarios. Antes de la misión de análisis (planificada para mediados de junio de 2023), se preparará:

- 1) Una Evaluación de Hábitats Críticos que incluye (i) la delimitación y caracterización preliminar de las áreas de hábitats modificados, naturales y críticos a ser afectados por la construcción y operación del Proyecto, (ii) una evaluación para determinar si el Proyecto tendrá impactos adversos cuantificables sobre valores de biodiversidad para los cuales se identifican hábitats críticos, los resultados de consultas con los gestores y partes interesadas del Sitio Ramsar y el área protegida propuesta y (iv) una propuesta preliminar de acciones para lograr ganancias netas en hábitats críticos y pérdida neta cero en hábitats naturales que no sean críticos, de acuerdo con la jerarquía de mitigación. Si se demuestra cumplimiento con los requisitos para acciones en hábitats críticos y áreas legalmente protegidas, DNV debe presentar un Plan de Acción de Biodiversidad (PAB) antes de solicitar no objeción para el inicio de obras en hábitats críticos. Según los resultados de la EHC, podría conformarse como una acción del Plan de Acción Ambiental y Social (PAAS) de la operación el desarrollo y ejecución del PAB.
- 2) La EIASC incluirá:
  - Un análisis complementario de corredores biológicos en base a datos secundarios de fauna
  - Un Plan de Compensación de Hábitats Naturales No-Críticos que tenga en cuenta la pérdida de sumideros de carbono debido al proyecto y los cambios en las condiciones hídricas debido al cambio climático y al proyecto.

Estos estudios analizarán de forma detallada las superficies de cada tipo de hábitat natural a ser convertido por las obras, los yacimientos y cualquier instalación conexas, incluyendo campamentos y faenas.

Además, se realizará un análisis del riesgo de que el nuevo corredor vial induzca un aumento de asentamientos en áreas protegidas (ver NDAS 5 para más información).

El 3.9% de la población de la provincia de Chaco se reconoce indígena. El 74,5% de esa población se autorreconoció perteneciente al pueblo Qom, el 11,2% al Wichí y 9,4% al Mocoví, siendo un 58,6% que vive en zonas urbanas.

En Corrientes, el 0,5% se reconoce indígena, siendo que el 85,5% vive en zonas urbanas de la provincia.

La información sobre presencia de pueblos indígenas es escueta en el EIA y solo se limita a datos generales de las provincias de Chaco y Corrientes y a una somera identificación de comunidades cercanas a la ciudad de Resistencia (Chaco).

En este sentido, de acuerdo con el análisis inicial de la información, en el área de influencia indirecta, se identificó la presencia de 11 comunidades indígenas, principalmente pertenecientes a la etnia Qom. Por la ubicación de las mismas se estima que los impactos a las mismas son indirectos y obedecen más a posibles impactos acumulativos que podrían generar las obras durante la fase de construcción, sin embargo, la magnitud de los impactos y riesgos será analizado con más detalle con un Análisis Sociocultural (ASC) como parte de la EIASC, cuyos principales resultados se integrarán, de ser necesario, en un Plan de Pueblos Indígenas (PPI) que será parte del Plan de Gestión Ambiental y Social preparado para el proyecto. La complejidad del ASC será proporcional al tipo y magnitud de los riesgos e impactos, así como de la vulnerabilidad de la población.

La información de línea base incluirá una caracterización completa de las comunidades de los pueblos indígenas (su demografía; condiciones socioeconómicas; tenencia de la tierra; uso de los recursos; medios de vida); medios de producción (sistemas de tenencia de la tierra, usos consuetudinarios de la tierra); estructura y gobernanza comunitaria, incluyendo normas, valores, reglas, costumbres, comportamientos y mecanismos de toma de decisiones; una descripción de su cosmovisión y creencias; aspectos y dinámicas de género; análisis de los aspectos simbólicos (valores, tradiciones, costumbres, creencias); análisis de la vulnerabilidad social (vulnerabilidad socioeconómica y riesgo potencial de exclusión de los beneficios previstos del proyecto);

En el caso que se identifique que existen impactos negativos potenciales sobre las comunidades indígenas, se incluirá una descripción de las medidas culturalmente apropiadas que se llevarán a cabo para manejar los riesgos e impactos del proyecto en los pueblos indígenas, así como las medidas que se tomarán para garantizar que sean beneficiarios del proyecto en igualdad de condiciones. Una descripción de los costos y el presupuesto, el cronograma, y las personas/roles que serán responsables de la ejecución de las medidas de manejo de riesgos e impactos.

En línea con lo anterior, si fuera necesario se incluirá una descripción del proceso que se implementará para asegurar un proceso de negociación de buena fe culturalmente apropiado que sea intergeneracional y representativo de género. En dicho caso, se incluirá la retroalimentación obtenida de los pueblos indígenas sobre cómo debe llevarse a cabo el proceso. Si fuese requerido, se elaborará un PPI con una amplia participación de los representantes de los diferentes grupos de comunidades de pueblos indígenas para garantizar que responde a sus propias prioridades. En los casos en los que sea necesario obtener el Consentimiento Libre, Previo e Informado (CLPI), esta sección describirá el proceso y los medios acordados para documentar sus resultados (consentimiento y opiniones discrepantes). Entre otra información, esta sección resumirá el proceso de divulgación de información, cómo se plantearon las cuestiones durante las consultas/el proceso de CLPI, y cómo se abordaron esas cuestiones. Se describirá también cómo se abordaron los requerimientos de participación de otras NDAS relacionadas tales como la NDAS 8 (patrimonio cultural) y NDAS 6 (servicios ecosistémicos).

El análisis se expandirá a entender los aspectos relacionados al patrimonio cultural tangible (sitios sagrados, rocas, lagos y cascadas) y patrimonio cultural intangible (conocimiento, innovación y prácticas comunitarias de la vida tradicional de los pueblos); entre otros y según proceda.

En este sentido, y como resultado de una reunión que se mantuvo durante la Misión de Identificación con el Instituto del Aborigen Chaqueño en la Provincia de Chaco, se dio a conocer que ese instituto mantiene un registro de 187 tierras disputadas en la provincia. Se solicitó una copia del registro mediante la DNV para corroborar si alguna de estas tierras estaría ubicada en el área de influencia directa del Proyecto. El Instituto manifestó conocer el Proyecto y su emplazamiento, y compartió que perciben que el proyecto será positivo porque aumentará el tránsito lo cual redundaría en un aumento en la venta de artesanías que las comunidades indígenas del Chaco realizan y ofrecen a la vera de la ruta.

Durante la reunión explicaron cómo funciona su organización y la periodicidad de sus reuniones, lo cual será un insumo para incluir en el potencial Plan de Pueblos Indígenas de identificarse afectaciones durante la realización del ASC, o de lo contrario se incluirán en el Plan de Participación de Partes Interesadas dado que son un actor relevante en el territorio chaqueño.

Estos impactos y riesgos serán verificados durante el periodo de debida diligencia del Banco mediante la realización de los estudios complementarios requeridos a través del Análisis Sociocultural (ASC).

**NDAS-8. Patrimonio cultural**

*Sí*

El EIA existente incluye un relevamiento del patrimonio histórico, de interés social, y cultural dentro del ámbito urbano en las ciudades de Resistencia y Corrientes. Este análisis indica que el patrimonio relevado existiría solamente dentro del ámbito urbano en el Área de Influencia Indirecta.

Sin embargo, considerando que el proyecto comprende mayormente infraestructura lineal que atraviesa paisajes bioculturales complejos, es probable que se intersecta con valores de patrimonio cultural en el ámbito rural y natural, incluyendo posibles sitios arqueológicos o históricos. En particular, se observan patrones de vegetación arbórea sugestiva de tales valores en el sector entre los KP 1+900 y 4+000 (desde RN11) dónde existe un mosaico de islas de bosque, humedales y terraplenes arbolados cuyo origen se requiere evaluar para poder descartar valores de patrimonio cultural. El Proyecto no propone ni promueve el uso comercial de patrimonio cultural.

El EIA establece en el PMA un Programa Socioeconómico y Cultural que contiene medidas para el control a la afectación de los sitios arqueológicos, incluyendo un Plan de Seguimiento Arqueológico, referente al análisis dentro de las ciudades de Resistencia y Corrientes. Estas medidas cumplen con los requisitos de la NDAS8; sin embargo, los aspectos de evaluación tanto de patrimonio tangible como intangible de la NDAS8 fuera del ámbito urbano, dentro del ámbito rural y natural, serán fortalecidas mediante la realización del Análisis Sociocultural.

Los impactos y riesgos sobre patrimonio cultural serán verificados durante el periodo de debida diligencia del Banco mediante la realización del Análisis Sociocultural, como parte de la EIASC.

**NDAS-9. Igualdad de género**

*Sí*

Existe un riesgo de desigualdad de género asociado a la construcción del Proyecto, especialmente relacionado con: la implementación equitativa de los planes de mitigación la gestión del reasentamiento físico involuntario del Barrio Esperanza y del posible desplazamiento económico que resulte de expropiaciones de parcelas; y con el desarrollo y realización de consultas públicas sobre el Proyecto y sobre el Plan de Reasentamiento Involuntario. Existe asimismo un riesgo de violencia sexual y de género, relacionado sobre todo con el relacionamiento entre trabajadores y comunidad en zonas rurales y urbanas en el área de influencia del Proyecto, y entre la fuerza laboral en sí.

El EIA existente no incluye un Análisis de Riesgos de Género asociados al Proyecto. Por esta razón, será realizado dicho análisis como parte de la EIASC para evaluar los posibles riesgos e impactos que se

generen enfatizando las posibles afectaciones que se pueden generar de manera desigual en términos de género. El Análisis de Género analizará los riesgos del Proyecto respecto al acceso desigual a actividades remuneradas y no remuneradas, beneficios del proyecto, así como riesgos de incremento de la violencia de género por el aumento de personal foráneo asociado a la obra. Se incorporará en los PGL de la operación lineamientos específicos sobre esta norma y lineamientos para su difusión y cumplimiento, no solo entre el personal afectado a la obra sino también entre las comunidades donde se emplaza el proyecto. Estos incluirán la difusión de los códigos de conducta y de los protocolos de prevención y atención de casos de violencia de género, abuso sexual y acoso laboral que forman parte de los mecanismos de quejas del proyecto y para trabajadores, entre otros.

El PRIRMV incluirá acciones específicas para garantizar el acceso a compensaciones y titulaciones con énfasis en aspectos de género.

A su vez el PPPI incluirá medidas para asegurar la participación sin discriminación por motivos de género, así como espacios seguros para la participación de mujeres y personas LGBTQ+.

Estos impactos y riesgos serán verificados durante el periodo de debida diligencia del Banco mediante la realización de los estudios complementarios requeridos.

<b>NDAS-10. Participación de las partes interesadas y divulgación de información</b>	<i>Sí</i>
--	-----------

El EIA existente incluye un mapeo de actores locales, los cuales, durante la realización de los estudios técnicos y las versiones preliminares de los estudios socioambientales, fueron convocados a participar de diversas acciones de comunicación con partes interesadas y representantes de actores territoriales de gobierno de ambas provincias, durante los años 2016 y 2018. La sistematización de dichas instancias, incluyendo el listado de actores e instituciones entrevistados, así como el registro de las entrevistas se incluyó en el EIA y Anexo 1, Capítulo 1.

En total se mantuvieron reuniones y entrevistas con 38 actores sociales, prevaleciendo representantes de los gobiernos locales, el sector académico (Universidad Nacional del Nordeste y la Universidad Tecnológica Nacional) como también el CONICET; referentes del sector sindical, así como instituciones de la sociedad civil, como fundaciones, ONG, tanto orientadas al tratamiento directo de cuestiones ambientales o de bien público, local o regional, como también colegios de profesionales.

En el plano de la gestión local se mostraron preocupaciones, tales como tener en cuenta en las áreas próximas al proyecto, la posible afectación a predios de unidades productivas o personas planteándose en tales casos una actuación conjunta y coordinada de actores públicos y privados.

Se registró preocupaciones sobre la potencial afectación, durante la etapa de construcción, de atributos del sistema natural del recurso Río Paraná junto a la necesidad de adoptar medidas sobre las áreas de humedales del sitio Ramsar.

Asimismo, se plantearon preocupaciones respecto de la demanda de mano de obra y el pedido de contratación de mano de obra y proveedores locales.

Durante la debida diligencia se realizará un Plan de Participación de Partes Interesadas (PPPI) para la operación, que rescatará el detalle de las entrevistas y reuniones con 38 actores sociales, tanto como establecerá los procedimientos para la realización durante la preparación de la operación del Banco de dos consultas públicas sobre el Proyecto y los estudios ambientales y sociales realizados hasta la fecha, una en Resistencia (Chaco) y otra en Corrientes (Corrientes). Estas consultas seguirán lo establecido por el MPAS, dado que las autoridades locales que otorgan la licencia ambiental al Proyecto solo requieren la difusión de los documentos socioambientales y la realización de una audiencia pública donde no se

responden preguntas, ni se elaboran informes con la información presentada, preguntas recibidas y respuestas brindadas que luego se ponen a disposición del público.

Durante la Misión de Identificación (planificada para junio de 2023), el Banco solicitó que la DNV realice un proceso de consulta pública que explique el Proyecto, mencione los impactos positivos y negativos, y las correspondientes medidas de mitigación a dichos impactos. Asimismo, dicho proceso de consulta pública deberá cumplir con los requerimientos del Banco en el sentido que sea un proceso de consulta pública significativa, que se dé dentro del marco del PPPI y que se reciba la retroalimentación de las poblaciones afectadas. Dicho Proceso de Consulta deberá incluir a los grupos de interés del Proyecto que se identifiquen, así como a las personas impactadas, incluyendo a los propietarios de terrenos a expropiar, sociedad civil, incluyendo otros grupos de interés.

El PPPI incluirá además una actualización del mapeo de partes interesadas, un cronograma específico, la metodología de interacción y divulgación de información con dichas partes durante todo el ciclo de vida de todo el Proyecto distinguiéndose entre las partes afectadas y otras partes interesadas y se presentarán los mecanismos de quejas y reclamos del proyecto, así como aquellos disponibles en el Banco. El PPPI será divulgada en la página web del Banco previo a la Misión de Análisis.

Asimismo, la versión final del PPPI incluido el informe sobre el proceso de consulta e involucramiento de partes interesadas estará incluido en la versión final del EIASC el cual se divulgará previo a OPC.

### Diligencia ambiental y social debida en el BID

#### Estrategia de diligencia debida

<i>Requisito de evaluación ambiental y social</i>	<i>Estado de desarrollo</i>	<i>Recursos estimados para finalizar (especificar el costo para el Banco o el prestatario)</i>	<i>Calendario estimado para finalizar (incluida la consulta)</i>
<i>Análisis de alternativas complementario en base a datos cuantitativos y costos-beneficios ambientales y sociales, incluyendo estimaciones y alternativas para la minimización de gases de efecto invernadero</i>	<i>Aún no preparado.</i>	<i>N/A. A ser realizado por la Dirección Nacional de Vialidad. El Banco apoyará con la estimación de GEI con herramientas existentes.</i>	<i>Ejecución prevista en 3 meses: inicios de abril de 2023. Publicación de versión apta a ser divulgada antes del 15 de junio. Consulta: fines de junio 2023.</i>
<i>Evaluación de Impacto Ambiental y Social Complementario con Plan de Gestión Ambiental y Social Complementaria (EIASC). Incluirá:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Análisis de Impactos Acumulativos</i></li> <li>• <i>Procedimientos de Gestión Laboral</i></li> <li>• <i>Evaluación de Impactos en Salud</i></li> </ul>	<i>Aún no preparado.</i>	<i>Consultores (\$70000 (estimación) Fuente: Recursos del Banco</i>	<i>Ejecución prevista en 3 meses: inicios de abril de 2023. Publicación de versión apta a ser divulgada antes del 15 de junio. Consulta: fines de junio de 2023.</i>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Análisis de Servicios Ecosistémicos y de cómo estos podrían verse disminuidos por el efecto combinado del cambio climático y los impactos puntuales y acumulativos del proyecto</i></li> <li>• <i>Análisis de Riesgo de Género</i></li> <li>• <i>Análisis Sociocultural (ASC) y, si fuera necesario, Plan de Pueblos Indígenas (PPI).</i></li> </ul>			
<p><i>Sistema de Gestión Ambiental y Social – Documento Síntesis</i></p>	<p><i>Aún no preparado. Será realizado un SGAS Documento Síntesis para la operación, complementando los aspectos del SGAS de la DNV, en cumplimiento con la NDAS1.</i></p>	<p><i>Formará como entregable del contrato para la EIASC. Fuente: Recursos del Banco</i></p>	<p><i>Ejecución prevista en 2-3 meses: inicios de abril de 2023.</i></p>
<p><i>Plan de Participación de las Partes Interesadas</i></p>	<p><i>Será realizado un PPPI como parte del SGAS Documento Síntesis que contendrá un mapeo de las partes interesadas, Plan de Consulta Pública, Mecanismo de Quejas y Reclamos de la operación, y procedimientos para divulgación y comunicación.</i></p>	<p><i>Formará como entregable del contrato para la EIASC. Fuente: Recursos del Banco</i></p>	<p><i>Ejecución prevista en 2-3 meses: inicios de abril de 2023.</i></p>

<p><i>Plan de Reasentamiento Involuntario y Restitución de Medios de Vida</i></p>	<p><i>Términos de Referencia para su elaboración</i></p> <p><i>Aún no comenzado</i></p>	<p><i>Consultores de apoyo al MOP (US\$20.000). Fuente: Recursos del Banco</i></p>	<p><i>Ejecución prevista en 5 meses: comienzo abril de 2023, finalización estimada en mediados de agosto de 2023.</i></p>
<p><i>Evaluación de Hábitats Críticos con:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Análisis complementario de corredores biológicos en base a datos secundarios de fauna, y</i></li> <li>• <i>Evaluación de impactos sobre sumideros y fuentes de carbono y gases efecto invernadero como resultado de la conversión de hábitats.</i></li> </ul>	<p><i>Aún no preparada.</i></p>	<p><i>Consultores (US\$40.000)</i></p> <p><i>Fuente: Recursos del Banco</i></p>	<p><i>Ejecución prevista en 3 meses: inicios de abril de 2023. Publicación de versión apta a ser divulgada antes del 15 de junio. Consulta: fines de junio de 2023.</i></p>
<p><i>Narrativa y Evaluación de Riesgo de Desastre y Cambio Climático Cualitativa y Cuantitativa.</i></p>	<p><i>Aún no preparado.</i></p>	<p><i>Consultores expertos: aprox. USD (US\$60.000).</i></p> <p><i>Fuente: Recursos del Banco</i></p>	<p><i>Ejecución prevista en 2-3 meses y Evaluación Cuantitativa 4 meses: inicios de abril de 2023.</i></p>
<p><i>Análisis de ordenamiento de potenciales asentamientos humanos a lo largo de la vía</i></p>	<p><i>Aún no preparado.</i></p>	<p><i>Consultores: US\$10.000.</i></p> <p><i>Fuente: Recursos del Banco</i></p>	<p><i>Ejecución prevista en 3 meses: inicios de abril de 2023. Publicación de versión apta a ser divulgada antes del 15 de junio. Consulta: fines de junio de 2023.</i></p>
<p><b>Anexos</b></p>			
<p><b>Anexo A</b></p>	<p>Mapas A&amp;S</p>		

Anexo A. Mapas ambientales y sociales

**Lo que vamos a hacer | Etapa 2**

Segundo Puente Chaco-Corrientes + Nueva Conexión RN 11 y 12 (anteproyecto finalizado)



**34,5 km**  
de autopista

**5,6 km**  
de viaductos de acceso

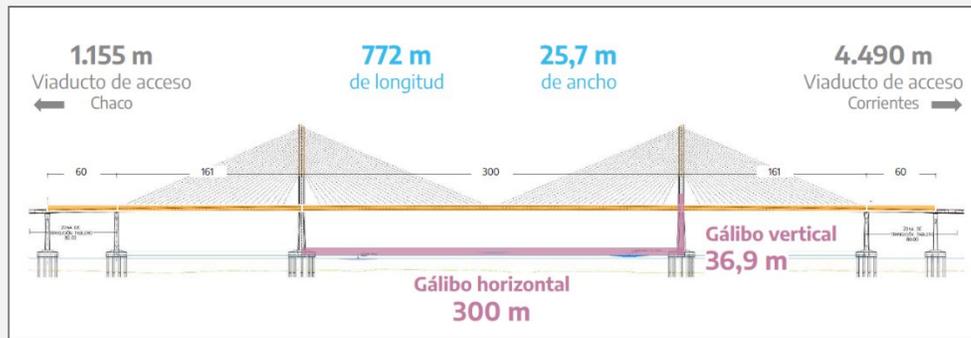
**772 m**  
longitud del puente

**\$98.438 M**  
inversión total

Ubicación y longitudes del Segundo Puente Chaco-Corrientes (Gobierno de Argentina)

**Características técnicas del Segundo Puente Chaco-Corrientes**

Puente atirantado de hormigón



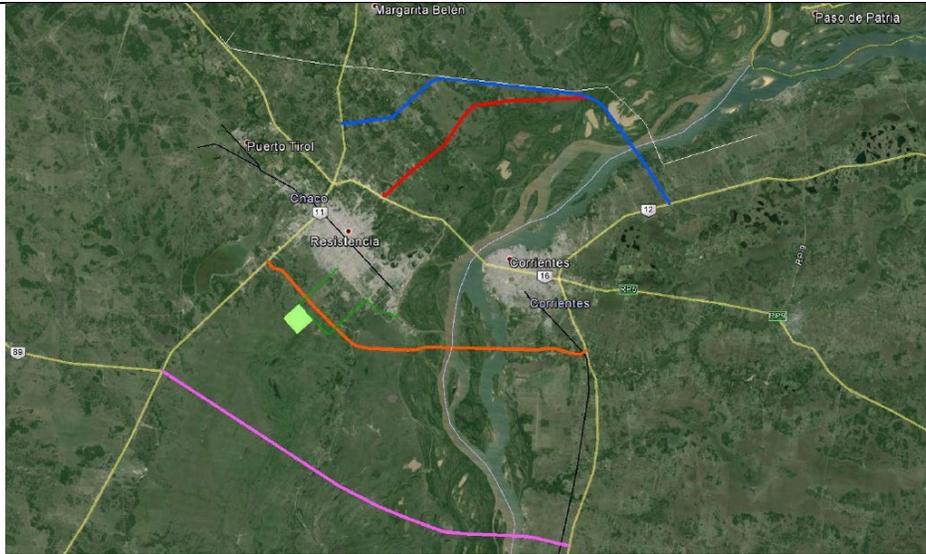
**4 carriles**  
2 por sentido de circulación

**2 pasarelas**  
peatonales

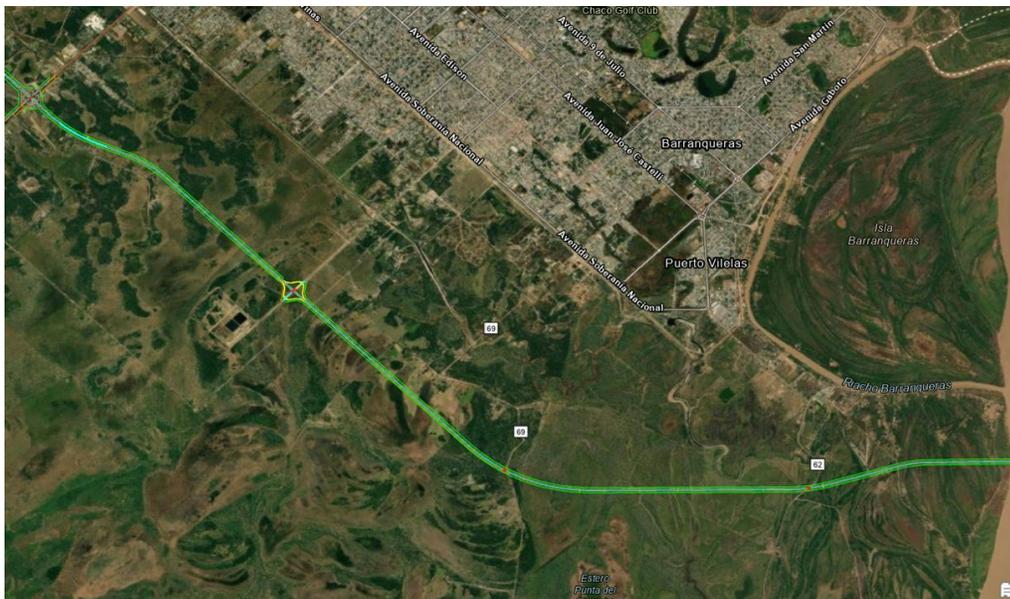
**5 vanos**  
772 metros total

330 m principal (1)  
161 m de compensación (x2)  
60 m de transición (x2)

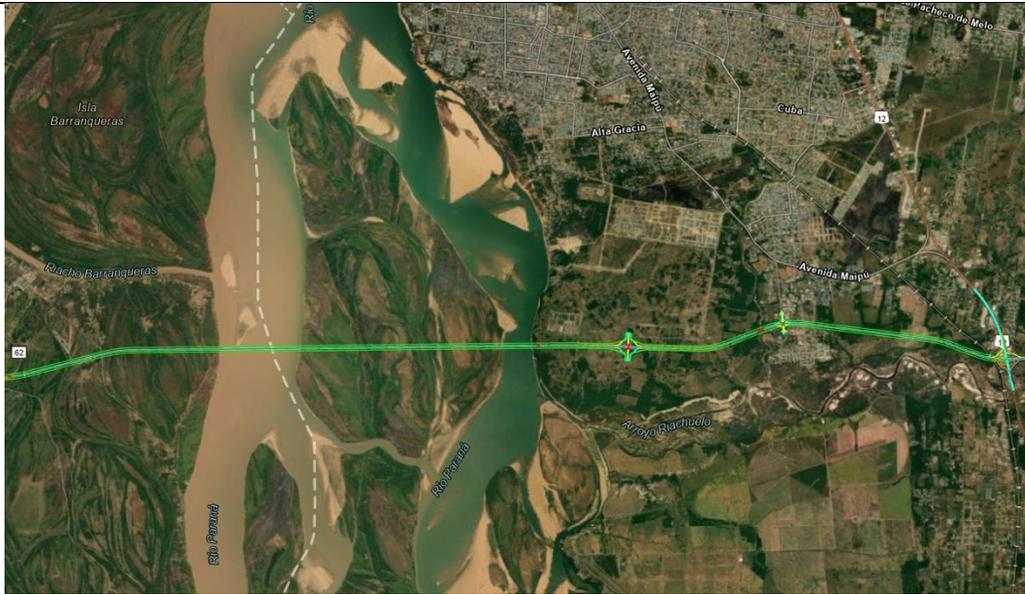
Perfil técnico del Segundo Puente Chaco-Corrientes (Gobierno de Argentina)



*Cuatro alternativas de traza que fueron analizadas para las obras (EIA existente). La alternativa escogida, Alternativa Centro, está en anaranjado.*



*Trazado de la autopista en terraplén y viaducto desde la RN11 al oeste hasta la orilla del río Paraná en la Provincia de Chaco*



Trazado del puente sobre el río Paraná, y autopista hasta la RN12 en viaducto y terraplén, en la Provincia de Corrientes.



Zona de afectación por Interferencia de la autopista en terraplen con el Barrio Esperanza, Corrientes. Se estima un reasentamiento involuntario de 72 viviendas, relevadas en rojo.

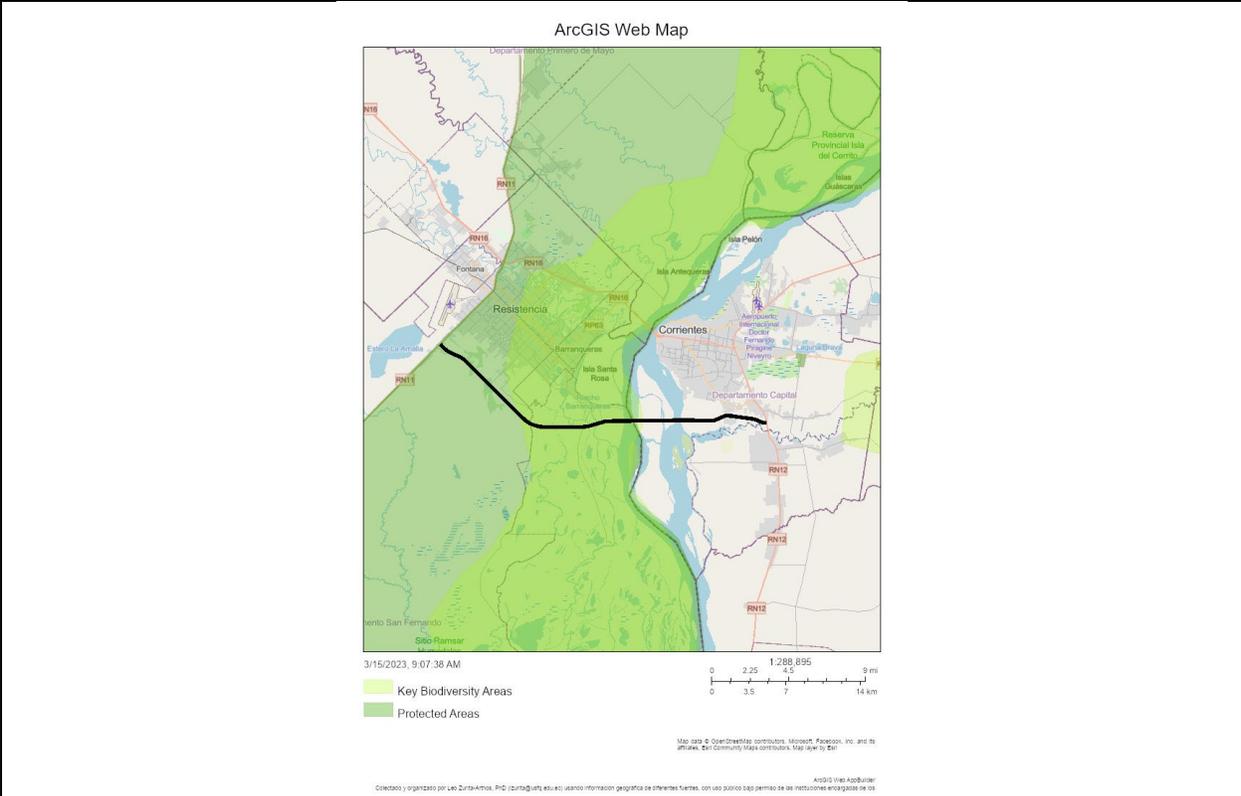




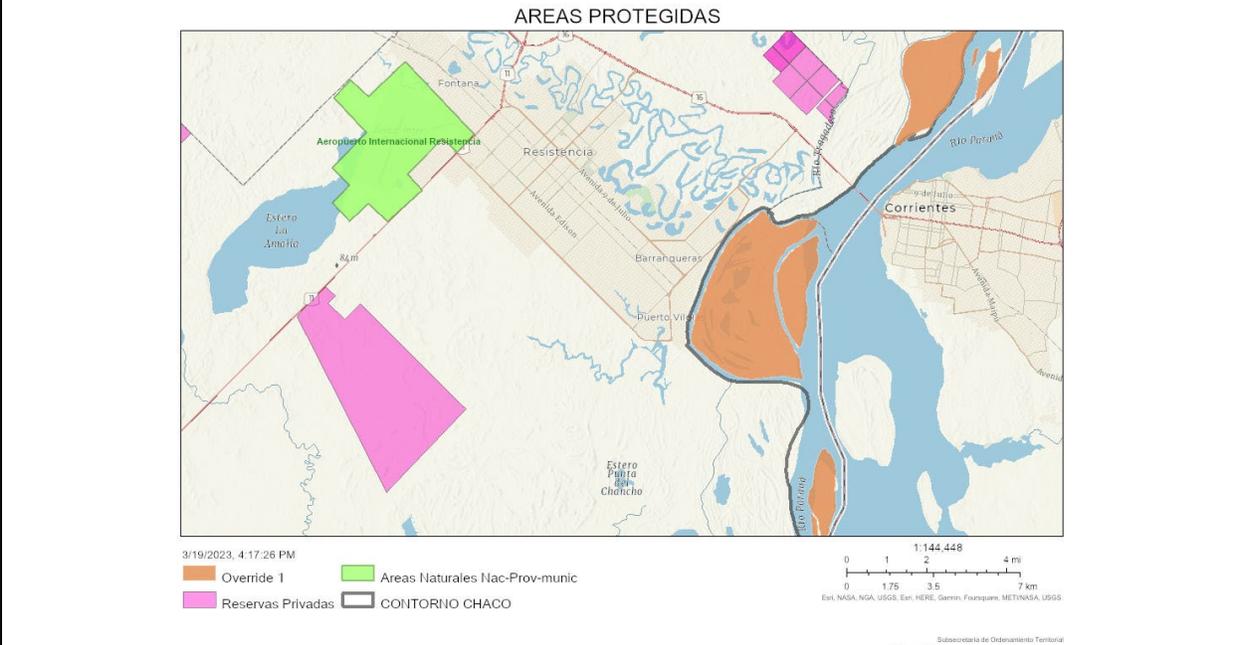
*Algunas de las viviendas que se verán afectadas por el reasentamiento involuntario en Barrio Esperanza, Corrientes.*



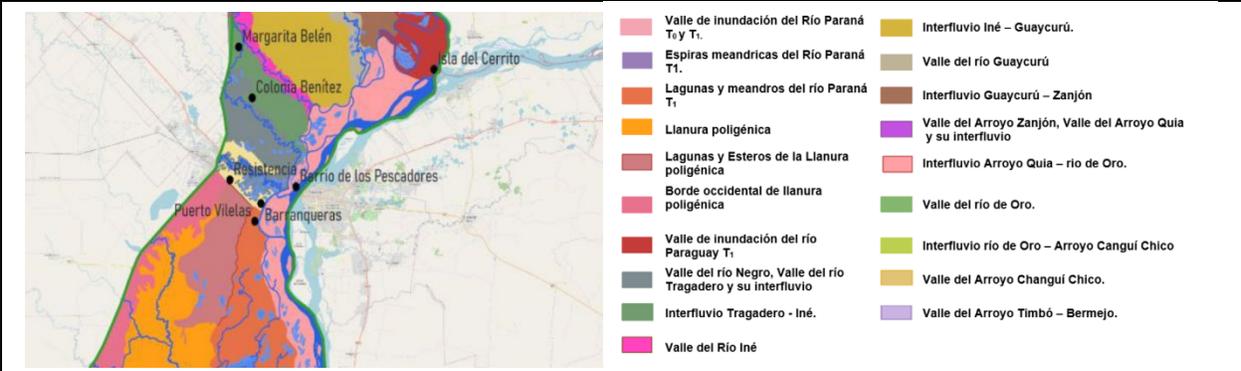
*Viviendas e instalaciones temporarias utilizadas por pescadores durante la época cuando baja el nivel del Río Paraná (margen derecha, Chaco)*



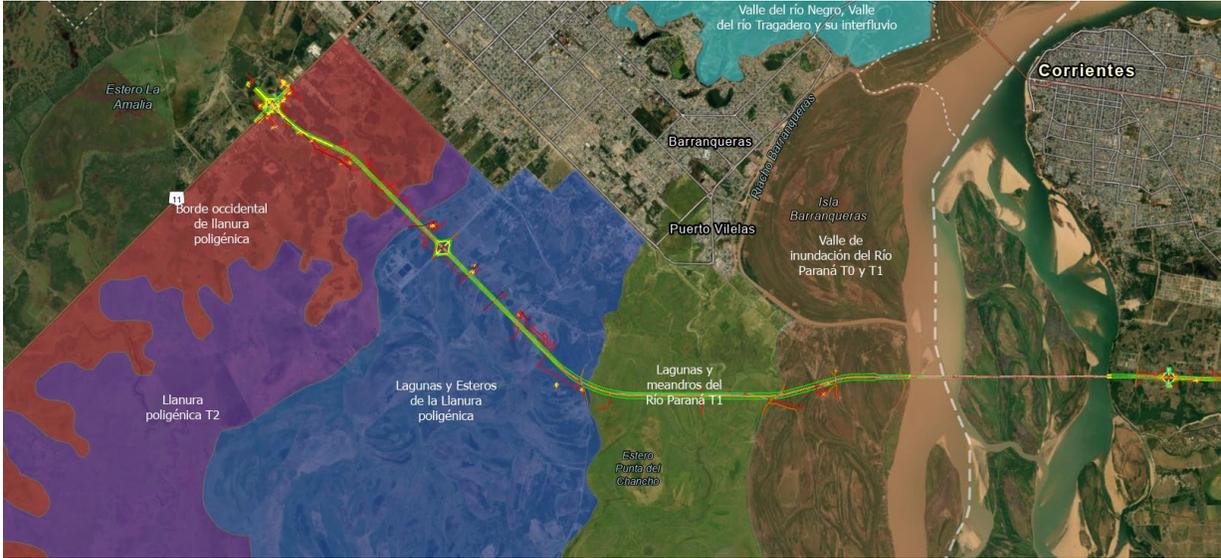
*Sitio Ramsar Humedales Chaco (verde claro) y Áreas Protegidas (verde oscuro)*



*Áreas protegidas provinciales y privadas protegidas por leyes locales (provinciales en anaranjado, privadas en fucsia) (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Territorial Sostenible de la Provincia de Chaco)*

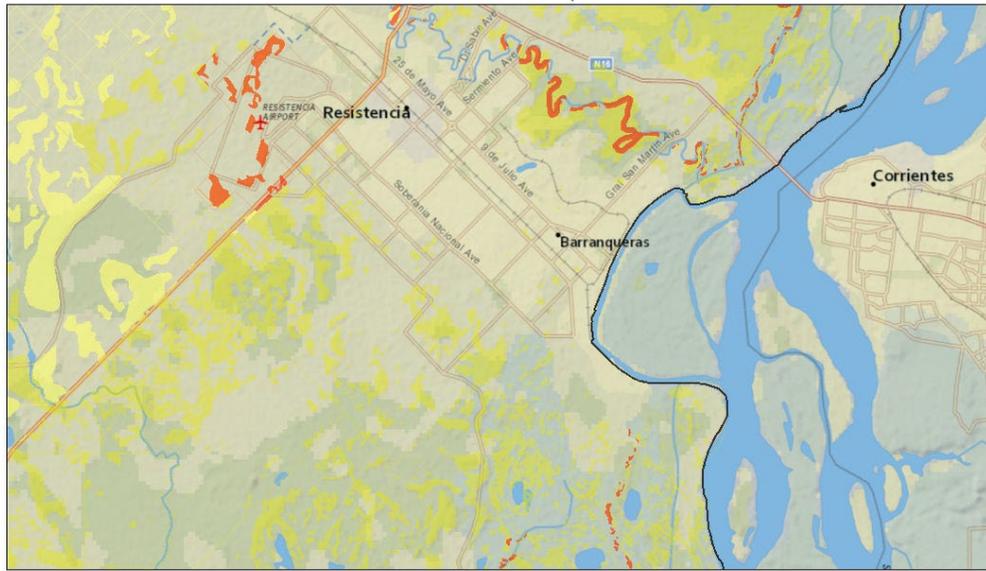


*Unidades de Paisaje de Humedales del Sitio Ramsar Humedales de Chaco, del Inventario de Humedales de la Provincia del Chaco. Primer Informe: Sitio Ramsar Humedales Chaco. Nivel 3: Unidades de Paisaje/Carina Suarez, Estefanía Meza Torres y Osvaldo Vázquez. Gobierno del Chaco. Febrero 2023. 44 pp)*



*Ubicación de la traza dentro de cinco Unidades de Paisaje de Humedales del Sitio Ramsar Humedales de Chaco (elaboración propia en base a datos del Inventario de Humedales de la Provincia del Chaco. Primer Informe: Sitio Ramsar Humedales Chaco. Nivel 3: Unidades de Paisaje/Carina Suarez, Estefanía Meza Torres y Osvaldo Vázquez. Gobierno del Chaco. Febrero 2023. 44 pp)*

### Ordenamiento Territorial de Bosques Nativos 2021

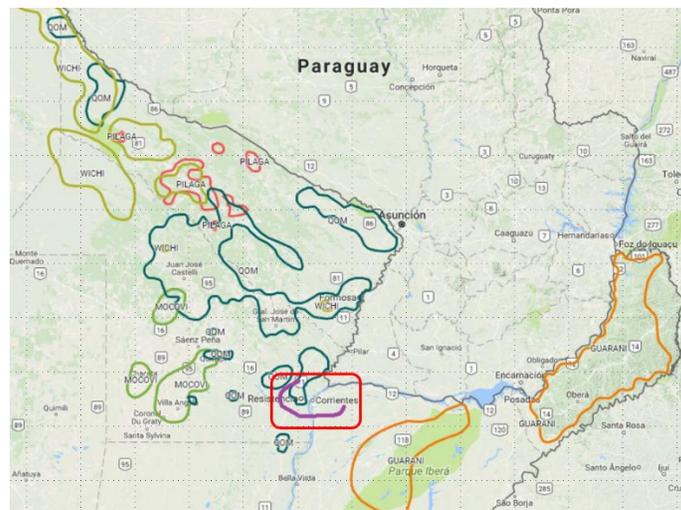


3/19/2023, 4:30:47 PM  
■ Categoría I  
■ Categoría II

1:144,448  
0 1 2 4 mi  
0 1.75 3.5 7 km  
National Geographic, Esri, Garmin, HERE, UNEP-WCMC, USGS, NASA, ESA, METI, NRCAN, GEBCO, NOAA, increment P Corp.

Subsecretaría de Ambiente y Biodiversidad  
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Territorial Sostenible

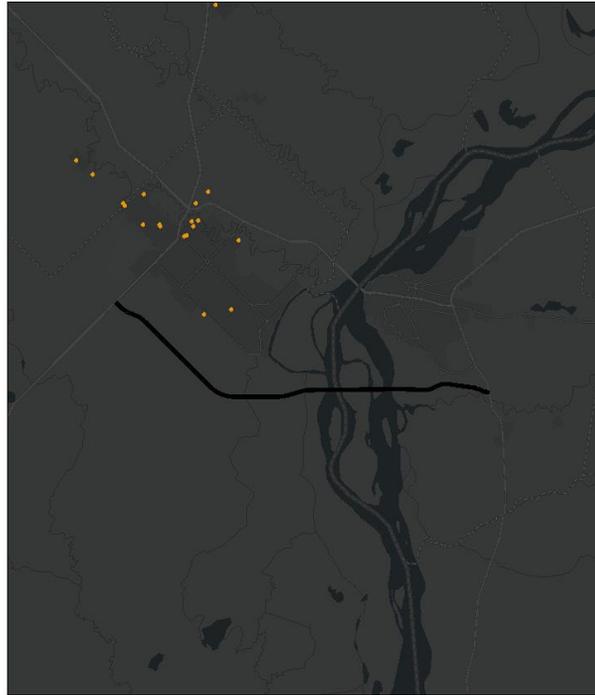
*Bosques de Categoría II en el Ordenamiento Territorial de Bosques Nativos (OTBN) de la Provincia de Chaco en el área de influencia de las obras (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Territorial Sostenible de la Provincia de Chaco)*



*Región NEA. Mapa de pueblos originarios. (Instituto Nacional de Asuntos Indígenas, 2010) en rojo se marca la zona del proyecto y en violeta se ve la traza*



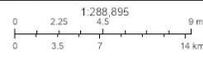
ArcGIS Web Map



3/10/2023, 2.08.21 PM

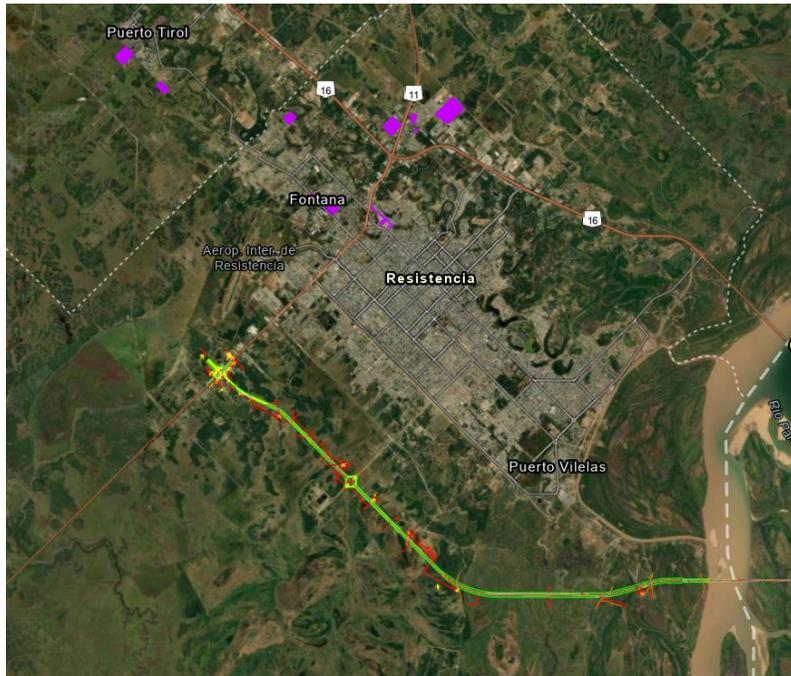
Poblados indígenas y afrodescendientes

• INDÍGENA



Em: HERE, Garmin, Foursquare, METINASA, USGS

Contenido y organizado por Leo Zurita-Armas, PhD (zurita@uqtr.edu.ec) usando información geográfica de diferentes fuentes, con uso público bajo permiso de las instituciones encargadas de los datos. ArcGIS Web AppBuilder



*Comunidades específicas demarcadas del pueblo indígena Qom en el área de influencia indirecta a más de 2km de la traza (puntos amarillos relevados por el Banco, polígonos violetas suministrados por la Provincia de Chaco)*



*Proyectos de desarrollo territorial proyectadas a futuro en el Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial 2040 del Municipio de Resistencia, en Provincia de Chaco, en el área de influencia de la autopista.*

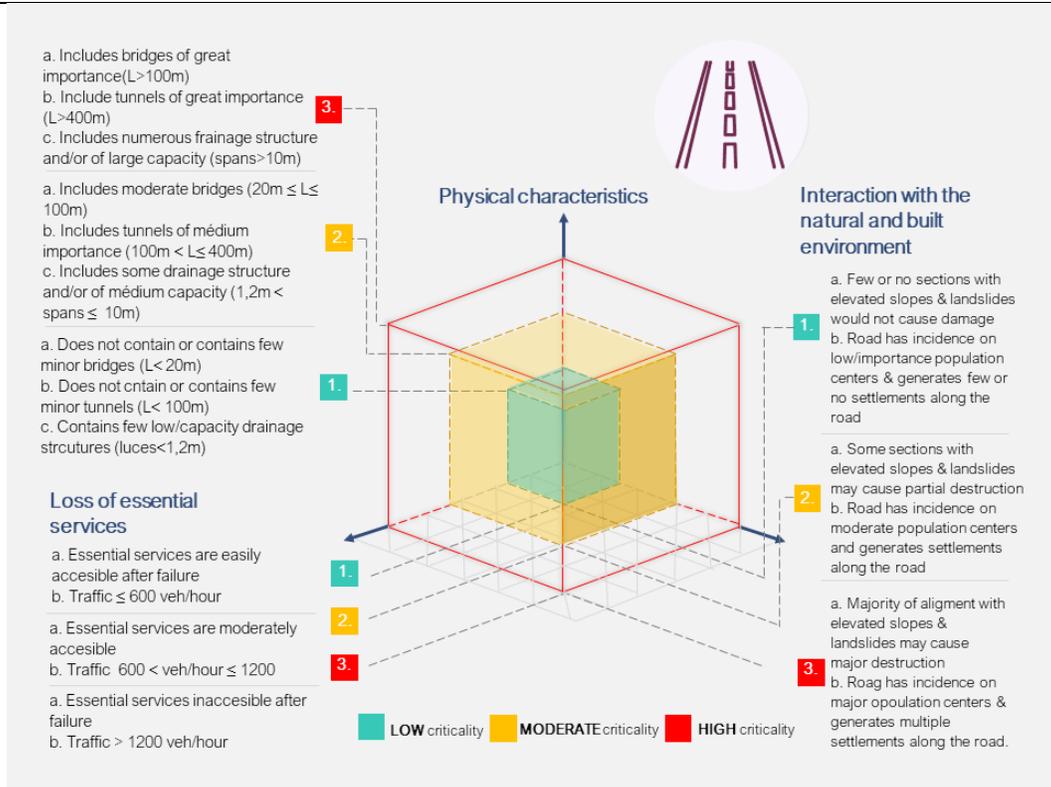
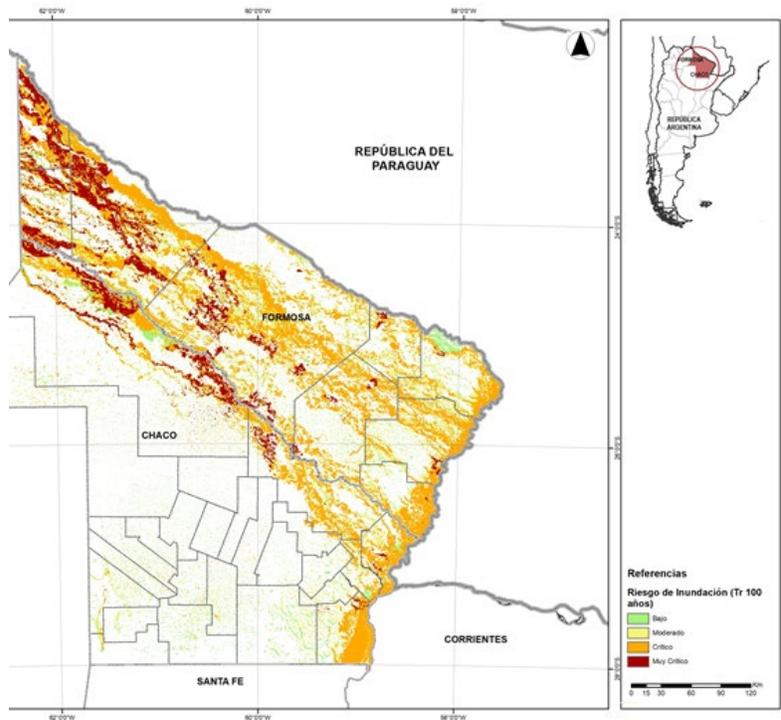
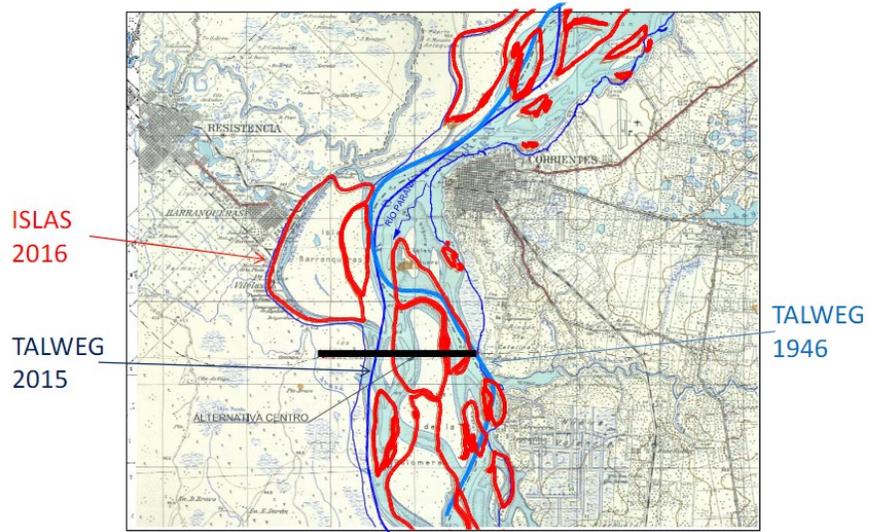


Tabla de criticidad de riesgo de desastres y cambio climático para proyectos de transporte



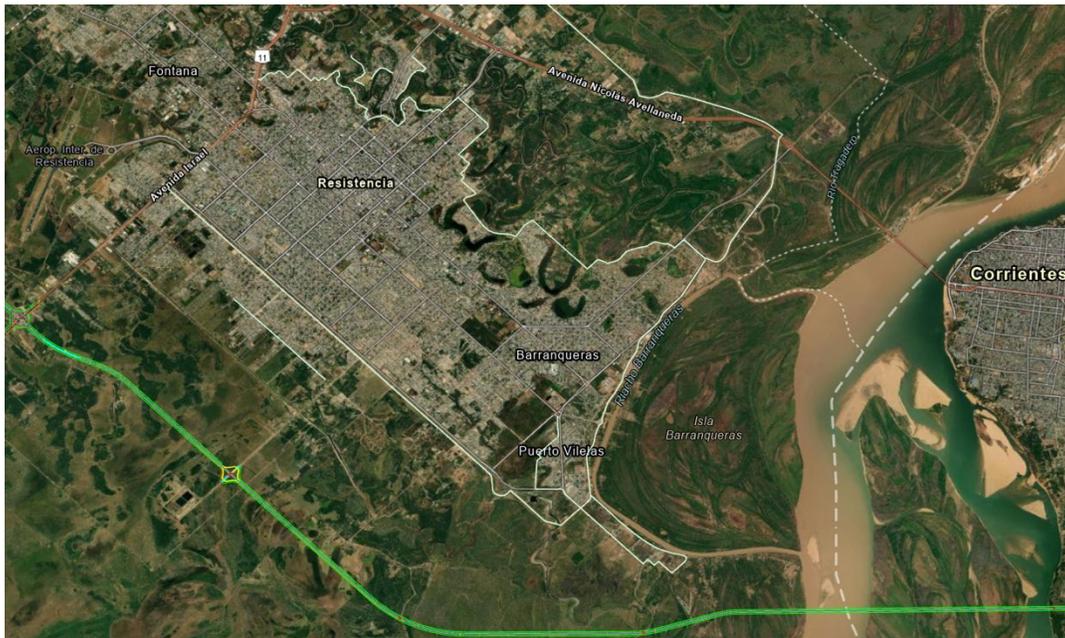
Mapa de Riesgo frente a Inundaciones de una recurrencia de 100 años. Plan de Contingencia frente a Inundaciones Y Sequías para las provincias de Chaco y Formosa.

**ALTERNATIVA CENTRO**  
Comparación Carta Topográfica IGN 1946-Imagen Satelital 2016

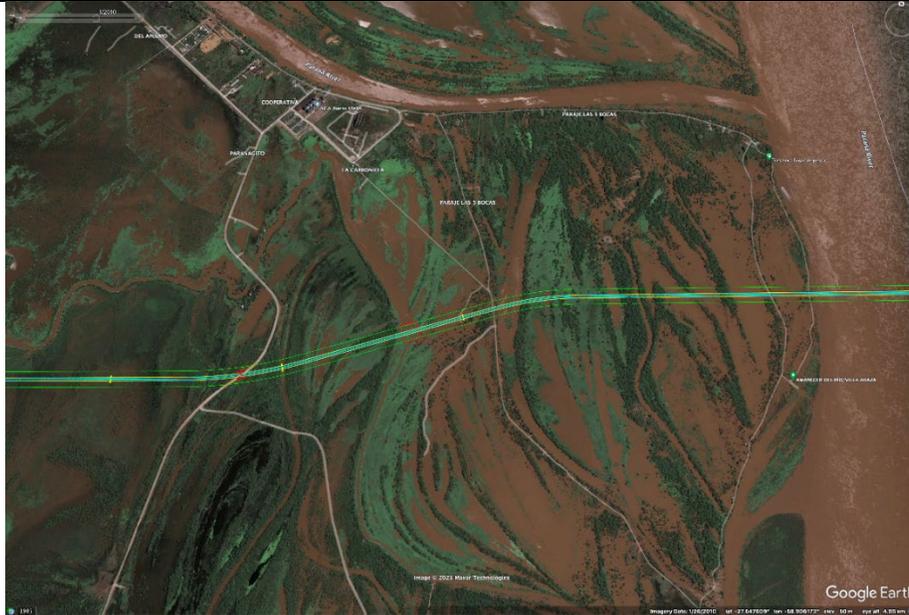


**ZONA DE MUY ALTA INESTABILIDAD**

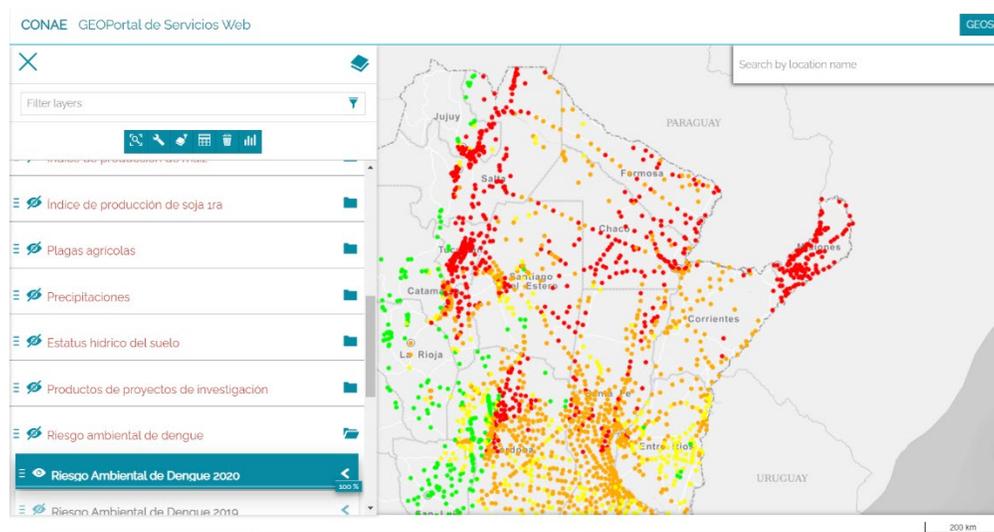
Zonas de muy alta susceptibilidad a erosión por la notable actividad geodinámica del río Paraná



Sistema de defensas contra inundación (línea blanca) alrededor de la ciudad de Resistencia, Provincia de Chaco.



*Imagen satelital del 26 de enero, 2010 indicando inundación fluvial del río Paraná hacia la ciudad de Resistencia (con la traza de la obra vial sobrepuesto)(Google Earth)*



*Mapa casos de dengue en Argentina en el año 2020 (CONAE)*

## **Anexo B. Mayor información sobre el diseño del Anteproyecto**

El atirantamiento del puente consiste en un único plano vertical de obenques que se anclan inferiormente en el centro del tablero y superiormente a los pilonos. Los pilonos están compuestos por un único fuste vertical de hormigón armado que se dispone en el centro del tablero. Los cables se encuentran anclados al tablero cada 6 m existiendo una ventana de 17 m sin cables entorno a los pilonos y habiendo una distancia entre cables en el centro del vano de 8 m. El tablero está constituido por una sección cajón de hormigón de 25,7 m de ancho y 3,5 m de canto constante en toda la longitud del Puente Principal. La sección cajón tiene las almas inclinadas y dispone adicionalmente de

jabalcones de hormigón prefabricado que dan soporte a los voladizos cada 3,0 m aproximadamente. El ancho inferior de la sección es de 7,0 m.

Para los viaductos, el Anteproyecto indica que habrá vanos de 70 m, y el último vano de 50 m en correspondencia con el estribo. El tablero del puente principal tiene un ancho de 25,70 m, compuesto de vereda peatonal y bicisenda de 2,15 m de ancho en los laterales respectivamente, luego tienen calzadas ascendente y descendente de 2 vías de circulación de 3,65 m cada una, y banquetas interna y externa de 0.50m, circundado por defensas rígidas, y en el centro del tablero un sector de 3,20 m para las líneas de obenques. Los viaductos de acceso tendrían un ancho de 22,50 m, compuesto de vereda peatonal y bicisenda de 2,15 m de ancho en los laterales respectivamente, luego tienen calzadas ascendente y descendente de 2 vías de circulación de 3,65 m cada una, y banquetas interna y externa de 0.50 m, circundado por defensas rígidas. La solución tipológica propuesta para los Viaductos de Acceso consiste en un tablero con sección cajón de hormigón postensado de 3,5 m de canto constante en toda la longitud y 22,5 m de ancho que se ejecuta por medio de autocimbra en toda la longitud de dichos viaductos. La construcción con autocimbra permite alcanzar luces en los vanos de los viaductos del entorno de 70,0 m, por lo que disponiendo módulos tipo entre juntas de dilatación de 55,0 m + 6x70,0 m +55,0 m se consigue una reducción considerable del número total de pilas y cimentaciones. La sección cajón dispone de jabalcones de hormigón prefabricado que dan soporte a los voladizos cada 3,0 m aproximadamente. El ancho inferior de la sección es de 7,0 m.

Para las trazas viales, el Anteproyecto plantea calzadas ascendente y descendente de 2 vías de circulación de 3,65 m cada una, y banquina interna de 1.50 m pavimentada, banquina externa de 2.50 m pavimentada y 1,50 m de banquina terrada, para colocación de defensa metálica flex-beam e iluminación, separadas por defensa rígida.

CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> 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).

CONFIDENCIAL

<sup>1</sup> 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).