

PERFIL DE PROYECTO

ARGENTINA

PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL NORTE GRANDE III

I. DATOS BÁSICOS

Título del proyecto:	Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande III		
Número del proyecto:	AR-L1144		
Equipo de país:	Juan Manuel Salvatierra (TSP/CAR), Jefe de Equipo; Vera Lucía Vicentini y Nicolás Dei Castelli (TSP/CAR); Miroslava Nevo, Luis Uechi y Caterina Vecco (INE/TSP); Gumersindo Velázquez (PDP/CAR); Gustavo Sierra (FIN/CAR); Javier Cayo (LEG/SGO); Shakirah Cossens (SPD/SDV); Juan Carlos Páez Zamora y Ricardo Edmundo Torres (VPS/ESG)		
Prestatario:	República Argentina		
Organismo Ejecutor:	Unidad Coordinadora de Programas y Proyectos con Financiamiento Externo (UCPyPFE) del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (MPFIPS)		
Plan de financiamiento:	BID:	US\$	300.000.000
	Local:	<u>US\$</u>	<u>33.500.000</u>
	Total:	US\$	333.500.000
Salvaguardias:	Políticas identificadas	OP-102; OP-703 (Directrices B.01; B.02; B.03; B.04; B.05; B.06; B.07; B.14 y B.17); OP-704; OP-710 y OP-765	
	Categoría	"B"	

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

A. Antecedentes

- 2.1 **La Región del Norte Grande (RNG).** Formada por las provincias de Catamarca, Corrientes, Chaco, Formosa, Jujuy, Misiones, Tucumán, Salta y Santiago del Estero, comprende un tercio del territorio continental argentino y con el 21% de sus habitantes, aproximadamente 8,2 millones, continúa siendo la región con el nivel de desarrollo social y económico más bajo de todo el país, generando sólo el 9,8% del Producto Interno Bruto (PIB) y exportando el 14% del total nacional. La estructura productiva de la RNG es predominantemente agropecuaria, donde el 80% de los productores, pequeñas y medianas empresas (PYMEs), abastecen la casi totalidad de los productos consumidos por la propia región y los insumos del 20% de los productores restantes, grandes empresas, que son las que exportan desde la RNG a los grandes centros de consumo nacionales e internacionales.
- 2.2 **El transporte y el sector productivo en Argentina y la RNG.** Luego de la crisis del 2001, la recuperación económica ha ido en aumento, al punto que las exportaciones han crecido a una tasa promedio anual de 20% con un volumen de producción agropecuaria proyectado en 120 millones para el 2015. En el caso de la región del Noroeste Argentino (NOA), se alcanzó el máximo histórico con US\$4.199 millones en 2010, esta región fue la segunda de mayor crecimiento de las exportaciones desde 2003 con un incremento de 156,5%, y con provincias como

Catamarca, Jujuy y Santiago del Estero que triplicaron sus exportaciones desde entonces, Tucumán y Salta también tuvieron fuertes alzas, 164% y 94,5% respectivamente¹. Por su parte la región del Noreste Argentino (NEA) tiene una tasa de crecimiento de exportaciones de 75,8% en ese mismo período. Esto ha ocasionado un fuerte crecimiento del tráfico vial, con tasas cercanas al 10% anual (frente a la histórica del 3%), donde los camiones movilizan el 95% del volumen total del país. Esta presión cada vez mayor sobre la infraestructura se traduce en altos costos de transporte, tanto para las grandes empresas, como para las PYMEs asentadas en la RNG, con costos logísticos en el NOA de casi un 50% más elevados que el promedio de las demás regiones del país². Para mantener la competitividad regional, reducir el atraso relativo con el resto del país y no desfavorecer la actividad económica y el desarrollo productivo, es necesario que los incrementos en la producción de la RNG sean acompañados con nuevas inversiones en infraestructura y conservación vial, manteniendo competitivos los costos de transporte. Es por esto que la presente operación busca complementarse con los programas anteriores (ver punto 2.5 **Participación del Banco**), focalizándose en mejorar de manera sostenible el transporte terrestre de cargas y pasajeros en los corredores provinciales prioritarios que permitan mejorar la vinculación territorial de la región y su integración con el resto del país y países vecinos³.

- 2.3 **Marco institucional.** La Dirección Nacional de Vialidad (DNV), dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (MPFIPyS), tiene a su cargo la administración de la Red Vial Nacional (RVN). La Red Vial Provincial (RVP) está bajo jurisdicción de la Dirección Provincial de Vialidad (DPV) respectiva a cada provincia, las cuales son unidades autónomas generalmente dependientes del Ministerio de Obras Públicas Provincial.
- 2.4 **Estrategia del Gobierno de Argentina (GdA).** La estrategia para el sector en la RNG consiste en apoyar las inversiones en infraestructura vial provincial para fomentar la competitividad y el crecimiento económico de la región. Cada uno de los proyectos viales contemplados en este programa forman parte del programa de obras para los próximos años de las DPVs de la RNG. Asimismo, los proyectos identificados son consistentes con la Política Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PNDOT), con los Planes Estratégicos Territoriales (PETs) que están siendo elaborados para la RNG, y con el Esquema Director Vial Argentino (E.DI.VI.AR⁴). De este modo, el GdA considera que se maximizarían los beneficios en el logro de los objetivos de reducir la brecha de desarrollo regional existente respecto al resto del país⁵.

¹ Instituto Nacional de Estadísticas y Censos de Argentina (INDEC; <http://www.indec.com.ar/>).

² Argentina: el desafío de reducir los costos logísticos ante el crecimiento del comercio exterior (BM).

³ La presente operación ha sido solicitada por el Gobierno de Argentina como complementación a los préstamos 1851/OC-AR y 2698/OC-AR, Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande I y II respectivamente, actualmente en ejecución, focalizándose en las Redes Viales Provinciales de la RNG que se conecten con la Red Vial Nacional.

⁴ Esquema Director Vial Argentino (<http://www.cvf.gov.ar/ediviar.html>).

⁵ Existe una postura clara del país respecto a esta región, en el documento: “Argentina 2016. Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Construyendo una Argentina equilibrada, integrada sustentable y socialmente justa” (páginas 10 a 12) ([IDBDOC#36315849](#)). También dentro del Plan Estratégico Territorial ([IDBDOC#36315890](#)), (páginas 95 a 96 y 111 a 164).

2.5 **Participación del Banco.** A nivel regional, este programa apoya una política más amplia del GdA, cuyos objetivos son el desarrollo y la integración del Norte Grande mediante inversiones en infraestructura de servicios que apoyen a la producción. Como antecedente en el sector transporte, a este programa se encuentran los Programas de Infraestructura Vial del Norte Grande I y II (1851/OC-AR y 2698/OC-AR). Adicionalmente, el Banco apoya la iniciativa del gobierno sobre esta región mediante otras operaciones tales como los Programas de Infraestructura Hídrica de las Provincias del Norte Grande (1843/OC-AR y 2776/OC-AR), el Programa de Competitividad del Norte Grande (2005/OC-AR) y el Programa de Transmisión Eléctrica del Norte Grande (1764/OC-AR). Adicionalmente, esta operación, que figura en el Programa de País 2013 de Argentina (CPD-AR-2013), está alineada con la nueva Estrategia de País del Banco con Argentina 2012-2015 (GN-2687), la cual plantea un enfoque específico de los esfuerzos del Banco en la RNG de manera de integrar las diferentes operaciones en apoyo a la región.

B. Alcance, objetivos y descripción del programa

2.6 El objetivo es que, a través de este nuevo Programa de Obras Múltiples, continuar mejorando las condiciones de accesibilidad, eficiencia y seguridad de vías prioritarias de la RVP en la RNG, mediante la ampliación, rehabilitación y mejora de corredores viales que conectan centros de producción con mercados locales y externos. Asimismo, busca promover la sostenibilidad de las inversiones mediante la incorporación de las obras financiadas a los sistemas de gestión de mantenimiento vial. El programa contribuye al desarrollo económico sostenible de la RNG⁶. Para alcanzar el objetivo propuesto, se estructura en tres componentes principales:

2.7 **Componente 1. Obras de ingeniería (US\$293.000.000).** Incluye obras de ampliación, mejoramiento y rehabilitación de corredores viales provinciales que conectan centros de producción de la RNG con mercados locales, y sus correspondientes supervisiones de obras, así como acciones necesarias detectadas en el componente 2 que permitan mejorar la seguridad vial, incluyendo obras de demarcación horizontal y vertical, adecuación de pasos peatonales, y mejoras de geometría. El costo de estas intervenciones será asumido por el Gobierno Nacional y las vías serán entregadas posteriormente a las DPVs respectivas para su administración y mantenimiento. Las obras de este componente serán administradas para efectos de licitación y construcción por la UCPyPFE.

2.8 **Componente 2. Seguridad vial (US\$2.000.000).** Apoyará el financiamiento de diseños de contramedidas de seguridad vial a ser incorporados en los respectivos proyectos contemplados en el presente programa, así como la capacitación en temas de seguridad vial a las DPVs, la realización de auditorías de seguridad vial a los diseños de sus proyectos viales, y a la interacción y difusión de estos temas entre las provincias que integran la RGN.

⁶ Este programa conserva los mismos objetivos que los programas Viales del Norte Grande I y II (1851/OC-AR y 2698/OC-AR), ya que se plantea como una complementación del mismo, mejorando la red vial en provincias que se encuentran dentro de Eje Capricornio de la UNASUR/ COSIPLAN/IIRSA. Las mejoras en estas provincias permitirán dar continuidad a las ya realizadas, completando así los eslabones faltantes para garantizar una mayor integración territorial y regional.

- 2.9 **Componente 3. Administración del programa (US\$5.000.000).** Financiará los costos operativos de la gestión, evaluación y monitoreo del programa, así como las auditorías correspondientes. También incluye los estudios de consultoría para evaluar la viabilidad institucional, técnica, socioeconómica y ambiental de las obras no incluidas en la muestra representativa y los diseños de los proyectos ejecutivos.
- 2.10 **Montos y plazos.** El programa se financiará mediante un préstamo de inversión de obras múltiples, con un plazo de ejecución de cinco (5) años. El costo total del proyecto asciende a US\$333,5 millones de los cuales US\$300 millones serán financiados con recursos del Capital Ordinario (CO) del Banco y US\$33,5 millones serán de aporte local.

III. TEMAS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Esquema de ejecución.** El prestatario será la República Argentina. El Organismo Ejecutor será el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (MPFIPyS), a través de la Unidad de Coordinación de Programas y Proyectos con Financiamiento Externo (UCPyPFE).
- 3.2 **Aspectos técnicos.** Los estudios de factibilidad de las obras a ser financiadas por el programa serán completados por las DPVs y revisados por la UCPyPFE. Respecto a su elegibilidad, actualmente existe una muestra representativa de obras con proyectos ejecutivos que serán evaluados por el Banco usando los mismos criterios de elegibilidad⁷ (contemplados en el Reglamento Operativo) y las salvaguardas ambientales y sociales correspondientes que ya tienen los respectivos Programas de Infraestructura Vial del Norte Grande I y II (1851/OC-AR y 2698/OC-AR) actualmente en ejecución⁸.
- 3.3 La viabilidad técnico-económica de los proyectos de la muestra representativa está siendo evaluada mediante análisis de costo-beneficio y la determinación de indicadores de rentabilidad económica sobre la base del impacto que tendrá cada proyecto en forma independiente, sobre la velocidad y condiciones de operación de los vehículos. Se están utilizando los modelos internos del HDM-IV para evaluar los costos generalizados de transporte, alimentado con datos de tránsito y de características y condición actual de las vías.

IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Socioambiental.** Dado que las intervenciones previstas en esta operación (mejoramiento o rehabilitación de vías existentes a ser efectuadas dentro del Derecho de Vía (DVV) ya liberado), no representan apertura de nuevas rutas, los

⁷ Ente los criterios de elegibilidad de proyectos para ser incluidos en el programa están: i) que pertenezca a una red vial nacional o provincial; ii) que esté incluido en el EDIVIAR, y que tenga conexión en algún punto con la RVP o RVN con niveles de servicio similar al del proyecto que se pretenda realizar; iii) que cuente con proyecto ejecutivo, incluyendo plan de señalización vertical y horizontal y otros aspectos del informe de seguridad vial, con un grado de detalle suficiente para poder ser licitado; iv) que cuente con estudios de viabilidad socioeconómica, y que demuestre una tasa interna de retorno económica igual o superior al 12%; y v) que cuente con estudios socioambientales detallados, de acuerdo al tipo de obra a ejecutarse, planes de gestión social y ambiental adecuados, licencia ambiental de acuerdo a la legislación nacional y provincial, y que cumpla con las políticas del Banco.

⁸ Anexo ambiental reglamento operativo, préstamo 1851/OC-AR [IDBDOC#874237](#).

- impactos sobre el ambiente⁹ serán limitados, mayormente temporales y consignados a un área de influencia inmediata alrededor del eje de la vía y a las zonas de fuentes de materiales, campamentos, frentes de obra y plantas de concreto o de asfalto¹⁰. Estos impactos que se evidenciarán principalmente durante la fase de construcción de los proyectos, podrán ser manejados a través de técnicas estándar (ver [Anexo III](#)). Una vez que la infraestructura sea financiada y puesta en servicio, se espera la generación de una serie de impactos positivos relacionados con mejoras en la competitividad y el desarrollo económico de las regiones donde se implantarán como consecuencia de la disminución de los costos de transporte de productos, bienes y personas.
- 4.2 Sobre la base de la información disponible y en virtud de lo estipulado en la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) el equipo de proyecto ha clasificado al programa en la categoría 'B'. No obstante, si en el proceso de debida diligencia se presentaran situaciones que ameritaran una reclasificación de la operación, el equipo de proyecto procederá consecuentemente.
- 4.3 **Aspectos fiduciarios.** Dada la experiencia satisfactoria de la UCPyPFE en la ejecución de los programas anteriores, no se anticipan problemas mayores. En el [Anexo IV](#) se detallan los análisis adicionales que se realizarán durante la preparación de la operación. En la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) se describirán los riesgos y, de corresponder, las acciones a tomar para prevenir, controlar y compensar los que hayan sido identificados. En el [Anexo III](#) del POD se detallarán los acuerdos y requisitos fiduciarios.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 El Anexo V detalla el cronograma de preparación y recursos del programa. Se estima que la aprobación del POD, luego de concluir la revisión de los temas técnicos, ambientales y económicos de la operación, será para junio de 2013 y la presentación al Directorio para la tercera semana de setiembre de 2013. Los recursos administrativos necesarios para la preparación del programa (realización de misiones y la contratación de consultores) asciende a US\$105.100.

⁹ Éstos se incluyen, entre otros: i) incremento de la producción de vibraciones, polvo, ruidos y gases debido al movimiento de tierras y al flujo vehicular en todo el frente de las obras; ii) compactación del suelo por el tránsito de maquinaria; iii) posibles derrames de grasas y aceites por la acción operativa de la maquinaria a utilizarse; iv) generación de residuos sólidos (material de excavación de zanjas, residuos de pavimento, escombros, papeles, maderas, restos metálicos, trapos impregnado con grasas, etc.); v) posible afectación a los acuíferos por contaminación superficial del suelo; vi) afectación leve y temporal de la fauna autóctona y doméstica; vii) afectaciones leves y temporales de áreas verdes (jardines), por efecto del movimiento de tierra y tránsito vehicular y de personal de obra; viii) restricciones temporales en los accesos a viviendas; ix) eventuales cortes de servicio de agua potable y alcantarillado; x) incremento de la posibilidad de accidentes; xi) cortes e interrupciones en el tránsito vehicular; xii) eventual resistencia de la población a la presencia de personal foráneo que laborará con el contratista y la supervisión de obra; y xiii) generación eventual de nuevos flujos migratorios hacia la zona del proyecto.

¹⁰ Se aplicarán los lineamientos establecidos en el documento "Marco Conceptual para el Manejo Ambiental y Social" del Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande (1851/OC-AR). [IDBDOC#36326190](#).

Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

ANEXO CONFIDENCIAL
CONFIDENTIAL ANNEX

INE-TSP@iadb.org

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

Project Details	IDB Sector	Transport-Major Highways
	Type of Operation	Other Lending or Financing Instrument
	Additional Operation Details	
	Investment Checklist	Generic Checklist
	Team Leader	Salvatierra, Juan Manuel (juanmanuels@iadb.org)
	Project Title	Norte Grande Development of Regional Road Network
	Project Number	AR-L1144
	Safeguard Screening Assessor(s)	Páez Zamora, Juan Carlos (juancarlosp@iadb.org)
	Assessment Date	2013-03-19
	Additional Comments	

Safeguard Policy Filter Results	Type of Operation	Loan Operation	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	Potential disruption to people’s livelihoods living in the project’s area of influence (not limited to involuntary displacement, also see Resettlement Policy).	(B.01) Resettlement Policy– OP-710
		Potential to negatively affect Indigenous People (also see Indigenous Peoples Policy).	(B.01) Indigenous People Policy– OP-765
		Activities to be financed in the project area are located within a geographical area or sector exposed to natural hazards* (Type 1 Disaster Risk Scenario).	(B.01) Disaster Risk Management Policy– OP-704
		The operation is in compliance with environmental, specific women’s rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)
		The operation (including associated facilities) is screened and classified according to their potential environmental impacts.	(B.03)
Other environmental and social sustainability issues that the Project Team considers to be a risk for this operation. (e.g. wood sourced from Amazon rainforest).	(B.04)		

		An Environmental Assessment is required.	(B.05)
		Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation of women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.	(B.06)
		The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)
		The operation is a repeat or second phase loan.	(B.14)
		Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)
		Potential Safeguard Policy Items(?)	No potential issues identified
	Recommended Action:	<p>Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR. The project triggered the Disaster Risk Management policy (OP-704).</p> <p>A more limited and specific Disaster Risk Assessment (DRA) may be required (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Please contact a Natural Disaster Specialist in VPS/ESG or INE/RND for guidance.</p> <p>Also: if the project needs to be modified to increase resilience to climate change, consider the (i) possibility of classification as adaptation project and (ii) additional financing options. Please contact an INE/CCS adaptation specialist for guidance.</p>	
	Additional Comments:		

Assessor Details	Name of person who completed screening:	Páez Zamora, Juan Carlos (juancarlosp@iadb.org)
	Title:	Especialista Ambiental
	Date:	2013-03-19

SAFEGUARD SCREENING FORM

Project Details	IDB Sector	Transport-Major Highways
	Type of Operation	Other Lending or Financing Instrument
	Additional Operation Details	
	Country	Argentina
	Project Status	
	Investment Checklist	Generic Checklist
	Team Leader	Salvatierra, Juan Manuel (juanmanuels@iadb.org)
	Project Title	Norte Grande Development of Regional Road Network
	Project Number	AR-L1144
	Safeguard Screening Assessor(s)	Paez Zamora, Juan Carlos (juancarlosp@iadb.org)
	Assessment Date	2013-03-19
	Additional Comments	

Project Classification Summary	Project Category: B	Override Rating:	Override Justification:
	Conditions/ Recommendations		Comments:
		<input type="checkbox"/> Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements). <input type="checkbox"/> The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports. <input type="checkbox"/> These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.	

	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions	The project will or may require involuntary resettlement and/or economic displacement of a minor to moderate nature (i.e. it is a direct impact of the project) and does not affect indigenous peoples or other vulnerable land based groups.	Develop Resettlement Plan (RP): The borrower should be required to develop a simple RP that could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the

		course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.
	The project has or will have minor negative impacts on Indigenous Peoples.	Mitigation Framework: Include specific mitigation measures as needed in consultation with affected IPs. Consult with Indigenous Peoples specialist. Incorporate measures in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.). Include mitigation measures as part of overall environmental and social management plans or provisions.

Disaster Summary	Details	Actions
	The Project should include the necessary measures to reduce disaster risk to acceptable levels as determined by the Bank on the basis of generally accepted standards and practices. Alternative prevention and mitigation measures that decrease vulnerability must be analyzed and included in project design and implementation as applicable. These measures should include safety and contingency planning to protect human health and economic assets. Expert opinion and adherence to international standards should be sought, where reasonably necessary.	A more limited and specific Disaster Risk Assessment (DRA) may be required (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704). Please contact a Natural Disaster Specialist in VPS/ESG or INE/RND for guidance. Also: if the project needs to be modified to increase resilience to climate change, consider the (i) possibility of classification as adaptation project and (ii) additional financing options. Please contact a INE/CCS adaptation specialist for guidance.

Assessor Details	Name of person who completed screening:	Paez Zamora, Juan Carlos (juancarlosp@iadb.org)
	Title:	Especialista Ambiental
	Date:	2013-03-19

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

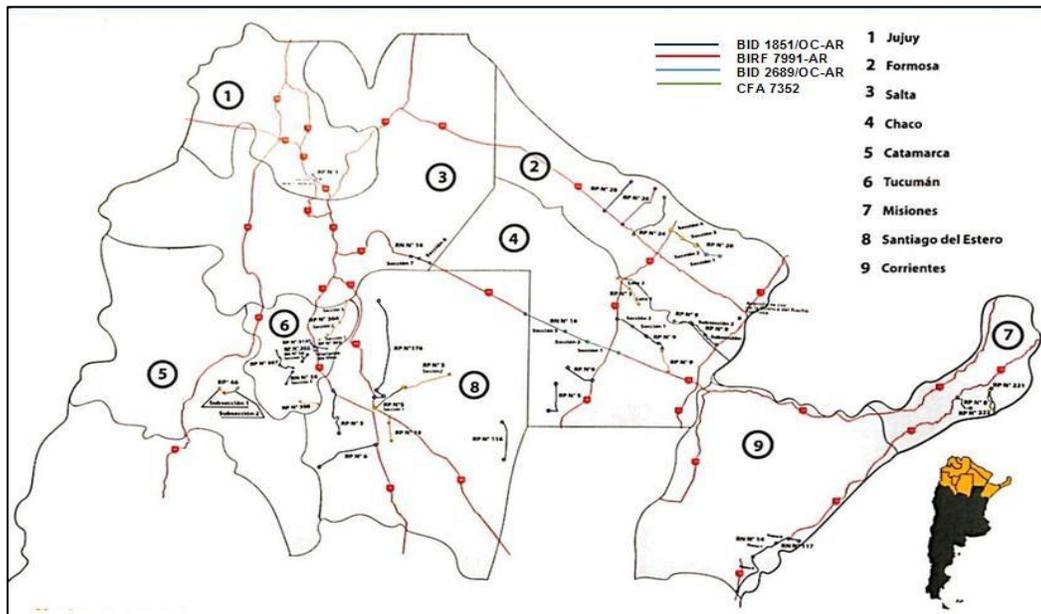
I. ANTECEDENTES

- 1.1 El Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande III está dirigido a financiar el mejoramiento de carreteras provinciales de la Región del Norte Grande (RNG), donde se concentran las tasas más bajas de inversión y productividad de la Nación Argentina. Este programa se constituye en un tercer grupo de proyectos objetivos y características similares a los primeros dos (AR-L1014 y AR-1133).
- 1.2 De forma general, las obras previstas consisten en la rehabilitación de vías existentes que no afectan zonas de interés ecológico o social, y que no requerirán la adquisición de terrenos ni la realización de expropiaciones.

II. EL PROYECTO

- 2.1 El Programa de Infraestructura Vial para el Norte Grande III (el proyecto) busca mejorar el transporte de carga y pasajeros en la RNG para aumentar la competitividad de la región y reducir la brecha de desarrollo económico y social con el resto del país, a través de: i) el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad y conectividad de los circuitos de actividad económica y productiva; ii) la reducción de los costos operacionales vehiculares y el tiempo de viaje para el transporte de cargas y pasajeros; y iii) el mejoramiento de las condiciones de seguridad para los usuarios, entre los aspectos más relevantes.
- 2.2 Para lograr lo anterior, el proyecto contempla: i) obras, que financiará la ejecución y supervisión de la rehabilitación de vías asfaltadas, el mejoramiento de ripio a pavimento en rutas provinciales, y el mejoramiento de los sistemas de drenaje y de las obras de arte en la red vial provincial; ii) seguridad vial, que comprenderá la implantación de las medidas de mitigación de accidentes viales, incluyendo la revisión de los diseños geométricos desde el punto de vista de la seguridad; y iii) administración, que incluye los costos operativos del programa, la supervisión técnico ambiental de las obras, y los estudios de consultoría para evaluar la viabilidad (institucional, técnica, socioeconómica y ambiental) de las obras no incluidas en la muestra representativa y financiar la ejecución de los proyectos ejecutivos correspondientes.
- 2.3 El proyecto, que tiene un ámbito de acción potencial en toda la RNG, se complementa con las intervenciones ya realizadas en la región gracias al financiamiento del Banco, el Banco Mundial y la Corporación Andina de Fomento (ver Figura No.1).

Figura No.1: Intervenciones viales actuales en el Norte Grande Argentino



III. MARCO LEGAL Y REGULATORIO AMBIENTAL

3.1 A continuación se presenta de forma muy sucinta la legislación local aplicable a los proyectos viales:

Norma aplicable	Característica
1. Reforma de la Constitución de la República de Argentina del año 1994.	Artículo 41: Instituye el principio de la protección del ambiente, reconociendo como derecho básico de los habitantes el goce de un ambiente sano. Reparto de competencias en el sistema federal.
2. Ley 25.675 - Ley General del Ambiente (LGA).	Establece también los principios e instrumentos de la política y de la gestión ambiental a nivel nacional. Marca los elementos mínimos para el logro de una gestión sustentable y adecuada del ambiente, la preservación y protección de la diversidad biológica y la implementación del desarrollo sustentable. Establece el alcance de los principales instrumentos de gestión ambiental (Evaluación de Impacto Ambiental - EIA, Ordenamiento Ambiental), los instrumentos financieros de apoyo a la gestión ambiental (Fondo de Compensación Ambiental, Seguro Ambiental y Fondo de Restauración), y la obligación de la participación ciudadana en la gestión ambiental y el acceso a la información. Instaura el Sistema Federal Ambiental, reafirmando el funcionamiento del Consejo Federal de Medio Ambiente (COFEMA).
3. Ley 25.612, 2002 de Gestión Ambiental de Residuos Industriales y Actividades de Servicios; Ley 25.670, 2002 de Presupuestos Mínimos para la Gestión y Eliminación de los BPC's; Ley 25.688,	Regulan usos permitidos, definen procedimientos, determinan sanciones y excepciones, y describen las acciones que las autoridades competentes en las distintas jurisdicciones (provincias y municipios) deben tomar, en plazos determinados, para cumplir los objetivos previstos

Norma aplicable	Característica
2003de Gestión Ambiental de Aguas; Ley 25.831, 2003 de Acceso a la Información Pública Ambiental; 25.916, 2004 de Gestión de Residuos Domiciliarios; Ley 26.331, 2007 de Presupuestos Mínimos de Protección Ambiental de los Bosques Nativos.	en las leyes.
4. Ley No. 9080/13 de Ruinas y yacimientos arqueológicos y Paleontológicos.	Regula la forma de proceder en el caso en encontrarse ruinas y yacimientos arqueológicos paleontológicos.
5. Ley No. 13273/48 de Defensa de la Riqueza Forestal; Ley No. 26331/07 de Bosques Nativos.	Establece regulaciones para manejar la riqueza forestal y los bosques nativos.
6. Ley No. 20284/73 Preservación de los Recursos del Aire.	Establece límites para la descarga de efluentes gaseosos a la atmósfera.
7. Ley No. 20429/73 Ley Nacional de Armas y Explosivos.	Regula los procedimientos para el manejo de armas y de materiales peligrosos (explosivos).
8. Ley No. 21499/77 Régimen de Expropiaciones.	Establece procedimientos para la realización de expropiaciones para obras de interés nacional o provincial.
9. Ley No. 22351/80 de Áreas Protegidas.	Establece los procedimientos y las limitaciones para realizar obras de infraestructura en parques nacionales; reservas nacionales y monumentos naturales.
10. Ley No. 22421/81 Conservación de la Fauna.	Establece una serie de provisiones para el manejo de la fauna nativa.
11. Ley No. 22428/81 Conservación de Suelos.	Regula las actividades para propiciar la conservación del suelo.
12. Ley No. 23302/85 Ley sobre Política Indígena y Apoyo a las Comunidades Aborígenes.	Establece las provisiones para precautelar los derechos indígenas y comunitarios potencialmente afectados por proyectos viales.
13. Ley No. 23724/89 Convenio de Viena para Protección de Capa de Ozono	Ratifica el convenio de Viena.
14. Ley No. 24051/91 de Residuos Peligrosos.	Regula la producción, almacenamiento, transporte y disposición final de residuos peligrosos.
15. Ley No. 24375/94 de Diversidad Biológica.	Establece una serie de provisiones para salvaguardar la diversidad biológica.
16. Ley No. 24449/95 de Tránsito y Seguridad Vial.	Establece una serie de provisiones para regular y tránsito y la seguridad vial.
17. Ley No. 19587/72 de Seguridad e Higiene en el Trabajo; Ley No. 24557/95 de Riesgos del Trabajo.	Establecen criterios mínimos de salud y seguridad a ser implantados en cualquier tipo de proyecto de infraestructura, a fin de prevenir, en primera instancia, y luego manejar el riesgo en los lugares de trabajo.
18. Ley No. 24585/95 de Protección Ambiental de la Actividad Minera.	Contiene disposiciones específicas para el manejo de canteras y áreas de préstamo.
19. Ley No. 25675/02 Política Ambiental Nacional.	Establece la Política Ambiental Nacional.

IV. CONTEXTO SOCIO AMBIENTAL

- 4.1 El Norte Grande Argentino está conformado por nueve provincias¹ que suman aproximadamente 755.289 km². Administrativamente está dividido en dos subregiones: i) la del Noreste o NOA (Formosa, Chaco, Corrientes y Misiones), donde se encuentran las tierras del Chaco argentino, predominantemente llanuras, abundantes en madera, con clima cálido y húmedo; y ii) la del Noroeste o NEA (Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca y Santiago del Estero), con un suelo montañoso y clima continental cálido y desértico. Estos espacios tienen internamente biomas y estructuras fisiográficas diversas y compartidas en algunos casos.
- 4.2 En el NEA, se destaca la producción ganadera (principalmente bovina, aunque también porcina, caprina y aviar) y agrícola (algodón, arroz, yerba mate, té, cítricos, porotos, soja, caña de azúcar, girasol, maíz, hortalizas, entre otros). En la región, el 80% de los productores pertenecen a la pequeña agricultura familiar. También presenta una importante actividad forestal y de la industria maderera.
- 4.3 En el NOA, la producción agropecuaria muestra una gran diversidad de productos, acorde a la heterogeneidad ambiental del área: caña de azúcar, tabaco, maíz, cítricos, poroto, girasol, soja, algodón, sorgo, vid, olivo, trigo, alfalfa, arvejas, frutas tropicales, zapallo, ajo, papa, nuez, higos, jojoba, son algunos de los principales productos agrícolas. También se destaca la actividad forestal y la floricultura en algunas áreas.
- 4.4 En lo que se refiere a los niveles de pobreza², independientemente de que los datos indican descensos muy fuertes en pocos años en todo el país, Jujuy, Salta y Tucumán se encuentran entre el 4% y el 5% por encima de la media nacional. En cuanto a indigencia, sólo Jujuy está por debajo del promedio nacional.
- 4.5 Los grupos indígenas presentes en la región del Norte Grande tienen una población estimada 904.500 personas, con presencia primordial en la Provincia de Salta y con una distribución espacial heterogénea. Las comunidades presentes en las provincias objeto del programa son 541 que se distribuyen de la siguiente manera: Chaco 60; Jujuy 266; Misiones 53; Salta 160 y Tucumán 2.
- 4.6 Según estadísticas del Centro de Estudios de la Producción (CEP)³ el sector productor de bienes tiene a la agricultura, ganadería, caza y silvicultura como dominante en El Chaco y Entre Ríos; el caso de Jujuy la industria manufacturera es el primer sector de la economía; en Misiones es la construcción seguida de la industria manufacturera. Toda esta actividad productiva ocurre en un contexto ecológico y geográfico muy diverso que puede ser dividido en las siguientes



Distribución de etnias en Argentina

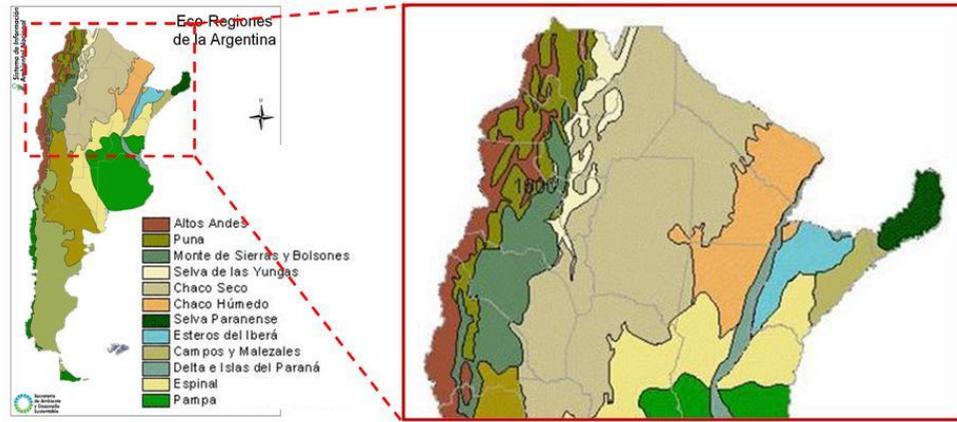
¹ Formosa, Chaco, Santiago del Estero, Jujuy, Salta, Tucumán, Misiones, Catamarca y Corrientes.

² Encuesta Permanente de Hogares, Indec, 2001

³ <http://www.cep.gov.ar/web/index.php?pag=131>. Tucumán no tiene datos sectoriales.

ecorregiones (ver Figura No.1): Altos Andes; Puna; Monte de Sierras y Bolsones; Selva de las Yungas o Tucumano-Oranense; Chaco Seco; Chaco Húmedo; Selva Paranaense; Esteros del Iberá; Campos y malezas; y Espinal (ver Figura No.2).

Figura No.2: Ecorregiones en el Norte Grande



4.7 La diversidad anterior ha dado lugar a la formación legal de un conjunto de áreas protegidas que se extienden a lo largo y ancho de la RNG (ver Figura No.3).

Figura No.3: Áreas protegidas en el Norte Grande Argentino



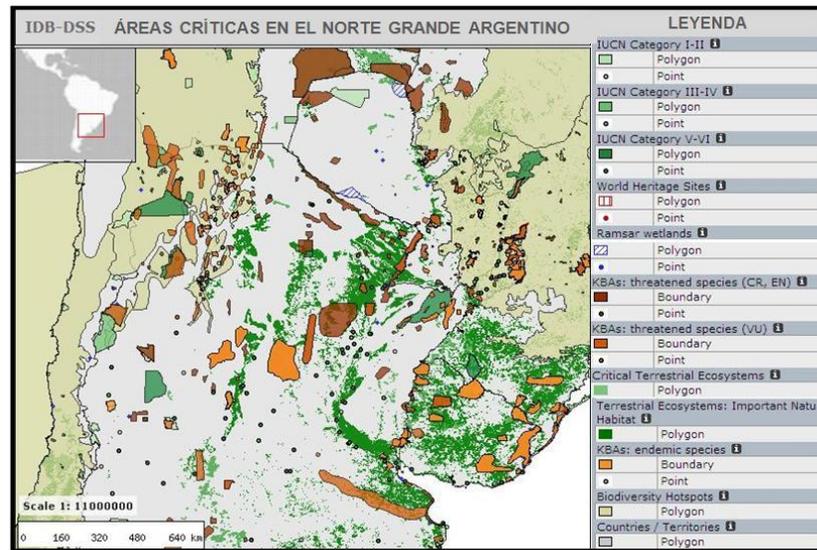
	Nombre
1	P.N. Chaco
3	P.N. Mburucuya
6	P.N. Río Pilcomayo
7	P.N. Calilegua
12	P.N. El Rey
13	P.N. Los Cardones
17	P.N. Copo
19	R:N: Formosa (zona de ribera Riacho Teuquito)
20	P.N. Campo de los Alisos
22	P.N. El Nogalar de los Toldos
25	P.N. y R.N. Iguazú
33	R.E. Colonia Benítez
39	R.N.General Pizarro (en formación)
41	M.N. Taruca
43	M.N. Yaguarete

P.N. Parque Nacional; R.N. Reserva Nacional; R.E. Reserva Educativa; M.N. Monumento Natural

4.8 Al analizar las áreas críticas presentes en el Norte Grande Argentino⁴, se puede apreciar que con excepción de la Provincia de Formosa, la parte occidental de la Provincia de El Chaco y la Provincia de Misiones, donde se registra una presencia importante de hábitats sensibles (básicamente humedales con presencia de manchones que albergan especies en peligro de extinción), las otras provincias poseen áreas de interés muy localizadas (ver Figura No.4).

⁴ Mapa producido a través de la herramienta de ayuda a la toma de decisión IDB-DSS.

Figura No.4: Áreas críticas en el Norte Grande Argentino



- 4.9 Los sitios donde se implantarán las nuevas estructuras previstas en la operación corresponden a lugares donde ya existen vías en funcionamiento. En términos ambientales, estas fajas de territorio, completamente liberadas, corresponden a áreas altamente intervenidas de poco valor ecológico, biológico, cultural o histórico, aun cuando excepcionalmente las vías intersequen algunas zonas de amortiguamiento de áreas naturales protegidas.
- 4.10 Un mejor análisis de las condiciones ambientales y sociales de cada uno de los sitios escogidos para alojar a la infraestructura a construirse o rehabilitarse en el marco de la operación, se llevará a cabo durante el proceso de debida diligencia.

V. PRINCIPALES IMPACTOS, RIESGOS Y MEDIDAS DE MANEJO

A. Impactos en la fase de construcción/implementación

- 5.1 El impacto positivo más importante que se produciría en la etapa de construcción del proyecto se relaciona básicamente con la generación temporal de empleo y la eventual dinamización de la economía local como consecuencia de la demanda de bienes y servicios producidos por la ejecución de las obras previstas.
- 5.2 Entre los impactos negativos que se generarían por la ejecución de las obras se incluyen los siguientes: i) incremento de la producción de vibraciones, polvo, ruidos y gases debido al movimiento de tierras y al flujo vehicular en todo el frente de las obras; ii) compactación del suelo por el tránsito de maquinaria; iii) posibles derrames de grasas y aceites por la acción operativa de la maquinaria a utilizarse; iv) generación de residuos sólidos (material de excavación de zanjas, residuos de pavimento, escombros, papeles, maderas, restos metálicos, trapos impregnados con grasas, etc.); v) posible afectación a los acuíferos por contaminación superficial del suelo; vi) afectación leve y temporal de la fauna autóctona y doméstica;

- vii) afectaciones leves y temporales de áreas verdes (jardines), por efecto del movimiento de tierra y tránsito vehicular y de personal de obra; viii) restricciones temporales en los accesos a viviendas; ix) eventuales cortes de servicio de agua potable y alcantarillado; x) incremento de la posibilidad de accidentes; y xi) cortes e interrupciones en el tránsito vehicular.
- 5.3 No obstante estos impactos pueden ser considerados de baja o media significancia, y pueden ser manejados a través de prácticas estándares.

B. Impactos en la fase de operación

- 5.4 Los impactos positivos en esta fase incluyen, entre los más importantes: i) mejora de la calidad de vida de los beneficiarios del proyecto; ii) reducción de costos para la población y para la economía, al bajar tiempos de desplazamiento; iii) reducción de deterioro de los productos y vehículos; iv) incremento en la accesibilidad de los servicios del estado como salud, escuelas y colegios, entidades públicas; y v) potencial incremento en turismo local y regional.
- 5.5 Los impactos negativos más importantes del proyecto incluyen a los siguientes: i) incremento de los niveles de ruido, permanente y de baja intensidad, por el eventual aumento del tránsito vehicular; ii) reducción marginal de la infiltración (recarga acuífera) debido a la impermeabilización de la franja vial; iii) aumento del riesgo de atropellamiento de la fauna silvestre y doméstica que ocasionalmente atraviesa las vías; e iv) incremento del riesgo de accidentes de tránsito debido al aumento del tráfico vehicular y de la velocidad de circulación.

C. Análisis del riesgo

- 5.6 Las principales amenazas naturales a la que está sujeta la RGN incluyen terremotos, inundaciones y sequías⁵. De forma particular, en las provincias de Jujuy, Salta y Tucumán, a las amenazas de inundación y sequías se suman las generadas por los procesos de degradación ambiental de origen hídrico y eólico, las que, exacerbadas por el relieve montañoso de estas regiones, las fuertes pendientes que registran y la aridez marcada del terreno, inducen aluviones, remoción en masa, cárcavamiento y desertificación.

VI. POLÍTICAS APLICABLES DEL BANCO

- 6.1 Sobre la base de la información disponible, el proyecto ha activado las siguientes políticas: i) OP-102 de Acceso a la información; ii) las Directrices B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.14 y B.17 de la OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias; iii) OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres; iv) OP-710 de Reasentamiento Involuntario; v) OP-761 Política de Igualdad de Género en el Desarrollo; y vi) OP-765 Política de Pueblos Indígenas.

⁵ Ver: el Riesgo de Desastres en la Planificación del Territorio. Primer Avance. PNUD 2010 <http://www.planif-territorial.gov.ar/html/direcciones/doc/riesgo.pdf>

VII. ESTRATEGIA

- 7.1 El equipo de proyecto realizará el proceso de la Debida Diligencia (DD) enfatizando en los impactos potenciales que las obras contempladas en el programa puedan generar durante las etapas de construcción, y de operación y mantenimiento, sobre los componentes sociales, ambientales, de salud ocupacional, de seguridad industrial y laboral.
- 7.2 Sin perjuicio de considerar otros aspectos que se presenten durante el proceso de DD, el equipo de proyecto hará énfasis en el análisis los siguientes puntos:
- Evaluación del cumplimiento ambiental de los Programas de Infraestructura Vial del Norte Grande I (AR-L1014) y II (AR-L1133).
 - Análisis ambiental y social de los proyectos a ser incluidos en la muestra, que incluye: i) análisis del estado de cumplimiento legal, socio-ambiental, laboral, de salud ocupacional y seguridad industrial conforme a los requerimientos nacionales, estatales y municipales correspondientes; ii) análisis del cumplimiento de las políticas OP-102 de Acceso a la Información; OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias; OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres; OP-710 de Reasentamiento Involuntario; y OP-761 de Política de Igualdad de Género en el Desarrollo y OP-765 de Pueblos Indígenas, en cuyo caso se evaluará también su cumplimiento; iii) en caso de que los proyectos de la muestra requieran del reasentamiento involuntario, revisión de sus planes de reasentamiento involuntario y análisis de los criterios y procedimientos que se utilizarían para compensar a los potenciales desplazados; iv) análisis de posible afectaciones a comunidades y pueblos aborígenes; v) evaluación de la pertinencia (conveniencia, suficiencia, presupuesto, recurso humano requerido, cronograma y control de calidad) de las medidas propuestas de manejo ambiental y social, de seguridad industrial, y de salud ocupacional y laboral, así como de su monitoreo; vi) revisión de los planes de seguridad industrial y salud ocupacional, de contingencia, de manejo de asuntos laborales, de comunicación social; y de seguimiento y monitoreo ambiental; y vii) análisis de los sistemas de manejo de residuos líquidos, sólidos y gaseosos que se aplicarán a cada edificación por construirse.
 - Evaluación del sistema de captura y procesamiento de quejas y reclamos que será adoptado por la Unidad Ejecutora del Norte Grande (UENG) del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (MPFIPS).
 - Evaluación de la capacidad institucional de la UENG para manejar temas socioambientales (personal, recursos, planes de capacitación, etc.).
- 7.3 Posteriormente a la etapa de análisis y en función de los hallazgos que se identifiquen en este ejercicio, el equipo de proyecto presentará un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) que resumirá las medidas de manejo que se requieran para nulificar, mitigar o compensar los impactos ambientales negativos, y para estimular los impactos positivos tanto en los proyectos de la muestra como en los proyectos que potencialmente financiará el proyecto. El IGAS también incluirá:

- Evaluación del cumplimiento del programa con las leyes y normas ambientales locales, regionales y municipales (leyes, regulaciones, estándares, permisos, autorizaciones, etc.).
- Evaluación del cumplimiento del programa con las políticas ambientales y sociales del Banco que se activen (OP-102, OP-703, OP-704, OP-710 OP-761 y OP-765).
- Evaluación de los sistemas de manejo ambiental a implantarse con énfasis en los planes y procedimientos, responsabilidades, recursos disponibles, actividades de capacitación, de auditoría, de forma de asegurar que el programa será ejecutado adecuadamente desde las perspectivas ambiental y social.
- Análisis de las especificaciones técnicas ambientales para el proyecto, de forma de asegurar que los futuros contratistas, la inspección y la supervisión ejecutarán adecuadamente las medidas de manejo propuestas.
- Análisis de los procedimientos para compensar a los eventuales desplazados por el proyecto.
- Determinación de indicadores y requerimientos para la ejecución del proyecto.
- Evaluación, para confirmar la existencia y pertinencia en cantidad y calidad, de los planes de contingencia y de manejo del riesgo del proyecto.
- Revisión de los procesos de consulta que pudieran haberse llevado a cabo durante la planificación del proyecto así como análisis de los sistemas para proveer a la opinión pública información relativa a su ejecución.
- Evaluación del sistema de captura, procesamiento y resolución de quejas y reclamos.

7.4 Sobre la base de la información disponible y en virtud de lo estipulado en la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) el equipo de proyecto ha clasificado al programa en la categoría B. No obstante, si en el proceso de debida diligencia se presentaran situaciones que ameritaran una reclasificación de la operación, el equipo de proyecto procederá consecuentemente.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
Antecedentes	<p>“Argentina 2016. Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Construyendo una Argentina equilibrada, integrada sustentable y socialmente justa”.</p> <p>Plan Estratégico Territorial</p>	<p>2011</p> <p>2011</p>	<p>IDBDOC#36315849</p> <p>IDBDOC#36315890 A ser incluidos en el POD</p>
Análisis del costo del proyecto y su viabilidad económica	Análisis de viabilidad técnica y económica de proyectos de la muestra y proyectos ejecutivos finales.	05/2013	A ser incluidos en el POD
Administración Financiera/ Fiduciaria. Ambiente de control.	Análisis de la capacidad fiduciaria del ejecutor. Realización de Taller de Gestión de Riesgos (consultor a contratar).	05/2013	A ser incluido en el POD
Recolección de información y análisis para reportar resultados.	Análisis. Plan de monitoreo y evaluación y marco de resultados	05/2013	A ser incluido en el POD
Análisis institucional/ de personal y de procedimientos vinculados a la capacidad de implementación.	Evaluación de capacidad institucional de la UCPyPFE	05/2013	A ser incluido en el POD
Salvaguardias sociales y ambientales	Evaluación socio-ambiental de proyectos de la muestra y evaluación del cumplimiento ambiental de los Programas de Infraestructura Vial del Norte Grande I (AR-L1014) y II (AR-L1133). Preparación del IGAS.	05/2013	IGAS a ser incluido en el POD
Otros asuntos relevantes, incluyendo sostenibilidad, temas de país/ sector.	-		

Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

ANEXO CONFIDENCIAL
CONFIDENTIAL ANNEX

INE-TSP@iadb.org