

## PERFIL DE PROYECTO

### ARGENTINA

**PROGRAMA DE RECUPERACIÓN DE FERROCARRILES METROPOLITANOS | AR-X1018 Y**

**PROGRAMA DE RENOVACIÓN DEL SISTEMA DE FERROCARRILES METROPOLITANOS –  
LÍNEA ROCA: RAMAL CONSTITUCIÓN - LA PLATA | AR-L1158**

### I. DATOS BÁSICOS

<b>Título del proyecto:</b>	Programa de Recuperación de Ferrocarriles Metropolitanos y Programa de Renovación del Sistema de Ferrocarriles Metropolitanos – Línea Roca: Ramal Constitución – La Plata		
<b>Número del proyecto:</b>	AR-X1018 y AR-L1158		
<b>Equipo de proyecto:</b>	Vera Lucía Vicentini (TSP/CAR), Jefe de Equipo; Alejandro Taddia (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Juan Manuel Salvatierra (TSP/CAR), Nicolás Dei Castelli, y Caterina Vecco (INE/TSP); Ernesto Monter y Luciano Bornholdt (VPS/ESG); Gumersindo Velázquez (FMP/CAR); y Javier Cayo (LEG/SGO)		
<b>Prestatario:</b>	República Argentina		
<b>Organismo ejecutor:</b>	Ministerio del Interior y Transporte (MIT), a través de su Secretaría de Transporte (ST)		
<b>Plan de financiamiento (AR-X1018):</b>	<b>BID:</b>	US\$	1.200 millones
	<b>Contraparte:</b>	US\$	300 millones
	<b>Total:</b>	US\$	<b>1.500 millones</b>
<b>Plan de financiamiento (AR-L1158):</b>	<b>BID - Capital Ordinario (CO):</b>	US\$	300 millones
	<b>Contraparte:</b>	US\$	50 millones
	<b>Total:</b>	US\$	<b>350 millones</b>
<b>Salvaguardias ambientales:</b>	AR-X1018	B.13 (Instrumento Flexible de Préstamo)	
	AR-L1158	Categoría “B”	
	Políticas Identificadas	OP-703 (B.02; B.03; B.06; B.07; B.11; B.17); OP-710 (B.01); OP-102 (B.01)	

### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

#### A. Contexto general

- 2.1 **Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA).** Con una población de 13 millones de habitantes<sup>1</sup>, es el principal centro de producción y consumo, concentrando más del 40% del producto bruto interno y del producto bruto industrial en el 1% de la superficie del país. Por otra parte, es una de las zonas con mayor desigualdad y pobreza del país, presentando requerimientos de inversión en infraestructura insatisfechos (especialmente en el sector transporte) que afectan negativamente la calidad de vida de principalmente la población de menores ingresos.
- 2.2 **Transporte de pasajeros en la RMBA.** En ella se realizan diariamente unos 22 millones de viajes, de los cuales la mitad utiliza el servicio de transporte público.

<sup>1</sup> Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). censo nacional de población, hogares y viviendas 2010.

Tres sistemas coexisten: i) el transporte público automotor, con una red de 35.000 km de extensión; ii) la red de ferrocarriles suburbanos, con 831 km; y iii) la red de subterráneos, con 47 km. La RMBA enfrenta una crisis sin precedentes en su sistema de transporte urbano. Entre los años 1970 y 2000, duplicó el parque automotor, que continúa incrementándose. Por otro lado, mientras que la población se triplicó en la segunda mitad del siglo XX, el desarrollo de los sistemas de transporte masivo de alta capacidad (ferrocarril y subterráneo) estuvo virtualmente estancado, situación agravada por el progresivo deterioro de la calidad del servicio. Debido a este conjunto de factores, se redujo la participación del transporte público en la movilidad urbana, habiendo pasado de más del 75% de los viajes totales en 1970 al 50% actual<sup>2</sup>.

**2.3 Ferrocarriles Metropolitanos.** La red de ferrocarriles suburbanos de pasajeros de la RMBA, cubre 831 km distribuidos en siete líneas, de las cuales dos están concesionadas (línea Urquiza a Metrovías S.A; línea Belgrano Norte a Ferrovías S.A.) y el resto, cuyas concesiones fueron canceladas por incumplimientos severos, son operadas por cuenta y orden del Estado<sup>3</sup>. Los pasajeros transportados por ferrocarril ascienden a 426 millones por año, concentrando el 12,5% de los viajes de la RMBA. La duración de éstos excede en promedio a la de otros modos<sup>4</sup>, debido en parte a niveles de inversión históricamente bajos que han derivado en el deterioro progresivo del sistema, lo que conlleva otros problemas como inseguridad, y falta de confiabilidad y comodidad en el servicio.

**2.4 Estrategia del Gobierno de Argentina (GdA).** El GdA, a través de la Secretaría de Transporte (ST), orienta sus políticas en materia ferroviaria, hacia la reorganización, reconstrucción y modernización del Sistema Ferroviario. Para ello, ha desarrollado un Plan Estratégico (PE) ferroviario, cuyo objetivo central es reposicionar a los ferrocarriles en el sistema multimodal de transporte. Asimismo, el Plan Quinquenal de Transporte 2012-2016 de la ST establece las prioridades del gobierno en el sector e incluye, entre sus objetivos, la mejora de los servicios ferroviarios metropolitanos, a fin de atraer un 40% adicional de pasajeros. En particular, propone modernizar los servicios ferroviarios urbanos de pasajeros, tendiendo a la electrificación total del sistema, incrementando la frecuencia y los estándares de calidad, y eliminando las interferencias viales, a fin de mejorar la seguridad de los pasajeros, disminuir los tiempos de viajes, y mejorar la integración con el entorno urbano. En relación a esto, identifica los siguientes proyectos: i) soterramiento del ferrocarril Sarmiento; ii) electrificación de los ferrocarriles San Martín, Belgrano Sur, Belgrano Norte, y los servicios diésel remanentes del ferrocarril Roca; iii) readecuación del material rodante en todas las líneas; y iv) cambio de material rodante del ferrocarril San Martín.

---

<sup>2</sup> La ciudad de Buenos Aires presenta el mayor porcentaje (50%) de viajes en automóvil particular de la región, entre un grupo de 15 ciudades analizadas (cuyo promedio es menor al 30%). Fuente: Observatorio de Movilidad Urbana 2007 (CAF).

<sup>3</sup> Las líneas Roca, San Martín y Belgrano Sur son operadas por la Unión de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (UGOFE), y las líneas Mitre y Sarmiento por la Unidad de Gestión Operativa Mitre Sarmiento (UGOMS).

<sup>4</sup> Más del 50% de los viajes realizados en ferrocarril superan 35 minutos de duración.

- 2.5 **Ferrocarril Roca.** Éste presta servicios de pasajeros en la RMBA sobre ocho ramales, que transportan 97 millones de pasajeros anualmente<sup>5</sup>. Tres ramales (Constitución, vía Temperley, hasta Ezeiza, Glew y Claypole) fueron electrificados hace más de 20 años, y los demás aún operan con locomotoras diésel. Entre los servicios diésel remanentes, que el Plan Quinquenal de Transporte 2012-2016 propone electrificar, el principal es el Ramal Constitución – La Plata, que conecta la ciudad de Buenos Aires con La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires, atravesando importantes centros poblacionales de la zona sur de la RMBA, que concentran poblaciones de bajo nivel socioeconómico y numerosos asentamientos en situación precaria con deficientes condiciones sanitarias y de habitabilidad.
- 2.6 **Línea de Crédito Condicional para Programas de Inversión (CCLIP).** La atención de las necesidades de la red de ferrocarriles de pasajeros de la RMBA requiere de un período prolongado de implementación e inversiones continuadas que permitan lograr un impacto importante y sostenible en el desarrollo socioeconómico y la calidad de vida de la población. Por ello, se propone la creación de una línea de crédito CCLIP para la renovación de ferrocarriles de pasajeros en la RMBA, consistente con las prioridades del PE (¶2.4), que constituye el instrumento más adecuado para atender las necesidades de financiamiento de corto, mediano y largo plazo.
- 2.7 **Estrategia de País del Banco (EPB).** La EPB 2012-2015 (GN-2687) incluye entre sus prioridades la mejora continua de las condiciones de movilidad urbana de personas, a través de sistemas de transporte masivo. La línea de crédito y su primera operación, cuyos objetivos y componentes se describen a continuación, son consistentes con esta prioridad, ya que contribuirán a la mejora del transporte masivo de pasajeros en la RMBA. Asimismo, se alinean con las prioridades “Infraestructura para la competitividad y el bienestar social” y “Protección del medio ambiente, respuestas al cambio climático, promover la energía renovable y seguridad alimentaria” del Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos (GCI-9) (AB-2764), ya que promoverán la sostenibilidad ambiental, a través de mayor acceso a sistemas de transporte público de bajo carbono, la competitividad de la RMBA, y la inclusión de los habitantes más pobres, con mayor accesibilidad a empleos, educación y servicios sociales.

## **B. Objetivos y resultados esperados**

- 2.8 El objetivo general de la línea de crédito, es apoyar al GdA en el proceso de renovación de los ferrocarriles metropolitanos, contribuyendo a la mejora de los servicios de transporte público de la RMBA y de la calidad de vida de la población. Específicamente, las intervenciones propuestas contribuirán a la reducción de costos de operación, tiempos de viajes, y niveles de accidentalidad.
- 2.9 La primera operación (Etapa 1) coadyuva al objetivo general del CCLIP mediante la renovación de infraestructura, material rodante y tecnología del servicio de los ferrocarriles de pasajeros de la RMBA, y será estructurada como un préstamo de obras múltiples. La muestra representativa será el Proyecto de Electrificación del Ramal Constitución – La Plata del Ferrocarril Roca, de aproximadamente 60 km de

---

<sup>5</sup> Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), Pasajeros pagos transportados 2011.

extensión, en el cual se prevé la renovación de vías, aparatos de vías y puentes, el mejoramiento de estaciones, la construcción de pasos a desnivel, la electrificación por catenaria, la adecuación del material rodante existente y la mejora del señalamiento. Para lograr los objetivos propuestos, la Etapa 1 incluye los siguientes componentes.

- 2.10 **Componente 1. Ingeniería y administración (US\$5 millones).** Comprenderá: i) estudios técnicos y documentos de licitación requeridos para ejecutar las obras y adquirir sistemas relacionados a los ferrocarriles; ii) administración, evaluación y monitoreo del programa, incluyendo actividades de apoyo y gestión de la ejecución del programa, y actividades de monitoreo y evaluación técnica, operativa, ambiental y social; y iii) auditorías financieras externas independientes.
- 2.11 **Componente 2. Obras civiles (US\$310 millones).** Comprenderá la ejecución y supervisión de: i) obras civiles y vías, incluyendo renovación de vías, aparatos de vías y puentes, mejora de estaciones, elevación de andenes, y construcción de pasos a desnivel; ii) electrificación, incluyendo electrificación por catenaria y construcción de una subestación eléctrica; y iii) medidas de mitigación ambiental y compensación social.
- 2.12 **Componente 3. Material rodante y señalamiento (US\$35 millones).** Comprenderá: i) adecuación de coches actuales a la elevación de andenes durante las obras; y ii) modernización del sistema de señalamiento con sistema ATP (*Automatic Train Protection*).
- 2.13 **Presupuesto.** El monto total del CCLIP es de US\$1.500 millones, de los cuales el Banco aportará US\$1.200 millones del Capital Ordinario (CO) y la contrapartida local será US\$300 millones. El plazo máximo será doce (12) años. La primera operación será por US\$350 millones, de los cuales el Banco financiará US\$300 millones del CO y la contrapartida local será US\$50 millones. El período de desembolsos será de cinco (5) años.

### III. TEMAS DE DISEÑO Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Aspectos institucionales.** El organismo ejecutor del programa será el Ministerio del Interior y Transporte (MIT), a través de su Secretaría de Transporte (ST). La Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF), organismo autárquico vinculado al MIT, cuya función es la ejecución de políticas ferroviarias, la administración de infraestructura ferroviaria y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, brindará apoyo técnico a la ST.
- 3.2 **Aspectos técnicos.** Se ha identificado la necesidad de desarrollar los siguientes estudios: i) análisis de demanda y de factibilidad económica y social del Ramal La Plata – Constitución; ii) estudios técnicos (modelo operativo y estudio funcional) para el dimensionamiento de las obras civiles y sistemas de señalamiento y electrificación de dicho Ramal; iii) análisis de las características técnicas, institucionales y financieras del sector; y iv) estudios ambientales y sociales relacionados al CCLIP y la primera operación. Estos estudios serán financiados con recursos no reembolsables<sup>6</sup> solicitados por el GdA.

---

<sup>6</sup> Cooperación Técnica ATN/OC-13553-AR – AR-T1108.

#### **IV. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS**

- 4.1 En conformidad con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), el CCLIP se clasifica como una operación B.13. Por ello, se preparará un análisis ambiental de carácter estratégico, cuyos resultados se utilizarán para la preparación de un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS), donde se establecerán procedimientos para: i) evaluación ambiental de proyectos ferroviarios en función de su potencial riesgo, en conformidad con el marco legal de las jurisdicciones afectadas y las políticas del Banco; ii) registro en el ámbito interno del ejecutor de las actividades de gestión socioambiental desarrolladas durante el programa; y iii) establecimiento de responsabilidades de gestión socioambiental para cumplir con exigencias de las autoridades ambientales correspondientes y del Banco.
- 4.2 En lo referente al Programa de Electrificación del Ramal Constitución – La Plata, se prevé que las obras civiles no generarán impactos negativos significativos debido a que se ejecutarán dentro del derecho de vía actual, y no se intervendrán áreas ambiental o socialmente sensibles. Las informaciones disponibles indican que no hay ocupación indebida del derecho de vía y por lo tanto no será necesario la relocalización de actividades y/o personas. Durante la preparación, se desarrollará una evaluación ambiental y social, incluyendo el plan de control ambiental de las obras y el plan de gestión ambiental de la operación y mantenimiento del Ramal Constitución – La Plata. Los resultados de éstos serán consolidados en el Informe Ambiental y Social (IGAS) del programa, que será anexado a la Propuesta para el Desarrollo de la Operación (POD). El equipo de proyecto propone la categoría “B” como clasificación de la Etapa 1, en conformidad con la Política OP-703.
- 4.3 En cuanto a los aspectos fiduciarios, la ST tiene capacidad propia de manejo de recursos, y cuenta con experiencia suficiente para llevar a cabo las adquisiciones, desembolsos y justificaciones respectivas. La ST se considera elegible como unidad ejecutora del CCLIP por cuanto cumple con los requisitos establecidos ya que: i) durante los últimos cinco (5) años ha ejecutado múltiples programas<sup>7</sup> en el sector; ii) ha cumplido las cláusulas contractuales de los préstamos y ha alcanzado, o prevé alcanzar, los objetivos esperados; y iii) los proyectos fueron ejecutados en forma satisfactoria, y adecuadamente operados y mantenidos.

#### **V. RECURSOS Y CRONOGRAMA**

- 5.1 Los fondos administrativos necesarios para la preparación del programa son de US\$118.450, para la realización de misiones y la contratación de consultorías. La presentación de la operación al Comité de Políticas Operativas (OPC) está prevista para agosto de 2013.

---

<sup>7</sup> Proyecto de Transporte Urbano de Áreas Metropolitanas, Préstamo BIRF N°7794-AR, US\$150.000.000; Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires (PTUBA), Préstamo BIRF N°4163-AR, US\$400.000.000; Financiamiento adicional al Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires (PTUBA), Préstamo BIRF N°7442-AR, US\$100.000.000; Proyecto Alteo Viaducto Ferroviario Laguna La Picasa y Fortalecimiento Institucional de la Secretaria de Transporte, Préstamo CAF N°3192, US\$35.000.000; Proyecto de Recuperación y Mejoramiento del ferrocarril Gral. Belgrano, Préstamo CAF N°7351, US\$326.000.000.

**Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**

**ANEXO CONFIDENCIAL**  
**CONFIDENTIAL ANNEX**

[INE-TSP@iadb.org](mailto:INE-TSP@iadb.org)

**SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT**

<b>Project Details</b>	<b>IDB Sector</b>	Transport - Railways
	<b>Type of Operation</b>	Conditional Credit Line for Investment Projects (CCLIP)
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Investment Checklist</b>	Generic Checklist
	<b>Team Leader</b>	Vicentini, Vera Lucia (veraluciv@iadb.org)
	<b>Project Title</b>	Metropolitan Railroads Recovery Program - Programa de Recuperación de Ferrocarriles Metropolitanos
	<b>Project Number</b>	AR-X1018
	<b>Safeguard Screening Assessor</b>	Monter Flores, Ernesto (ernestomf@iadb.org)
	<b>Assessment Date</b>	2012-11-05
	<b>Additional Comments</b>	

<b>Safeguard Policy Filter Results</b>	<b>Type of Operation</b>	Special Operation	
	<b>Safeguard Policy Items Identified (Yes)</b>	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
		The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	(B.01) Access to Information Policy – OP-102
		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)
		An Environmental Assessment is required.	(B.05)
		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)
		Operation for which ex-ante impact classification may not be feasible. These loans are: Policy-based loans, Financial Intermediaries (FIs) or loans that are based on performance criteria, sector-based approaches,	(B.13)

		or conditional credit lines for investment projects.		
		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)	
	<b>Potential Safeguard Policy Items(?)</b>		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
			Potential to negatively affect women or gender equality ( <a href="#">See Gender Equality Policy</a> )	(B.01) Gender Equality Policy – OP-270
			There are Associated Facilities (see Policy definition) relating to the investments being financed by the Bank.	(B.04)
			The operation may be of higher risk due to controversial environmental and associated social issues or liabilities.	(B.04)
			The operation has the potential to impact the environment and human health and safety from the production, procurement, use, and disposal of hazardous material, including organic and inorganic toxic substances, pesticides and Persistent Organic Pollutants (POPs).	(B.10)
			The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases...).	(B.11)
	<b>Recommended Action:</b>	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s), including B13, for guidance. No project classification required. Submit Report and PP (or equivalent) to ESR.		
	<b>Additional Comments:</b>			

<b>Assessor Details</b>	<b>Name of person who completed screening:</b>	Monter Flores, Ernesto (ernestomf@iadb.org)
	<b>Title:</b>	Transport Principal Specialist
	<b>Date:</b>	2012-11-05

**SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT**

<b>Project Details</b>	<b>IDB Sector</b>	Transport-Transport Networks Connectivity
	<b>Type of Operation</b>	Investment Loan
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Investment Checklist</b>	Generic Checklist
	<b>Team Leader</b>	Vicentini, Vera Lucia (veraluciav@iadb.org)
	<b>Project Title</b>	Programa de Renovación del Sistema de Ferrocarriles Metropolitanos – Línea Roca: Ramal Constitución - La Plata
	<b>Project Number</b>	AR-L1158
	<b>Safeguard Screening Assessor(s)</b>	Dei Castelli, Nicolas (nicolasdc@iadb.org)
	<b>Assessment Date</b>	2013-04-08
	<b>Additional Comments</b>	

<b>Safeguard Policy Filter Results</b>	<b>Type of Operation</b>	Loan Operation	
	<b>Safeguard Policy Items Identified (Yes)</b>	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 Bank will make available to the public the relevant Project documents.	(B.01) Access to Information Policy– OP-102
		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)
		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 has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases...).	(B.11)
		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)
	<b>Potential Safeguard Policy Items(?)</b>	No potential issues identified	
	<b>Recommended Action:</b>	<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.</p> <p>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>	
<b>Additional Comments:</b>			

<b>Assessor Details</b>	<b>Name of person who completed screening:</b>	Dei Castelli, Nicolas (nicolasdc@IADB.ORG)
	<b>Date:</b>	2013-04-08

**SAFEGUARD SCREENING FORM**

<b>Project Details</b>	<b>IDB Sector</b>	Transport-Transport Networks Connectivity
	<b>Type of Operation</b>	Investment Loan
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Country</b>	Argentina
	<b>Project Status</b>	
	<b>Investment Checklist</b>	Generic Checklist
	<b>Team Leader</b>	Vicentini, Vera Lucia (veraluciv@iadb.org)
	<b>Project Title</b>	Programa de Renovación del Sistema de Ferrocarriles Metropolitanos – Línea Roca: Ramal Constitución - La Plata
	<b>Project Number</b>	AR-L1158
	<b>Safeguard Screening Assessor(s)</b>	Dei Castelli, Nicolas (nicolasdc@iadb.org)
	<b>Assessment Date</b>	2013-04-08
	<b>Additional Comments</b>	

<b>Project Classification Summary</b>	<b>Project Category:</b> B	<b>Override Rating:</b>	<b>Override Justification:</b>
	<b>Conditions/ Recommendations</b>	<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.	<b>Comments:</b>

<b>Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions</b>	<b>Identified Impacts/Risks</b>	<b>Potential Solutions</b>
	Generation of solid waste is moderate in volume, does not include hazardous materials and follows standards recognized by multilateral development banks.	<b>Solid Waste Management:</b> The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and recycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam

		Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.
--	--	--

<b>Disaster Summary</b>	<p><b>Details</b></p> <p>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.</p>	<p><b>Actions</b></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 a INE/CCS adaptation specialist for guidance.</p>
-------------------------	---	--

<b>Assessor Details</b>	<b>Name of person who completed screening:</b>	Dei Castelli, Nicolas (nicolasdc@iadb.org)
	<b>Date:</b>	2013-04-08

## ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

### I. EL PROGRAMA

- 1.1 La presente operación comprenderá una Línea de Crédito Condicional para Programas de Inversión (CCLIP por sus siglas en inglés) cuyo objetivo principal es apoyar al Gobierno de Argentina (GdA) en el proceso de renovación de los ferrocarriles metropolitanos, contribuyendo a la mejora de los servicios de transporte público de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) y de la calidad de vida de la población (el “Programa de Recuperación de Ferrocarriles Metropolitanos”). El CCLIP es consistente con las prioridades del Plan Estratégico (PE) ferroviario de la Secretaría de Transporte (ST), y, conjuntamente con programas de inversión específicos, constituye el instrumento más adecuado para atender las necesidades de financiamiento de corto, mediano y largo plazo.
- 1.2 La primera operación específica, el Programa de Renovación del Sistema de Ferrocarriles Metropolitanos – Línea Roca: Ramal Constitución – La Plata (Etapa 1), comprenderá la renovación de infraestructura, material rodante y tecnología del servicio de los ferrocarriles de pasajeros de la RMBA, y será estructurada como un préstamo de obras múltiples. La muestra representativa será el Proyecto de Electrificación del Ramal Constitución – La Plata del Ferrocarril Roca, de aproximadamente 60 km de extensión, en el cual se prevé la renovación de vías, aparatos de vías y puentes, el mejoramiento de estaciones, la construcción de pasos a desnivel, la electrificación por catenaria, la adecuación del material rodante existente y el mejoramiento del señalamiento.
- 1.3 Las obras de infraestructura en el Ramal Constitución – La Plata del Ferrocarril Roca serán realizadas integralmente en el derecho de vía y comprenderán:
- 1.4 **Obras civiles:**
  - **Renovación** de vía, estará compuesta por las siguientes acciones: i) limpieza en zona de vía; ii) retiro de la vía principal existente; y iii) montaje de la nueva vía principal del ferrocarril.
  - Renovación de aparatos de vías.
  - **Renovación y/o sustitución de puentes**, para atender las necesidades del servicio electrificado.
  - **Pasos a nivel**, el programa contempla en principio la construcción de pasos a desnivel.
  - **Estaciones**. Se realizará la elevación de los andenes en todas las estaciones que se encuentran ubicadas en el ramal. Adicionalmente, se deberá estandarizar el largo de los andenes de las estaciones para poder recibir las formaciones eléctricas propuestas. Vale destacar que la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF), ya viene trabajando hace ya varios años, en un programa que se llama “Plan Estaciones” cuyo objetivo principal es la renovación y puesta en valor de las estaciones de los ferrocarriles del área metropolitana. En este programa se realizan tareas como: i) instalación de rampas y accesos necesarios para personas con restricción de movilidad, a fin de mejorar la salida y entrada de

los pasajeros a las misma; ii) construcción de nuevas cubiertas sobre andenes; iii) colocación de columnas de iluminación; iv) construcción y/o refacción de baños públicos, reparación y reposición de carpintería y pintura de estaciones; v) reparación de pasos bajo nivel peatonales; vi) reparación de cercos perimetrales de estación y de cercos entre vías; y vii) mejora de áreas verdes.

- **Señalamiento.** Se instalará un sistema de señalización electromecánico o electrónico, que se alimentará a través de los sistemas portantes de catenarias. Se prevé la instalación de un sistema de comunicaciones radiales con tecnología digital para la intercomunicación entre los supervisores operativos, los conductores, guardas, personal de mantenimiento y guardias de instalaciones.
- **El sistema de señalización** incluirá, la incorporación de circuitos de vías que incluye entre otras cosas las barreras automáticas en los Pasos a Nivel (PAN). La colocación de sistemas de información a pasajeros en estaciones y peatones de PAN. Así como la instalación de sistemas de observación mediante cámaras fotográficas digitales ó cámaras de televisión, a fin de controlar el movimiento de formaciones, pasajeros y peatones. En los PAN, la renovación consistirá en el reemplazo de las barreras mecánicas manuales existentes por barreras automáticas homologadas con su correspondiente obra civil. Se llevará a cabo la estandarización de las tecnologías de barreras automáticas existentes con las nuevas que se instalen. Finalmente se prevé la implementación de una canalización para tendido de un poliducto paralelo a las vías, que permita soportar una moderna infraestructura de comunicaciones.

1.5 **Electrificación.** Corresponderá a la electrificación por catenaria del servicio en el Ramal Constitución – La Plata del Ferrocarril Roca y la incorporación de los autotransformadores necesarios para el servicio. La electrificación y modernización del sistema de señalización permitirá generar una línea de ferrocarriles que podría alcanzar una frecuencia máxima de un tren cada seis minutos.

1.6 Se prevé colocar una subestación eléctrica con una potencia estimada de 40 MVA<sup>1</sup>, con el objetivo de lograr una seguridad de suministro adecuada al servicio ferroviario, la subestación debería ser alimentada con una doble terna en 132 kv desde la estación transformadora más próxima de la empresa prestataria del servicio eléctrico con una potencia de cortocircuito mínima de 2000 MVA.

1.7 **Material Rodante.** Comprenderá la readecuación de material rodante diésel<sup>2</sup>.

- **Readecuación de Material Rodante Diesel.** La readecuación de material rodante diesel incluye la adaptación de locomotoras y coches a la elevación de andenes durante el plazo de obras y hasta la finalización de la electrificación del servicio en el Ramal Constitución – La Plata del Ferrocarril Roca. Se prevé también el reacondicionamiento del material rodante que incluye mantenimiento general, ventanas, pintura, etc.

---

<sup>1</sup> MVA: *Mega Volt Amper.*

<sup>2</sup> La adquisición de formaciones de coches eléctricos nuevos, está siendo realizada por el GdA con recursos de otras fuentes de financiamiento.

- 1.8 El organismo ejecutor del programa será el Ministerio del Interior y Transporte (MIT), a través de su Secretaría de Transporte (ST). La Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF), organismo autárquico vinculado al MIT, cuya función es la ejecución de políticas ferroviarias, la administración de infraestructura ferroviaria y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes, brindará apoyo técnico a la ST.

## II. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL AMBIENTAL

- 2.1 La principal norma vigente es la Ley General del Ambiente (LGA) No.25.675. Está norma establece el estándar de calidad ambiental que debe ser respetado por la legislación local (provincia y municipios) y cumplido por cualquier programa en territorio argentino más allá de la normativa local. Asimismo, toda norma de protección, evaluación y gestión ambiental propia del marco regulatorio de una actividad o sector debe adecuarse a estos presupuestos o estándares de calidad ambiental de la LGA. Primacía de la que también gozan las demás leyes de presupuestos mínimos.
- 2.2 Entre las exigencias o presupuestos mínimos de carácter procedimental, se encuentran el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la audiencia pública y el sistema de información ambiental, que se integran funcionalmente con el primero. En tal sentido, se consagra como instrumento de gestión ambiental, el procedimiento de evaluación de impacto ambiental que debe ser cumplido y aprobado como requisito previo para la aprobación y ejecución de los programas que quedan sujetos a éste. Su procedimiento es preeminentemente regulado por las autoridades locales, en este caso la provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- 2.3 De modo de identificar los procedimientos requeridos en las jurisdicciones en las que se desarrolla el programa, a continuación se sintetiza la legislación ambiental de carácter general:

Provincial	Marco legal principal	Decreto reglamentario	Autoridad de aplicación marco legal
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	Ley 123/99 EIA Modif. y Complem. Ley 452/00, 1733/05, Res 873/04, Res 16/99	Decreto 1352/02 y parcialmente por el Decreto N° 2.20/07.	Agencia de Protección Ambiental
Provincia de Buenos Aires	Ley General del Ambiente N° 11.723 (modificada por Ley N° 13.516)	-	Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS) creado en el art. 31 de la Ley de Ministerios N°13.757, continúa las funciones de la entonces Secretaría de Política Ambiental.

- 2.4 En dichas normas se establece que las actividades, proyectos, programas o emprendimientos susceptibles de producir impacto ambiental deben someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) como requisito previo a su ejecución o desarrollo, lo que implica que la autoridad de aplicación, antes de otorgar la

habilitación, exige la realización del EIA. Asimismo, al momento de realización de la obra se precisará, la elaboración del plan de gestión ambiental, el cual, a los fines de dar cumplimiento al conjunto de normas generales y sectoriales que regulan las tareas planteadas en el proyecto ejecutivo, dispone una serie de medidas y actividades a los fines de prevenir, mitigar y dar contingencia a los impactos y riesgos posibles de ocurrir durante la obra.

2.5 En este marco, y a los fines de este programa se describen sintéticamente las responsabilidades de ST, la agencia ejecutora del programa, en materia ambiental:

- Asegurar la implementación de los procedimientos ambientales y sociales dispuestos por ley relativos al programa (estudios de impacto ambiental, audiencias públicas, plan de gestión ambiental, etc.).
- Liderar los procesos de gestión ambiental y social asociados a la planificación, implementación y supervisión del programa.
- Desarrollar los instrumentos para identificar, ponderar y evaluar los impactos ambientales y sociales potenciales durante las diferentes etapas de los programas: planificación, construcción y operación.
- Garantizar el desarrollo de una batería de herramientas de manejo con medidas detalladas (objetivos, metodología, procedimientos, instrumentos, etc.) para prevenir, mitigar, y/o compensar los impactos potenciales negativos y potenciar los positivos durante las diferentes etapas de los programas: planificación, construcción y operación.
- Definir los marcos conceptuales y los abordajes metodológicos para el seguimiento y evaluación (objetivos, productos, metas y resultados) del programa.
- Contemplar la adopción de instrumentos de control que contribuyan a brindar información calificada y oportuna para el proceso de toma de decisiones de las autoridades y responsables de la ejecución del programa.
- Dar control y seguimiento al avance de la gestión ambiental del programa, en especial en lo relacionado al cumplimiento de las especificaciones e implementación del plan de gestión ambiental durante la ejecución de obra.

### III. CONTEXTO SOCIAL Y AMBIENTAL

- 3.1 **Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA).** Con una población de 13 millones de habitantes<sup>3</sup>, es el principal centro de producción y consumo, concentrando más del 40% del producto bruto interno y del producto bruto industrial en el 1% de la superficie del país. Por otra parte, es una de las zonas con mayor desigualdad y pobreza del país, presentando grandes requerimientos de inversión en infraestructura insatisfechos (especialmente en el sector transporte) que resultan en condiciones muy desfavorables para los grupos de menores ingresos.
- 3.2 **Transporte de pasajeros en la RMBA.** En ella se realizan diariamente unos 22 millones de viajes, de los cuales la mitad utiliza el transporte público. Tres sistemas coexisten; i) el transporte público automotor, con aproximadamente 1.400 ramales, una

---

<sup>3</sup> Fuente: INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.

extensión total de 35.000 km y una flota de aproximadamente 16.000 vehículos; ii) la red de ferrocarriles suburbanos, con 831 km y 259 estaciones, atendida por 1.350 coches; y iii) la red de subterráneos, con una longitud de 47 km y 78 estaciones, servidas por 543 coches. El sistema se completa con una flota de taxis cercana a las 40.000 unidades, 6.000 remises, y 600 vans y minibuses. La RMBA enfrenta una crisis sin precedentes en su sistema de transporte urbano. Entre 1970 y 2000 duplicó el parque automotor y éste continúa incrementándose. Por otro lado, mientras que su población se triplicó en la segunda mitad del siglo XX, el desarrollo de los sistemas de transporte masivo de alta capacidad (ferrocarril y subterráneo) estuvo virtualmente estancado, situación agravada por el progresivo deterioro de la calidad del servicio. Debido a este conjunto de factores, se redujo la participación del transporte público en la movilidad urbana, habiendo pasado de más del 75% de los viajes totales en 1970 al 50% actual<sup>4</sup>.

- 3.3 **Ferrocarriles Metropolitanos.** La red de ferrocarriles suburbanos de pasajeros de la RMBA cubre 831 km distribuidos en siete líneas, de las cuales dos están concesionadas (Metrovías S.A., línea Urquiza; Ferrovías S.A., línea Belgrano Norte) y el resto, cuyas concesiones fueron canceladas por incumplimientos severos, son operadas por cuenta y orden del Estado por la Unión de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (UGOFE) (líneas Roca, San Martín, Belgrano Sur, Mitre y Sarmiento). Los pasajeros transportados por ferrocarril ascienden a 426 millones por año, concentrando el 12,5% de los viajes de la RMBA. Las líneas actuales no han cambiado sustancialmente en relación a la forma en que fueron diseñadas y construidas originalmente. El sistema en su conjunto se ha deteriorado progresivamente desde mediados del siglo XX debido a los históricamente bajos niveles de inversión, lo que conlleva otros problemas como la inseguridad, y la falta de confiabilidad y comodidad en el servicio.
- 3.4 **Ferrocarril Roca.** Éste presta servicios de pasajeros en la RMBA sobre ocho ramales, que transportan 97 millones de pasajeros anuales<sup>5</sup>. Tres ramales (Constitución, vía Temperley, hasta Ezeiza, Glew y Claypole) fueron electrificados hace más de 20 años, y los demás aún operan con locomotoras diésel. Entre los servicios diésel remanentes, que el Plan Quinquenal de Transporte 2012-2016 propone electrificar, el principal es el Ramal Constitución – La Plata, que conecta la ciudad de Buenos Aires con La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires, atravesando importantes centros poblacionales de la zona sur de la RMBA, que concentran poblaciones de bajo nivel socioeconómico y numerosos asentamientos precarios con deficientes condiciones sanitarias y de habitabilidad.

#### IV. IMPACTOS SOCIALES Y AMBIENTALES PREVISTOS

- 4.1 El programa tendrá impactos positivos, entre los cuales se pueden mencionar: i) el ahorro en los tiempos de viaje de los usuarios del servicio; ii) el ahorro en tiempos de espera en pasos a nivel; iii) la disminución de accidentes en la traza por la mejora en la

---

<sup>4</sup> Buenos Aires presenta el mayor porcentaje (50%) de viajes en automóvil particular de la región, entre un grupo de 15 ciudades analizadas para las cuales la participación total del automóvil es menor al 30%. Fuente: Observatorio de Movilidad Urbana 2007 (CAF).

<sup>5</sup> Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), Pasajeros pagos transportados 2011.

señalización, en la infraestructura de vías y estaciones y la renovación del material rodante; iv) el ahorro de los costos de mantenimiento por el cambio de locomotoras diésel a eléctricas; v) el ahorro de los costos ambientales producto de la reducción de la emisión de gases (CO<sub>2</sub>) y de ruidos nocivos; y vi) la mejora en el confort de los usuarios del Ramal Constitución – La Plata. Asimismo, el programa contribuirá a mejorar la circulación vial del área de influencia, y reducir en el transporte informal.

- 4.2 Se espera que en general, las obras de rehabilitación de la Etapa 1 no generen impactos negativos significativos debido a que los trabajos físicos serán de pequeña a mediana magnitud, tradicionales desde el punto de vista de ingeniería y ejecutados en su totalidad sobre el derecho de vía existente. Para la ejecución de las obras civiles e instalación de los equipos, y respectivas actividades de montaje se deberán seguir las recomendaciones y protocolos generales detallados en especificaciones desarrolladas para este fin.
- 4.3 Los principales potenciales impactos negativos de la Etapa 1 estarán asociados principalmente a la etapa de construcción y serán reversibles, temporales y estarán relacionados a: i) aumento del nivel de ruido y de vibraciones por las obras y operación de equipos junto a áreas pobladas; ii) aumento del nivel de accidentes durante las obras; iii) disposición inadecuada de los desechos de la obra resultando en contaminación del suelo, del aire y de los recursos hídricos; iv) contaminación visual por la disposición final inadecuada de desechos de las obras; y v) problemas de accidentes con los operarios de las obras y la población lindera, etc. Se espera que estos potenciales impactos sean de pequeña a mediana magnitud y las medidas de mitigación a ser adoptadas son conocidas y de fácil implementación en las medidas de control ambiental de las obras a ser desarrolladas para el programa. Durante la etapa de operación, los impactos negativos potenciales estarán asociados principalmente al incremento de los accidentes por el aumento de la velocidad de operación de los trenes.
- 4.4 Las informaciones disponibles indican que no hay ocupación indebida del derecho de vía y por lo tanto no será necesario la relocalización de actividades y/o personas.

## **V. DESCRIPCIÓN DE LA ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL**

- 5.1 De acuerdo con la Política de Salvaguardas del Banco (OP-703), el programa por ser un instrumento flexible de préstamo se clasifica como una operación B.13. En conformidad con las políticas y salvaguardias ambientales y sociales y los procedimientos establecidos para preparación y aprobación de líneas CCLIP, se preparará una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) de la Línea CCLIP. La EAE identificará, para cada tipología de potencial proyecto a ser financiado por el CCLIP, los posibles impactos socioambientales y las evaluaciones de impacto que deberán ser desarrolladas en el diseño de las operaciones de préstamo específicas, en conformidad con las políticas y salvaguardias del Banco.
- 5.2 Los resultados de la EAE y el análisis del prestatario se utilizarán para la preparación de un Marco de gestión Ambiental y Social (MGAS) de la Línea CCLIP donde se establecerán los procedimientos e instrumentos para: i) evaluación de las condiciones actuales sobre aspectos ambientales, sociales, de salud ocupacional y laborales, con énfasis en la identificación de pasivos y prácticas y actividades inadecuadas;

- ii) evaluación ambiental de los proyectos ferroviarios en función de su potencial riesgo, en conformidad con el marco legal de las jurisdicciones afectadas y las políticas del Banco; iii) registro en el ámbito interno del ejecutor de las actividades de gestión socio-ambiental desarrolladas a lo largo del ciclo de proyecto; y iv) establecimiento de las responsabilidades de gestión socio-ambiental tanto en el ámbito interno como externo para cumplir con las exigencias de las autoridades ambientales correspondientes y del Banco.
- 5.3 Se realizarán actividades de consulta sobre la EAE con entidades ambientales, entidades sectoriales, ONGs<sup>6</sup>, gremios del sector, representantes de asociaciones municipales, académicas, operadores públicos y privados, consultores y constructores asociados al sector. Al final del estudio se programará un taller para discutir el informe y comentar conclusiones, planes de acción y acuerdos alcanzados.
- 5.4 El equipo de proyecto propone la clasificación ‘B’ para la primera operación del CCLIP (Etapa 1). Las directivas aplicables incluyen B.01, B.02, B.03, B.06, B.07, B.11 y B.17, así como la política de Reasentamiento Involuntario (OP-710) y Acceso a la Información (OP-102).
- 5.5 Para la evaluación de la Etapa 1, se preparará una evaluación ambiental y social<sup>7</sup>, incluyendo el plan de control ambiental de las obras, que detallará, entre otros los cuidados que la contratista debe adoptar para prevenir los impactos en el ambiente y la población lindera durante las obras y para garantizar la seguridad laboral de los operarios de la obra, y las medidas para mitigar los potenciales impactos sobre la seguridad de terceros y demoras en el tránsito por obras civiles en el trazado de las vías, especialmente durante la construcción de los pasos a desnivel; y el plan de gestión ambiental de la operación y mantenimiento del Ramal Constitución – La Plata del Ferrocarril Roca, cuyo objetivo será asegurar el cumplimiento de procedimientos ambientales adecuados en las actividades de operación y mantenimiento rutinario del ferrocarril, para garantizar la calidad del servicio, la protección ambiental y la seguridad de la población usuaria y de la población lindera. Dicho plan deberá incluir entre otros medidas y procedimientos para minimización de riesgos de accidentes en los cruces viales y peatonales; operación en situación de emergencia; manejo de residuos sólidos recolectados en las estaciones y vía permanente; manejo de efluentes líquidos y sólidos en los pateos, etc.
- 5.6 Los resultados de estas actividades serán consolidados en el Informe Ambiental y Social (IGAS) del programa, que será anexado a la Propuesta para el Desarrollo de la Operación (POD por sus siglas en inglés).

---

<sup>6</sup> Organización No Gubernamental (ONG).

<sup>7</sup> De acuerdo al marco legal vigente (¶2.4), dicha evaluación se denomina Evaluación de Impacto Ambiental (EIA).

### ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Estudio	Descripción	Responsable	Fechas esperadas	Referencias y enlaces electrónicos
Opciones técnicas y de diseño	Diagnostico estado actual vía ramal G	ADIF/UGOFE	Ago-12	<a href="#">IDBdocs #37095515</a>
	Revisión del programa de trabajo del mantenimiento diferido	UGOFE	Concluido	<a href="#">IDBdocs #37110167</a> <a href="#">IDBdocs #37110168</a>
	Estudio de demanda y modelo operativo	BID (a contratar)	Sep-13	AR-T1108 A ser incluido en el POD
	Estudio funcional	BID (a contratar)	Dic-13	AR-T1108 A ser incluido en el POD
Viabilidad económica	Evaluación económica	BID (a contratar)	Jul-13	AR-T1108 A ser incluido en el POD
Capacidad financiera	Estudios técnicos, institucionales y financieros del sector.	BID (a contratar)	Jul-13	AR-T1108 A ser incluido en el POD
Diagnóstico de Ingeniería de obras civiles	Pliego de especificaciones técnicas para licitación	ST/UGOFE	Jun-13	A ser incluido en el POD
Gestión de Riesgos en el Proyecto	Evaluación Preliminar	BID	Concluido	PP - Apéndice II
Salvaguardias sociales y ambientales; otros estudios ambientales	Evaluación ambiental estratégica	BID	Jul-13	AR-T1108 A ser incluido en el POD
	Evaluación ambiental y social de la Fase I	BID	Jul-13	AR-T1108 A ser incluido en el POD
Estrategia del País	Plan Estratégico Ferroviario	Secretaría de Transporte	Concluido (2004)	
	Plan Quinquenal de Transporte 2012-2016	Secretaría de Transporte	Concluido	<a href="#">IDBdocs #37115595</a> <a href="#">IDBdocs #37115596</a>

**Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**

**ANEXO CONFIDENCIAL**  
**CONFIDENTIAL ANNEX**

[INE-TSP@iadb.org](mailto:INE-TSP@iadb.org)