

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO



ARGENTINA

AUSA
PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL Y PROGRAMA DE MOVILIDAD URBANA
(AR-L1166)

INFORME DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL
(IGAS)

Noviembre de 2013

Equipo de Proyecto:	John Graham (SCF/INF); Gian Franco Carassale (SCF/INF) y Alejandro Taddia (INE/TSP); (Co-Líderes del Equipo); Vera Lucia Vicentini (TSP/CAR); Axel Radics (FMM/CPE); Andre Averbug (SCF/PMU); Aulestia Ulrike Vargas (SCF/PMU); Jan Weiss (SCF/SYN); José Luis de la Bastida (VPS/ESG) y Ricardo Torres (VPS/ESG). Supervisores: Jean-Marc Aboussouan (Jefe, SCF/INF) y Néstor Roa (Jefe, INE/TSP)
----------------------------	--

TABLA DE CONTENIDOS

I.	INTRODUCCIÓN	1
II.	DESCRIPCION DEL PROYECTO.....	1
A.	Componentes Claves del Proyecto y Calendario	2
B.	Aspectos ambientales y sociales.....	4
C.	Análisis de Alternativas	6
III.	ESTADO DE CUMPLIMIENTO Y ESTÁNDARES DEL PROYECTO	7
D.	Resumen del Estado de Obtención de Licencias Ambientales y Sociales. Evaluación del Proyecto	7
E.	Resumen del estado de cumplimiento del Proyecto con las Políticas del Banco..	8
F.	Resumen de los Estándares y Requerimientos del Proyecto	11
IV.	IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES CLAVES, RIESGOS ASOCIADOS Y MEDIDAS DE MANEJO	11
A.	Resumen de los Impactos y Riesgos Clave. Hallazgos del Proceso de Debida Diligencia	11
B.	Impactos y riesgos ambientales.....	11
C.	Impactos y riesgos sociales.....	13
D.	Riesgos ocupacionales	14
E.	Impactos acumulativos.....	14
F.	Impactos positivos	15
G.	Adicionalidad del Banco	16
V.	MANEJO Y MONITOREO DE LOS IMPACTOS Y RIESGOS AMBIENTALES, SOCIALES Y DE SALUD Y SEGURIDAD	16
H.	Sistema de gestión ambiental, social y de seguridad ocupacional.....	16
I.	Gestión de la Seguridad Vial	19
J.	Supervisión y Monitoreo.....	20
VI.	REQUERIMIENTOS A SER INCLUIDOS EN LOS ACUERDOS LEGALES	20

LISTA DE ABREVIATURAS

ART	Seguradora de Riesgos de Trabajo
APRA	Agencia de Protección Ambiental
AUSA	Autopistas Urbanas Sociedad Anónima
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CABA	Ciudad Autónoma de Buenos Aires
DIA	Declaración de Impacto Ambiental
EIA	Evaluación de Impacto Ambiental
EPP	Equipo de Protección Personal
ISO	Organización Internacional de Estandarización
PBN	Paso Bajo Nivel
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social

I. INTRODUCCIÓN

País:	Argentina
Sector:	Transporte y Comunicaciones
Nombre del Proyecto:	AUSA – Programa de Seguridad Vial y Programa de Movilidad Urbana
Número del Proyecto:	AR-L1166
Prestatario:	República Argentina
Tipo de Operación:	Financiamiento Corporativo
Costo Total del Proyecto:	US\$ 300.2 millones
Préstamo BID:	US\$ 130,00 millones
Categoría Ambiental:	B
Políticas Activadas:	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-761 y OP-704.
Fecha:	Setiembre de 2013

II. DESCRIPCION DEL PROYECTO

Programa de Seguridad Vial y Programa de Movilidad Urbana

- 2.1 Autopistas Urbanas S.A. (AUSA) es una sociedad anónima cuyo paquete accionario está el 95% en propiedad del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y el 5% en propiedad de Subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires. Desde su creación en 1979, AUSA ha sido responsable de la operación, el mantenimiento y la expansión de la red de autopistas de Buenos Aires, que opera bajo el régimen de concesión de obra pública con el Gobierno de la CABA. En 2009, el Gobierno de la CABA aprobó la Ley N ° 3060, que amplió la concesión por otros 20 años, otorgándole a AUSA responsabilidades para incluir la ejecución de determinadas obras públicas.
- 2.2 El Banco está estructurando un préstamo de USD 130,00 millones para AUSA, para apoyar inversiones de la empresa en materia de seguridad vial y mejoramiento del tránsito urbano, como parte de su Programa de Inversiones 2013-2015.
- 2.3 Las obras, programas y actividades del Plan de Inversiones 2013-2015 asociados a la operación de préstamo del BID, constituyen lo que en adelante se llamará el Proyecto, el cual posee dos grandes componentes: el grupo de obras, programas y actividades a ser financiadas por el Banco, y aquel componente denominado de contrapartida y otras obras con fondos AUSA (170.2 millones), a ser financiado con fondos de AUSA. En la Figura 1 se indican las obras del Proyecto.
- 2.4 El Proyecto se inscribe en el Plan de Desarrollo Urbano del Gobierno de la CABA y está alineado con la Iniciativa de Seguridad Vial del BID, y más específicamente con el Programa de Seguridad Vial para el Sector Privado conocido como Highway+.

#	Investment Program Item	Status
1	Nodo Dellepiane	Bid
2	Underpass San Martín y FFCC Urquiza	Bid
3	Lateral Barriers	Design
4	Underpass Balbin y FFCC Mitre	Design
5	Underpass Congreso y FFCC Mitre	Design
6	Underpass Nazca y FFCC San Martín	Bid
7	AUSA (Tecnología y Otros)	Design
8	Underpass Ceretti	In operation
9	Underpass Pacheco	In operation
10	Underpass Lacroze	Construction
11	Underpass Altolaquirre	Construction
12	Underpass Zamudio	Construction
13	Remodelación Retiro	Construction
14	Autopistas Verdes	Construction
15	Barreras Móviles Metálicas	Completed
16	Underpass Constituyentes	Bid
17	Pavement renovation Traza Norte	Design
18	Metrobus 9 de Julio - Tunnels	Bid
19	Underpass Congreso y FFCC Mitre	Design
20	Tolling booths replacement	Design
21	Metropolitan Police office building	Design
22	Underpass Holmberg y Donado (Const. monitoring)	Construction
23	Underpass Olazabal - Superí	Construction
24	FFCC Sarmiento - Argerich bridge	Construction
25	AU Illia - Sarmiento - Cantilo	Construction
26	AU Illia - Subida y bajada Av. Libertador	Bid
27	Beiró y FFCC Urquiza	Design
28	Dique Cero - Obra Vial	Design
29	AU Illia - heavy vehicles access	Design
30	AU Illia - Castillo exit	Design
31	Completion Fast Track Rotonda Illia	Design
32	Alamo (Underpass Constituyentes)	Design
33	Defenses Figueroa Alcorta	Design
34	Lugones pedestrian bridge	Design
35	Energy efficiency	Design
Total Investment - US\$300.2		

Figura Nº 1: Calendario de las Obras del Programa – Se incluyen obras fuera del Programa
Fuente: AUSA

A. COMPONENTES CLAVES DEL PROYECTO Y CALENDARIO

- 2.5 Dentro del Proyecto se pueden considerar cuatro grupos de actividades de AUSA: i) Operación y mantenimiento de las autopistas y vías concesionadas; ii) Construcción de obras públicas, iii) Implementación del Programa de Seguridad Vial de AUSA y iv) Implementación del proyecto Fortalecimiento AUSA:

Operación y mantenimiento de Autopistas y vías concesionadas

- 2.6 AUSA posee el rol de prestadora del servicio de mantenimiento y explotación de autopistas, y a su vez el rol de constructora vial. AUSA opera bajo concesión las autopistas 25 de Mayo (AU-1), Perito Moreno (AU-6) e Illia (AV-1 Norte). Asimismo mantiene y administra las autopistas Tte. Gral. Dellepiane, Presidente

Fronzizi (AV-1 Sur) (Ex 9 de Julio Sur) , Presidente Cámpora (AU-7), Av. Cantilo, Av. Lugones, todas éstas de acceso gratuito (solo en las autopistas AU-1, AU-6 y Dellepiane se cobra peaje). El trazado de estas ocho autopistas recorre un total de 40,5 km.. Por día por la red de AUSA circula un promedio de 580.000 vehículos, de los cuales 314.000 pagan peaje (106.000 a través de telepeaje).

- 2.7 Las mejoras proyectadas a la operación de las autopistas y vías concesionadas incluyen la recuperación de pavimento, la instalación de barreras móviles metálicas y de defensas laterales en autopistas, el recambio de cabinas de peaje y la construcción de tres edificios para la Policía Metropolitana dentro del área concesionada. Dentro de este grupo de proyectos y actividades se incluye al Proyecto Autopistas Verdes consistente en realizar una intervención en el área central y en los espacios verdes propios y linderos a las autopistas, a efectos de mejorar el entorno de la traza. Su ejecución se plantea en dos etapas, interviniendo primero las áreas de las Autopistas 25 de Mayo, Perito Moreno y Dellepiane, dejando para una segunda etapa las áreas adyacentes de las autopistas Cámpora e Illia.

Construcción de obras públicas

- 2.8 Las obras públicas del Proyecto comprenden, como inversión principal, la construcción de una serie de Pasos Bajo Nivel (PBN) para permitir al tránsito vehicular atravesar algunas de las intersecciones críticas con el Sistema de Ferrocarriles Metropolitanos. Además, el Proyecto incluye la construcción de otras obras tales como el Metrobús de la Avenida 9 de Julio¹, un distribuidor o nodo de conexión entre autopistas (nodo Dellepiane) y la remodelación de la zona de Retiro².
- 2.9 Los Pasos Bajo Nivel (PBN) consisten, generalmente, en un túnel construido en una calle o avenida, para permitir el paso del tráfico de vehículos por debajo las vías del ferrocarril, evitando así el paso a nivel. Los componentes principales de este tipo de proyectos son: túnel para tránsito de vehículos, escaleras y rampas para permitir el paso peatonal por debajo de las vías férreas, calles frentistas denominadas “calles de convivencia”, que permiten la circulación de vehículos y peatones a baja velocidad, sin atravesar la vía férrea, unidas a modo de callejón sin salida en la zona adyacente al ferrocarril (conformando un “*cul de sac*”).
- 2.10 Las obras de PBN son concebidas por AUSA como elementos integradores de la dinámica vecinal, incluyendo obras complementarias de carácter arquitectónico que integran la obra con el entorno, y orientadas a elevar la calidad de vida de vecinos y peatones. Estas obras complementarias incluyen construcción de pequeñas plazas o áreas verdes, construcción de veredas, enrejado de áreas verdes, y sistemas de iluminación y vigilancia por monitoreo de cámaras de seguridad.

Plan de Seguridad Vial de AUSA

¹ El Metrobús a que se hace referencia es un sistema de carriles exclusivos para buses urbanos, construido en el eje de la Avenida 9 de Julio, en el centro de la ciudad.

² Retiro se caracteriza por ser un importante nodo de transporte, con tres estaciones de trenes y otra de subterráneos donde convergen varias líneas ferroviarias metropolitanas, además de numerosas líneas de colectivos y  mnibus de larga distancia. En cercanías del centro de transporte se ubica un área administrativa donde funcionan varias dependencias judiciales. La Plaza San Martín es uno de sus principales espacios verdes y uno de los más tradicionales de Buenos Aires

- 2.11 A través de la Gerencia de Seguridad Vial y Tránsito, AUSA ha desarrollado un Plan de Seguridad Vial 2014-2016. Dicho Plan está alineado con los siete Principios de Seguridad Vial para el Sector Privado desarrollado y promovido por el BID. Los elementos esenciales del Plan y una evaluación de su adhesión a los Principios de Seguridad Vial del BID se mencionan más adelante.

Fortalecimiento AUSA

- 2.12 El componente Fortalecimiento AUSA consiste en perfeccionar el Sistema Inteligente de Transporte con el cual la empresa gestiona el tráfico vehicular en tiempo real, elevando al mismo tiempo, el nivel de seguridad vial. Las acciones de fortalecimiento incluyen:
- a) Implementar el Plan de Seguridad Vial 2014 – 2016.
 - b) Implementar un Sistema Avanzado de Gestión del Tráfico (ATMS), que permita alcanzar una gestión integral de información de tráfico y elevar el nivel de seguridad vial en las autopistas.
 - c) Instalar 160 cámaras fijas (una cada 250 metros) para grabar en forma continua el tránsito de las autopistas. Hoy en día existen 35 cámaras de 360° de cobertura, comandadas manualmente 8 cámaras fijas ubicadas bajo los puentes dentro de la traza, con las cuales no es posible grabar la secuencia completa de un incidente o accidente.
 - d) Instalar radares de 360° de lectura, para detección de anomalías del tránsito que permitan detectar en forma anticipada conductas riesgosas de manejo o la ocurrencia de un accidente de tránsito.
 - e) Reemplazar los sistemas actuales de contabilización de vehículos de espiras físicas por espiras virtuales para así evitar riesgos durante las tareas de mantenimiento dentro de la traza de las autopistas.
 - f) Implementar un plan de capacitación al personal de AUSA para manejo de nuevas tecnologías.
 - g) Realizar campañas de concientización para la población de usuarios sobre los riesgos inherentes al manejo de vehículos en general, y sobre los riesgos particulares de conducción en autopistas, focalizando en el segmento motocicletas, el que mayor índice de siniestralidad posee en la actualidad.
 - h) Alcanzar la Certificación de la Norma ISO 39.001 de Gestión de Seguridad del Tránsito Vial.

B. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

Aspectos ambientales

- 2.13 Todas las obras del Proyecto se ejecutarán dentro del perímetro de la Ciudad de Buenos Aires. En el caso de los PBN, las obras estarán localizadas en los diferentes barrios atravesados por el Sistema de Ferrocarriles Metropolitanos. El resto de las obras, se ubicarán en zonas del centro de la ciudad y a lo largo de las autopistas y vías concesionadas de AUSA.

- 2.14 La línea base de los componentes suelo, aire y agua del medio natural, deben considerarse en un contexto de antropización total dentro de la CABA.
- 2.15 No se han identificado cuerpos de aguas superficiales que puedan ser impactados por la ejecución y/o operación de las obras del Proyecto. Especialmente, de acuerdo a las evaluaciones de impacto ambiental que ya se han presentado para algunos de los PBN, no se menciona la presencia de cuerpos superficiales sensibles que puedan ser impactados por estos cruces. En relación a la presencia de aguas subterráneas en el área de la Ciudad de Buenos Aires se tienen tres grandes acuíferos o unidades hidrogeológicas apoyadas sobre el basamento impermeable. La sección más superior, y la que es de mayor importancia para el Proyecto es la correspondiente al Acuífero de Epipelche. Este acuífero contiene una sección de carácter freático que se encuentra generalmente a poca profundidad, en algunos casos a cinco metros de la superficie, cuya napa sube o baja con las épocas de lluvias o de sequía.
- 2.16 Uno de los principales factores ambientales a ser tenidos en cuenta es la calidad del aire, afectada por las emisiones gaseosas (conteniendo monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y material particulado). El nivel de ruido, constituye otro factor relevante a ser considerado. De acuerdo al informe de Perspectivas del Medio Ambiente Urbano, GEO Buenos Aires³, la contaminación del aire y el ruido se presentan como uno de los principales problemas ambientales en la Ciudad de Buenos Aires a lo largo de las principales arterias viales. No obstante, el informe menciona que las condiciones geo-morfológicas y climáticas facilitan la dilución de las concentraciones de gases contaminantes debido a la geografía con escasas ondulaciones y la presencia de importante vientos.
- 2.17 Otro aspecto que debe ser considerado para el Proyecto, es el relacionado a las precipitaciones anuales, ya que especialmente los sistemas de drenaje y de bombeo de los PBN deberán ser diseñados considerando los valores anuales promedio de lluvias y un factor de seguridad, para evitar su inundación. En general, la precipitación anual promedio en la Ciudad de Buenos Aires es de 1.214,6mm. Las precipitaciones se han acrecentado desde 1973. Si bien los días nublados son más frecuentes en invierno, cuando más llueve es en verano, época en que se desarrollan tormentas a veces muy intensas, por lo que enormes cantidades de agua caen en poco tiempo. En invierno son más comunes lloviznas débiles pero continuas.
- 2.18 Debido a que el área del Proyecto ha sido altamente intervenida, la probabilidad de ocurrencia de hallazgos arqueológicos se considera bastante baja. Además, dentro del Proyecto no se ha identificado impacto o afectación sobre edificaciones o estructuras de carácter histórico. Sin embargo, la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) de cada uno de los proyectos incluye, en su Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS), un programa de acción en caso de verificarse hallazgos de interés patrimonial.

Aspectos Sociales

- 2.19 La CABA registra los mayores índices de concentración de la población de toda la República Argentina. La ciudad tiene 203 km² de extensión, y el total de la población

³ Informe elaborado por el Instituto de Medio Ambiente y Ecología (IMAE) Vicerrectorado de Investigación y Desarrollo de la Universidad del Salvador (Buenos Aires) y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)

según Censo Nacional de Población y Vivienda (2010) es de 2.890.151 habitantes, mientras que en su aglomerado urbano (Gran Buenos Aires) la población asciende a 12.806.866 habitantes, registrándose una densidad de población de 14.237,20 habitantes por km².

- 2.20 De acuerdo a la Dirección General de Transporte (2010), la CABA recibe diariamente 3.200.000 millones de personas (más del 100% de la población con residencia permanente) provenientes del Gran Buenos Aires, quienes se incorporan a las diferentes actividades laborales que ofrece la ciudad. De esta manera, el transporte diario de personas que entran y salen de la ciudad, sumado al transporte de los quienes viven y trabajan dentro de la misma, se constituye en un aspecto social de alta relevancia para el Proyecto.
- 2.21 El parque automotriz de la CABA está compuesto por 1.800.000 autos privados, 38.000 taxis, 3.330 remises, 50.000 camiones y 9.000 buses, movilizandando 6.000.000 de pasajeros por día. El número de vehículos que ingresan diariamente a la CABA desde el Gran Buenos Aires es de aproximadamente 1,2 millones, lo cual representa el 63% del total de vehículos que transitan en la CABA diariamente. En lo referente a transporte público, y considerando la movilidad dentro de la CABA se tiene que el 71% de la población hace uso del bus, 17% del tren y el 12% del subterráneo (metro).
- 2.22 Un problema asociado al tráfico y transporte en la CABA, es la interferencia al tráfico vial que presenta el trazado de las vías de los Ferrocarriles Metropolitanos. En casi todos sus cruces con las diferentes arterias de la ciudad, este sistema afecta la conectividad entre sectores del mismo barrio. Además, los cruces a nivel en las intersecciones implican riesgos de atropellamiento, tanto para los transeúntes como para conductores y pasajeros de vehículos. Adicionalmente, en horas de mayor tráfico vehicular, estos cruces se convierten en puntos críticos donde la congestión y el tiempo de espera de los vehículos para cruzar las vías férreas se incrementan.
- 2.23 De manera general, las áreas de influencia donde se llevarán a cabo las obras y actividades del Proyecto disponen de una completa dotación de infraestructura de servicios como agua potable, alcantarillado, desagües pluviales, gas, electricidad, alumbrado público, telefonía y fibra óptica.
- 2.24 En caso de la gestión de residuos, el servicio de recolección en la CABA esta regionalizado en seis sub-zonas a cargo de cinco empresas y un ente de higiene urbana, quienes recolectan un aproximado de 1.5 millones de toneladas anuales promedio de residuos. En general, el servicio de higiene urbana, para áreas como aquellas donde se implementarán las diferentes obras del Programa, cuenta con un servicio de barrido, embolsado y retiro en forma manual los residuos dispuestos en la calzada.

C. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

- 2.25 En el diseño de los proyectos de PBN se contempló como alternativa la construcción de puentes sobre las vías férreas, lo cual quedó descartado en vista del impacto funcional y visual que este tipo de obras conllevan. Para el caso de los pasos sobre nivel, la estructura del puente no debe invadir el gálibo ferroviario, debiéndose respetar una altura libre mínima, que depende del tipo de trocha y del ancho del puente. Por esta razón el desarrollo de las rampas, para alcanzar el nivel de calzada

necesario para respetar el gálibo vertical al alcanzar las vías ferroviarias, es por lo general mayor para el caso de puentes que de túneles y en consecuencia lo es la longitud de afectación de la obra. Por otra parte, los pasos sobre nivel generan la existencia de una estructura que invade la visual, y genera un angostamiento tanto físico como paisajístico, en las calles colectoras que quedan dispuestas a ambos lados del mismo.

III. ESTADO DE CUMPLIMIENTO Y ESTÁNDARES DEL PROYECTO

D. RESUMEN DEL ESTADO DE OBTENCIÓN DE LICENCIAS AMBIENTALES Y SOCIALES. EVALUACIÓN DEL PROYECTO

Marco legal e institucional

- 3.1 El marco legal del Programa pertinente a las obras del Proyecto comprende una serie de leyes y decretos de carácter internacional, nacional y local. En concordancia con el Artículo 30 de la Constitución de la CABA, la Ley 123 de Impacto Ambiental (reglamentada por el DR 222/2012) define, entre otros aspectos, la categorización de los proyectos según la relevancia de sus impactos ambientales, distinguiendo los denominados de “Relevante Efecto”, y aquellos considerados “Sin Relevante Efecto”, e indicando que sólo los primeros deben ser sometidos a un estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, incluyendo la realización de una Audiencia Pública. Las obras incluidas en el Proyecto, de acuerdo a su tipología y magnitud de sus impactos han sido clasificadas en los dos grupos de categorización citados.
- 3.2 De acuerdo a la Ley de Concesión, el Ministerio de Desarrollo Urbano (o el organismo que lo reemplace en el futuro) es la Autoridad de Aplicación de la concesión, estando facultada para reglamentar la concesión, definir el plan de obras e inversiones, efectuar los ajustes que permitan la efectiva concreción de las obras y dictar normas complementarias

Estado de tramitación de las licencias ambientales

- 3.3 Cuando la Autoridad de Aplicación se expide por la aprobación del respectivo proyecto, la misma extiende el Certificado de Aptitud Ambiental, el cual se define como el documento que acredita el cumplimiento de la normativa de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA).
- 3.4 En la Tabla I del Anexo III se indica el estado de tramitación de las licencias ambientales de cada obra del Proyecto, indicándose aquellos casos en que ya se han obtenido los respectivos Certificados de Aptitud Ambiental e incluyéndose también, a título informativo, los proyectos que no requieren la realización de estudios de Evaluación de Impacto Ambiental.

Consultas Públicas

- 3.5 Dentro de la misma Ley 123, está prevista la audiencia pública como parte del proceso de obtención del Certificado de Aptitud Ambiental para obras de Relevante Efecto. Al proceso de audiencia pública, puede participar cualquier ciudadano con domicilio en la CABA, así como representantes de cualquier ONG con domicilio en la CABA. La versión taquigráfica de la Audiencia Pública se incorpora al expediente de tramitación del EIA. Luego, la Agencia de Protección Ambiental (APRA)

identifica y evalúa los diferentes aspectos ambientales planteados durante la audiencia pública y se intenta dar respuesta, considerando si dichos aspectos ya fueron contemplados en el estudio de EIA. Los resultados de la Audiencia Pública son enviados a la Comisión Inter-Funcional de la APRA, creada “ad-hoc” para el proyecto de la obra de que se trate, para efectuar una reconsideración de las conclusiones del estudio de EIA.

E. RESUMEN DEL ESTADO DE CUMPLIMIENTO DEL PROYECTO CON LAS POLÍTICAS DEL BANCO.

- 3.6 El Programa activa las siguientes directivas de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del BID OP-703: B.1. Políticas del Banco; B.2. Legislación y Regulaciones Nacionales; B.3. Pre-evaluación y Clasificación; B.5. Requisitos de Evaluación Ambiental; B.6. Consultas; B.7. Supervisión y Cumplimiento; B.10. Materiales Peligrosos; B.11. Prevención y Reducción de la Contaminación. La Política de Acceso a Información, OP-102 también aplica a esta operación. La Política de Gestión de Riesgos de Desastres OP-704 también se active debido a que parte de los proyectos del Programa, especialmente los PBN, están expuestos a situaciones de inundaciones.
- 3.7 El Cuadro N° 1 ilustra la capacidad del Proyecto para dar cumplimiento con las diferentes políticas y directivas del Banco.

Política / Directiva	Aspecto Aplicable	Base de Cumplimiento
OP-703 Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias		
B.1. Políticas del Banco	Cumplimiento con las políticas del BID	El Proyecto está en cumplimiento con las políticas y directivas del BID. La implementación de un Plan de Gestión Ambiental y Social para cada una de las obras de infraestructura asegurará que el Proyecto permanezca en cumplimiento una vez que tanto las fases construcción y operación comiencen.
B.2. Legislación y regulaciones nacionales	Cumplimiento con las leyes y regulaciones del país	El Proyecto cumple con todas las leyes y regulaciones Argentinas.
B.3. Pre-evaluación y clasificación	Aplicación de una apropiada clasificación	El Proyecto ha sido pre-evaluado usando el ToolKit del Banco y ha sido clasificado como una operación Categoría B.
B.4. Otros factores de riesgo	N/A	N/A
B.5. Requisitos de evaluación ambiental	Aplicación del proceso adecuado de evaluación	En concordancia tanto con la regulación Argentina y con las políticas del Banco para proyectos Categoría B, un Análisis Ambiental para el Proyecto fue preparado por AUSA. Adicionalmente, AUSA ha presentado la Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) para aquellas obras que están siendo construidas al momento.
B.6. Consulta	Haber llevado a cabo el apropiado proceso de	AUSA ha desarrollado un mecanismo muy eficiente para llevar a cabo el proceso de audiencia pública

Política / Directiva	Aspecto Aplicable	Base de Cumplimiento
	consulta pública	que debe ser aplicado a cada uno de las obras del Proyecto consideradas como de Relevante Efecto por la legislación. Además, los medios de comunicación que AUSA utiliza para difundir la información han permitido crear un vínculo muy positivo con la comunidad en general.
B.7. Supervisión y cumplimiento	Supervisión del proceso de construcción y operación, así como también de la implementación de las salvaguardias socio-ambientales en el Programa	AUSA tiene lineamientos para implementar el Plan de Gestión Ambiental y Social que debe ser cumplido por cada una de las contratistas durante la fase de construcción de las diferentes obras a ser incluidas en el Proyecto. Además, tienen un mecanismo de supervisión muy minucioso durante la fase de construcción de los proyectos el cual está basado en tener durante esta fase en el sitio del proyecto a un ingeniero, una profesional para la parte de relaciones comunitarias, y un profesional en seguridad e higiene. AUSA enviará semestralmente al Banco reportes de cumplimiento durante la etapa de construcción. Adicionalmente, el Banco realizará supervisiones anuales para verificar las actividades de construcción y el cumplimiento de las salvaguardias ambientales.
B.8. Impactos transfronterizos	N/A	El Proyecto no tiene impacto sobre países vecinos.
B.9. Hábitats naturales y sitios culturales	Impacto sobre sitios culturales o potenciales sitios donde se puedan presentar hallazgos arqueológicos. N/A	Los sitios donde se construirán las obras del Proyecto son áreas completamente intervenidas y las posibilidades hallazgos arqueológicos son bastante bajas. Tampoco dentro del Proyecto se ha identificado el impacto sobre edificaciones o estructuras de carácter histórico, De esta manera esta directiva No Aplica (N/A) al Proyecto. Sin embargo, en caso de hallazgo fortuito, el EIA de cada uno de los proyectos incluye en su PGAS un Programa de Acción con relación a hallazgos de interés Patrimonial.
B.10. Materiales peligrosos	Manejo de desperdicios	El PGAS de cada uno de los proyectos proveerá el respectivo programa de manejo de desechos. Debido a la naturaleza de la operación, los materiales peligrosos (aceites, lubricantes, pinturas, y mínimas cantidades de combustible) son almacenados en una bodega en el sitio de la obra durante la etapa de construcción y durante la etapa de operación no se almacenarán materiales peligrosos en el sitio del proyecto.
B.11. Prevención y reducción de la contaminación	Control de la contaminación y emisiones de CO ²	El Proyecto, a través del PGAS de cada uno de los proyectos particulares incluye planes para mitigar el impacto del polvo y ruido. Además, el Programa en sí mismo tiene como objetivo principal la reducción de emisiones de CO ² a través de la reducción de los congestionamientos de tránsito. También este Programa incluye el proyecto de Autopistas Verdes a través del cual se recuperará espacios verdes, se

Política / Directiva	Aspecto Aplicable	Base de Cumplimiento
		instalará sistemas de iluminación más eficientes y que ahorren energía, y la intervención con plantaciones en las áreas centrales de las autopistas.
B.12. Proyectos en construcción	N/A	El Proyecto comprende obras financiadas con fondos del Banco y con fondos de AUSA. Hasta el momento no se ha comenzado con la construcción de los proyectos con fondos del Banco. No obstante, algunas de las obras con fondos de contrapartida ya se han iniciado y en algunos casos están a punto de culminar.
B.13. Préstamos de política e instrumentos flexibles de préstamo	N/A	N/A
B.14. Préstamos multifase o repetidos	N/A	N/A
B.15. Operaciones de cofinanciamiento	N/A	N/A
B.16 Sistemas nacionales	N/A	N/A
B.17 Adquisiciones	N/A	N/A
OP-710 Reasentamiento Involuntario	N/A	A través de la información proporcionada y visita al sitio de las diferentes obras del Proyecto no se constató ninguna situación de reasentamiento involuntario o desplazamiento de actividades económicas.
OP-765 Pueblos Indígenas	N/A	N/A
OP-704 Gestión de Riesgos de Desastres	Presencia de épocas con altas precipitaciones	El Proyecto se ejecutará en la ciudad de Buenos Aires en donde uno de los riesgos de desastre más sobresalientes para los proyectos es la presencia de altas precipitaciones en diferentes épocas del año. No obstante, las obras más expuestas a este tipo de riesgo, como es el caso del PBN cuentan con un sistema de drenaje y bombeo para disminuir el riesgo de inundaciones
OP-270 Igualdad de Género	N/A	AUSA mantiene políticas corporativas que evitan cualquier tipo de discriminación de género. Sin embargo, el Proyecto no incluye algún componente específico enfocado a promover la parte relacionada a género en el desarrollo.
OP-102 Acceso a Información	Publicación de la información del Programa	El BID ha publicado toda la información socio-ambiental disponible del Proyecto en su sitio web. El Proyecto ha diseminado adecuadamente la información a la comunidad local a través de varios medios de comunicación. Adicionalmente, AUSA ha implementado un sólido programa de información a la comunidad, así como también un sistema para atender quejas de la comunidad respecto a los

Política / Directiva	Aspecto Aplicable	Base de Cumplimiento
		proyectos del Programa,

Cuadro Nº 1: Estado de cumplimiento del Proyecto respecto de las Políticas Ambientales y Sociales aplicables del Banco

F. RESUMEN DE LOS ESTÁNDARES Y REQUERIMIENTOS DEL PROYECTO

- 3.8 De forma general, los requerimientos ambientales y sociales requeridos por la legislación argentina y las políticas del Banco serán considerados en los Planes de Gestión Ambiental de cada proyecto en particular, en la preparación de los Pliegos de Licitación de obras, y en el contenido de los contratos entre AUSA y empresas constructoras. Dichos requerimientos serán también considerados para la operación y mantenimiento de las autopistas y vías concesionadas, mediante su inclusión en el Sistema Integrado de Gestión de Calidad, Medio Ambiente y Seguridad Ocupacional de AUSA que está en preparación.

IV. IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES CLAVES, RIESGOS ASOCIADOS Y MEDIDAS DE MANEJO

A. RESUMEN DE LOS IMPACTOS Y RIESGOS CLAVE. HALLAZGOS DEL PROCESO DE DEBIDA DILIGENCIA

- 4.1 Los principales impactos incluyen emisiones de aire relacionadas a la generación de polvo y material particulado, ruido y vibraciones, manejo de desechos sólidos y líquidos, presencia temporal de personas extrañas que forman parte del personal contratado para la construcción de las obras, obstaculización de las vías con maquinaria pesada y material de construcción, obstaculización temporal a sitios de parqueo residencial, incremento del tráfico y congestión en las áreas de construcción de las diferentes obras del Proyecto, riesgos de accidentes durante la etapa de construcción tanto para el personal de la obra como a los transeúntes. En lo que respecta la fase de operación de las obras, los principales riesgos están asociados a la inundación de los PBN durante la ocurrencia de lluvias intensas y a los eventuales incidentes (tales como robos) en las rampas de acceso y escaleras de paso peatonal, cabe aclarar que a la fecha no se ha registrado ninguno. Por otra parte, los principales riesgos ambientales asociados a la operación y mantenimiento de las autopistas y vías concesionadas, tienen que ver con el deterioro de la calidad del aire por emisiones de vehículos y la generación de ruido producida por el tránsito, mientras que los riesgos de carácter social tienen relación con la ocurrencia de accidentes viales y sus consecuencias sobre la vida de las personas y el medio ambiente.

B. IMPACTOS Y RIESGOS AMBIENTALES

- 4.2 Entre los principales potenciales impactos ambientales asociados a la etapa de construcción se identifican los siguientes: emisiones de gases producto de la combustión de motores de vehículos y maquinarias, y sustancias pulverulentas procedentes de la manipulación de los distintos materiales de construcción; alteración de los niveles de ruido debido al funcionamiento de equipos, vehículos y

maquinarias; remoción de volúmenes moderados de suelo; obstaculización de escurrimiento de aguas de lluvia y drenajes; posible afectación de la napa freática; afectación temporal de espacios verdes y remoción de arbolado público; generación moderada de desechos sólidos y líquidos debido a los trabajos de construcción; derrames accidentales de combustibles y sustancias tóxicas y alteración del tráfico vehicular.

- 4.3 Entre las medidas para mitigar estos riesgos e impactos durante la etapa de construcción, AUSA aplica las medidas de manejo indicadas en los Programas de Gestión Ambiental de cada proyecto. Según ha podido observarse durante la visita de evaluación, la gestión de los impactos ambientales y riesgos ocupacionales en las obras constructivas alcanza un elevado grado de efectividad. Se ha observado que, en lo referente a la gestión de impactos ambientales y sociales, se habilitan pasos a nivel transitorios para desviar el tráfico de la calle o avenida a ser intervenida, se instalan elementos adecuados de señalización, vallado e iluminación para resguardar la seguridad de los peatones, y se mantiene un orden y limpieza adecuado para permitir la circulación de personas y vehículos en el entorno inmediato de las obras. Asimismo, se ha observado que las empresas contratistas realizan una adecuada gestión de residuos e insumos para la construcción. .
- 4.4 La CABA ha experimentado, en los últimos años, un incremento en la ocurrencia de tormentas de gran intensidad y poca duración, que producen la saturación de los desagües pluviales existentes, produciendo anegamientos importantes en varios barrios de la ciudad. Tanto para la etapa de construcción, como de operación de los PBN y obras constructivas en general, la inundación por tormentas fuertes constituye un riesgo de relevancia a ser tenido en cuenta. En lo que respecta a las obras, las mismas cuentan con un sistema de drenaje y bombeo para evitar la inundación de excavaciones. Las obras de PBN terminadas cuentan con un sistema de reservorio de agua de lluvia y un sistema de bombeo que le permiten captar grandes caudales de agua y evacuarlos en forma gradual sin producir anegamientos en el entorno. Los sistemas de captación y bombeo de aguas pluviales se calculan para un período de recurrencia de 10 años y en algunos casos de hasta 20 años, y están dotados de generadores de electricidad para el caso de que durante una tormenta se produzca corte del suministro de red. Dada la capacidad de los sistemas de bombeo instalados, puede considerarse que el riesgo de inundación de las obras construidas es aceptable y no entraña riesgos para el usuario. Como medida adicional, AUSA está programando instalar sistemas de corte del tránsito en los PBN en caso de ocurrencia de tormentas excepcionalmente fuertes.
- 4.5 Entre los riesgos e impactos más sobresalientes asociados a la operación y mantenimiento de las autopistas y vías concesionadas se pueden citar: generación de gases, material particulado y ruido por vehículos en circulación; impactos ambientales asociados a accidentes (incendios; caída de vehículos desde la traza; caída de objetos desde la traza, derrame de combustible y/ó de sustancias contaminantes, explosivas y/ó corrosivas); impacto visual por presencia de carteles de publicidad aledaños a la traza; generación de residuos comunes por parte de usuarios; consumo de agua y energía, y generación de residuos, efluentes domésticos y residuos peligrosos en instalaciones administrativas de AUSA. La generación de gases y partículas contaminantes, así como la generación de ruido por circulación de

vehículos, no está actualmente bajo el control de AUSA, en virtud de que sus atribuciones como concesionario no le permiten tomar acciones específicas. En cuanto al manejo de impactos ambientales asociados la ocurrencia de accidentes viales, así como a la operación de instalaciones administrativas, AUSA implementa medidas preventivas y de mitigación según se describe en la Sección V.

C. IMPACTOS Y RIESGOS SOCIALES

- 4.6 Entre los impactos de carácter social más relevantes vinculados al proceso de construcción de la obra, se pueden citar: i) el riesgo de accidentes en la vía pública por operación de maquinaria pesada y vehículos de carga, y por intervención de calles y/o avenidas por donde circulan peatones, ciclistas y algunos vehículos autorizados; ii) la dificultad de acceso a viviendas y comercios durante el desarrollo de las obras, a lo que se suma el ruido, las vibraciones y la voladura de material particulado; iii) las interrupciones al acceso de servicios básicos (agua, electricidad, gas y telefonía); alteraciones en el tráfico que implican demoras en tiempos de viaje y iv) cambio de recorrido de líneas de transporte público. Para todos estos casos, y según ha podido verificarse durante la misión de evaluación, AUSA implementa medidas preventivas, correctivas y de mitigación adecuadas y eficientes, por lo cual los respectivos impactos sociales pueden considerarse, en términos generales, de baja magnitud. A título de ejemplo, se ha observado que para los casos de aquellos vecinos que, temporariamente no pueden acceder con el vehículo a sus casas, AUSA les provee de estacionamiento sin cargo en las cercanías; los cortes de servicios básicos son minimizados en su ocurrencia y extensión debido a la estricta programación y la coordinación de AUSA con las empresas proveedoras de dichos servicios; los servicios de transporte público son desviados por rutas alternativas oportunamente aprobadas por la Dirección General de Tránsito de la CABA. Por otro lado, AUSA ha desarrollado un robusto mecanismo de recepción y resolución de quejas, según se describe en la Sección V.
- 4.7 En lo referente a la etapa de operación de los PBN, no se han identificado impactos sociales significativos. Sin embargo, los primeros proyectos de PBN fueron fuertemente rechazados por la comunidad, en consideración de los impactos sociales que los mismos podrían generar, entre los cuales pueden citarse la probabilidad de ocurrencia de hechos violentos y peligrosos (asaltos, violaciones, presencia de mendigos y consumo de drogas) en las rampas y escaleras de los PBN, la afectación de la calidad de vida de los frentistas a los PBN dueños de viviendas y negocios y la presunta extensa duración de este tipo de obras. Como medida preventiva para mitigar el riesgo de violencia, cada uno de los pasos peatonales cuenta con un sistema adecuado de cámaras de seguridad e iluminación. En lo referente al potencial impacto sobre la calidad de vida de los frentistas, el Mecanismo de Comunicación – Relaciones con la Comunidad – Atención de Reclamos y Consultas de AUSA ha permitido establecer un diálogo directo y eficaz con los frentistas, llegándose a modificar parte de los proyectos para dar solución a los problemas planteados. En cuanto a la duración de las obras, la consecución en término de las primeras obras de PBN por parte de AUSA, fue un factor decisivo para aumentar el nivel de aceptación de las obras de PBN por parte de la comunidad.
- 4.8 Entre los impactos sociales relevantes asociados a la operación de las autopistas, cabe citar el riesgo de accidentes viales, cuyo origen reconoce múltiples causas. Para hacer

frente a este tipo de riesgos, AUSA ha desarrollado y está implementando el Plan de Seguridad Vial 2014 – 2016, ha planeado acciones conjuntas con la Policía Metropolitana, y planea mejoras sustantivas en materia de tecnología para monitoreo y control del tránsito, con vistas a disminuir el nivel de siniestralidad en las autopistas y vías concesionadas. Uno de los aspectos que más preocupa a AUSA es el tráfico de motocicletas, para el cual se verifica el mayor número de víctimas fatales y un aumento sostenido del número de accidentes.

- 4.9 Entre los impactos sociales asociados a la operación de autopistas, cabe citar el caso del último tramo de la autopista Illia, el cual atraviesa una zona de ocupación ilegal conocido como Villa 31, emplazada en terrenos de jurisdicción nacional, en el barrio de Retiro, en donde viven aproximadamente unas 30.000 personas. Esta es una zona de conflicto entre los habitantes del asentamiento y el gobierno (nacional y metropolitano). Sus habitantes, en señal de protesta contra las autoridades del gobierno, suelen cortar el tránsito en la autopista Illia, produciendo congestionamientos de magnitud, durante los cuales eventualmente tienen lugar hechos delictivos cometidos por habitantes del asentamiento contra los ocupantes de los vehículos detenidos en la traza. La solución definitiva a este problema escapa al control de AUSA, y su gestión requeriría un accionar conjunto entre el gobierno nacional, el gobierno metropolitano y AUSA. No obstante, AUSA ha instalado cámaras de vigilancia en la zona, y prevé un accionar conjunto con la Policía Metropolitana en tareas de vigilancia y control.
- 4.10 Las medidas de mitigación de los diferentes riesgos e impactos tanto en la etapa de construcción como operación de las diferentes obras del Programa han sido desarrolladas por AUSA siguiendo la normativa local e implementando las medidas y procedimientos que forman parte del Sistema Integrado de Gestión de Calidad, Ambiental y de Seguridad y Salud que está en preparación por AUSA.
- 4.11 Las obras civiles asociadas al Proyecto no han requerido de reasentamiento de personas.

D. RIESGOS OCUPACIONALES

- 4.12 Los riesgos ocupacionales vinculados a las tareas constructivas pueden considerarse moderados o bien bajos, dado el alto acatamiento en el uso de equipos de protección personal y de la implementación de las prácticas indicadas en el Manual de Higiene y Seguridad de AUSA, observada durante la visita de evaluación.
- 4.13 Los riesgos ocupacionales más significativos asociados a la operación de las autopistas y vías concesionadas tienen que ver con intervenciones de mantenimiento en la traza de las autopistas en operación, en las tareas de intervención del personal de AUSA durante la ocurrencia de siniestros y en las tareas administrativas del personal administrativo de puestos de peaje. De la revisión de la documentación de gestión específica preparada por AUSA, así como de la observación visual efectuada durante la visita de evaluación, surge que la magnitud de dichos riesgos resultaría aceptable.

E. IMPACTOS ACUMULATIVOS

- 4.14 Los impactos ambientales positivos del Proyecto tales como la disminución sistemática de emisiones contaminantes de vehículos por reducción de la congestión del tránsito, la reducción de las tasas de siniestralidad en los cruces de calles y

avenidas con el ferrocarril y la mejora en la circulación vehicular, tanto de transporte público como privado resultan complementarios y sinérgicos con derivados de la implementación de los programas de rehabilitación de los ferrocarriles metropolitanos a través de los cuales se espera una mayor participación del ferrocarril en el transporte diario de personas y un aumento de la frecuencia y seguridad del servicio ferroviario.

F. IMPACTOS POSITIVOS

- 4.15 Las obras del Proyecto están concebidas para generar impactos positivos sobre el sector de transporte y movilidad de las personas. Dentro de los impactos positivos más sobresalientes se tienen: mejoras en la calidad del aire de la CABA a través de la reducción de emisiones de gases de combustión debido al menor tiempo de espera de los automotores en las intersecciones con el sistema del ferrocarril y disminución del ruido producido por el detenimiento de los vehículos.
- 4.16 Las obras del Proyecto producirán una mejora en la materialidad de las aceras y en la instalación de red de alumbrado público, una agilización del tránsito y una reducción de recorridos adicionales y tiempos de viaje de automotores y peatones; a su vez, producirán también mejores condiciones de seguridad en los desplazamientos, mayor accesibilidad y conectividad entre calles y avenidas, mayor fluidez del tránsito, mejor prestación de servicio del transporte público ferroviario debido a la eliminación de barreras, accesibilidad peatonal adecuada y segura para atravesar las vías de ferrocarril incluyendo facilidades específicas para discapacitados y bicicletas e incorporación de una importante cantidad de ejemplares al arbolado público. Las obras del Proyecto producirán también un mejoramiento de los espacios de esparcimiento e incremento de los espacios verdes, así como mejoras del impacto visual en cada uno de los cruces.
- 4.17 En el caso de los PBN, el impacto positivo sobre la comunidad ha sido medido a través de una encuesta realizada por AUSA en 2012 y 2013, para evaluar el grado de satisfacción de los usuarios, vecinos y funcionarios por las obras ejecutadas atendiendo aspectos de conectividad, utilidad, reducción de accidentes viales, estética y ejecución de las obras. Los resultados mostraron un alto grado de satisfacción con las obras, sobresaliendo aspectos relacionados con la utilidad (circulación de tránsito y prevención de accidentes) y la estética.
- 4.18 El proyecto Metrobus 9 de Julio-Túneles Constitución ayudará a mejorar el sistema actual Metrobus, el que indiscutiblemente representa una de las mejores opciones de transporte público de la CABA. Este proyecto prevé la construcción de un túnel para permitir a los buses provenientes de la Avenida 9 de Julio arribar a Plaza Constitución vía subterránea, permitiendo mayor fluidez del recorrido, y evitando interrupciones y molestias para los usuarios.
- 4.19 Otro de los impactos positivos sobresalientes es el proyecto de Autopistas Verdes que es una intervención en los espacios verdes propios y linderos, a efectos de mejorar el entorno de la traza de las autopistas. Finalmente, la puesta en práctica del Plan de Seguridad Vial de AUSA, así como la implementación de nuevas tecnologías tendrán un impacto positivo sobre la seguridad vehicular y peatonal.

G. ADICIONALIDAD DEL BANCO

- 4.20 Los Principios de Seguridad Vial para el Sector Privado del BID constituyen un aporte a la gestión de seguridad vial de AUSA, brindando un marco de referencia para la implementación de las mejores prácticas internacionales, y permitiendo a AUSA establecer comparaciones de su desempeño en materia de seguridad vial con otras empresas del sector que adhieren a dichos principios.
- 4.21 La adherencia de AUSA a las Políticas Ambientales y Sociales del BID, aplicables al Proyecto contribuirá a mejorar el nivel técnico de los estudios ambientales requeridos para la operación y mantenimiento de las autopistas, así como el de los EIAs exigidos por la legislación para la construcción de obras públicas.

V. MANEJO Y MONITOREO DE LOS IMPACTOS Y RIESGOS AMBIENTALES, SOCIALES Y DE SALUD Y SEGURIDAD

H. SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL, SOCIAL Y DE SEGURIDAD OCUPACIONAL

Aspectos de la Política y organizacionales

- 5.1 La estructura organizacional de AUSA está conformada por un Presidente Ejecutivo, 3 Direcciones Operativas (Autopistas, Áreas de Soporte y Construcciones) y 10 Gerencias Operativas. La empresa posee un plantel permanente de 929 empleados y un total de 743 contratistas. En el Anexo II se adjunta el Organigrama de AUSA. AUSA ha definido su Misión, Visión y Valores, incluyéndose el cuidado del medio ambiente como un valor de la empresa. Para poder cumplir con dichos preceptos, ha elaborado un Mapa Estratégico incluyendo 22 objetivos y 59 indicadores de desempeño (Ver Anexo II). Como herramienta para poder alcanzar uno de los 22 objetivos estratégicos, consistente en “Asegurar una gestión adecuada en calidad, salud ocupacional y medio ambiente”, AUSA está implementado un Sistema Integrado de Gestión de Calidad, Medio Ambiente y Seguridad Ocupacional, basado en los estándares internacionales ISO 9001, ISO 14001 y OHSAS 18001.
- 5.2 AUSA ha obtenido, en el 2011, la Certificación ISO 9001:2008 Sistema de Gestión de la Calidad para la “Administración, operación y mantenimiento de Autopistas e Instalaciones conexas concesionadas por la ley n°: 3060 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”. En el mes de Septiembre de 2012 se amplió el alcance de dicha Certificación a “Proyecto, dirección y administración de las obras encomendadas por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”.
- 5.3 Actualmente se está aguardando la resolución del Comité Evaluador del IRAM con respecto a la inclusión del proceso de “Ejecución de Obras”. Cabe aclarar que la recomendación del auditor líder del IRAM fue la certificación de este proceso.. En lo que respecta a la parte de Gestión Ambiental, AUSA tiene planificado obtener la Certificación ISO 14001:2004 para la parte operativa a finales de 2013, y la misma certificación para la parte de construcción a mediados de 2014. Está previsto para el 2014 obtener la Certificación OHSAS 18001:2007 del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- 5.4 Actualmente, AUSA no posee una división especializada en ejercer la gestión ambiental y de seguridad ocupacional. La unidad de gestión de Higiene y Seguridad

se muestra en el organigrama como reportando a la Gerencia de Obras. De hecho, es desde la Gerencia Comercial, dentro de cuyos objetivos se incluye la preparación de los Pliegos de Licitación de obras, de donde se gestiona la labor de consultores ambientales externos, quienes realizan estudios ambientales y brindan soporte técnico a la empresa.

- 5.5 El proyecto del establecimiento de un Sistema de Gestión Integrado de Calidad, Medio Ambiente y Salud Ocupacional contempla la creación de una unidad de gestión específica con facultades de intervenir en forma transversal dentro de la estructura organizacional de la empresa, y de reportar directamente a una de las tres Direcciones Operativas.

Gestión de impactos ambientales, sociales y de riesgos ocupacionales

- 5.6 La gestión de impactos ambientales y riesgos ocupacionales asociados a la operación y mantenimiento se realiza siguiendo procedimientos documentados que conformarán, en el mediano plazo, el Sistema de Gestión Integrado de Calidad, Medio Ambiente y Salud Ocupacional. Si bien el Sistema se encuentra en preparación, ya existen procedimientos para gestionar los impactos y riesgos más relevantes. Algunos de los procedimientos ambientales elaborados a la fecha de la visita de evaluación cubren la gestión de los siguientes temas: Identificación y Evaluación de Aspectos Ambientales, Identificación de Requerimientos Legales, Gestión de Residuos, Carga de Combustible a Generadores, Control de Derrames, Mantenimiento Eléctrico en la Traza y en Edificios, Tareas de Bacheos, Mantenimiento de Espacios Verdes y Emergencias Ambientales. En materia de Seguridad Ocupacional, entre los procedimientos elaborados se incluyen la Identificación y Evaluación de Peligros Ocupacionales, Investigación de Incidentes, Cruce de Vías en Peajes, Emergencias Médicas y Plan de Evacuación de Edificios. Como parte integrante del sistema integrado se incluye un Manual de Procedimientos para Solución de Contingencias, un Plan de Monitoreo de Higiene Industrial (calidad de aire, niveles de ruido e iluminación), un Plan de Monitoreo Ambiental, un Programa Anual de Capacitaciones de Peligros y Riesgos Ocupacionales y un Plan Anual de Auditorías Internas.
- 5.7 La gestión de impactos ambientales asociados a las obras constructivas está regida por el Plan de Gestión Ambiental y Social Ejecutivo a ser preparado por la Contratista, el cual incluye los requerimientos del Plan de Gestión Ambiental y Social indicado en el EIA de cada proyecto, así como también los requerimientos adicionales que pudiera indicar la autoridad de aplicación. La gestión de riesgos ocupacionales de las obras constructivas está regido por el Manual de Higiene y Seguridad en el Trabajo y por el Plan General ante Contingencias, ambos elaborados por AUSA, para constituirse en documentos rectores de los Planes de Gestión de Higiene y Seguridad elaborado por las empresas contratistas.
- 5.8 Cada Plan de Gestión Ambiental y Social aplicable a las obras constructivas está compuesto por una serie de Programas, los cuales se refieren principalmente a los siguientes aspectos: Capacitación, Protección y Mantenimiento de Especies Vegetales, Desvío del Tránsito, Afectación de Veredas, Información a la Comunidad, Protección del Patrimonio Urbano, Coordinación con Prestadoras de Servicio por Red, Diagramación de Circuitos de Transporte de Carga, Hallazgos de Interés

Patrimonial, Control de Redes de Tránsito y Transporte Público, Limpieza y Recolección de Residuos, Seguridad de Personas Bienes y Tránsito y Monitoreo y Control de Calidad del Aire.

Gestión de accidentes y enfermedades profesionales

- 5.9 De acuerdo a los registros cedidos por AUSA para el año 2012 y el período Enero-Agosto 2013, los accidentes ocurridos al personal de la empresa son de naturaleza menor, relacionados con contusiones, esguinces, desgarros, y traumatismos superficiales. Las enfermedades profesionales más comunes tienen que ver con afecciones músculo-esqueléticas (tendinitis) asociadas a tareas administrativas repetitivas. La gestión de incidentes y accidentes de AUSA incluye el cálculo mensual del Índice de Frecuencia y del Índice de Gravedad, como indicadores de siniestralidad. Los valores acumulados de dichos índices (IF entre 20 y 42 – IG entre 0,19 y 1,5) muestran un grado de siniestralidad aceptable para la actividad, si se tienen en cuenta los valores de referencia publicados por la Superintendencia de Riesgos de la Nación. Durante 2012 la cantidad total de días perdidos (para el personal de AUSA) fue de 4150; para el período enero-agosto de 2013, la cantidad total de días perdidos es de 1255 días. Durante 2012 se verificaron 7 casos de enfermedades profesionales (asociadas principalmente a casos de sinovitis y tendinitis). Para el período enero a agosto 2013, no se verificaron casos de enfermedades profesionales.

Gestión de contratistas

- 5.10 Como parte de la evaluación, se han revisado contratos de locación de obra (PBN Calle Ceretti y vías del Ex General Mitre; PBN Altolaguirre, PBN Lacroze, PBN Pacheco) y se ha verificado que en los mismos no se explicita la obligatoriedad, de parte de la empresa contratista, de elaborar y cumplir con el Plan de Gestión Ambiental Ejecutivo (elaborado a partir del PGA del EIA y de requerimientos adicionales de la autoridad de aplicación). En uno de los contratos revisados (PBN Lacroze) se ha verificado que, si bien se hace referencia a la obligatoriedad de cumplir con la Leyes ambientales, no se indica explícitamente que la Contratista debe elaborar y cumplir con el PGA Ejecutivo. En materia de Higiene y Seguridad, se ha observado en los contratos evaluados que, si bien se exige a la Contratista la elaboración de un Programa de Seguridad, no se indica que el mismo debe ser elaborado en conformidad con el Manual de Higiene y Seguridad en el Trabajo de AUSA y por el Plan General ante Contingencias. Conforme a lo indicado en el Informe de Análisis Ambiental presentado por AUSA al BID, el Plan de Gestión Ambiental Ejecutivo, el Manual de Higiene y Seguridad y el Plan General ante Contingencias son documentos rectores elaborados por AUSA para la gestión ambiental y de seguridad ocupacional en obras constructivas.
- 5.11 Durante la evaluación se han revisado también algunos contratos para la prestación de servicios, tales como el contrato de Mantenimiento de Espacios Verdes (Contrato 2012-02-0015), Servicio de Limpieza para Vías de Peaje (Contrato 2012-01-0005) y Servicio de Limpieza, Barrido Mecánico – Trazas Norte y Sur (Contrato 2011-01-0011-00). Se observa que, si bien en los contratos quedan explícitamente indicados los requerimientos en materia de Higiene y Seguridad, no se explicitan los requerimientos ambientales. En los contratos citados no se indica de qué manera

deberán ser gestionados los diferentes aspectos ambientales asociados a la actividad (gestión de residuos, de sustancias peligrosas, derrames de sustancias contaminantes, etc.). Sería recomendable incluir, dentro de la sección “Normas para la Ejecución del Servicio” el modo en que deberán ser gestionados los aspectos ambientales identificados para cada actividad.

Relacionamiento con la comunidad

- 5.12 Las obras de mediana y gran envergadura, como los Pasos Bajo Nivel, deben someterse al proceso de Audiencia Pública, según la legislación vigente. En caso de que el proyecto fuera aprobado, AUSA debe atender los reclamos y/o quejas de los vecinos, e implementar los cambios que fueran viables en lo atinente al diseño y/o equipamiento de las obras, con vistas a eliminar y/o mitigar los impactos negativos identificados. El inicio de la obra es publicado en periódicos de gran circulación, y en caso de que el impacto de la obra lo amerite, se programan mensajes automáticos telefónicos a los vecinos que se consideren más afectados, para ilustrarlos sobre las principales afectaciones de la obra.
- 5.13 Durante la etapa de construcción, AUSA implementa un mecanismo de recepción y seguimiento de quejas y reclamos, para canalizar inquietudes de los vecinos y de cualquier habitante de la CABA. Este sistema se mantendría a través de la vida del Proyecto. Adicionalmente, AUSA mantiene comunicación constante con los vecinos de las obras, escuchando sus inquietudes y tratando de satisfacer, en la medida de lo posible, las solicitudes de cada uno de los vecinos frentistas. Para ello, un profesional de AUSA es designado como representante de la empresa ante los vecinos.
- 5.14 La relación con la comunidad, en lo referente a la operación y mantenimiento de las autopistas, se materializa en la comunicación a los usuarios, en tiempo real, del estado de funcionamiento de las autopistas. Los reclamos de los vecinos a las autopistas se canalizan a través de las Comunas, órganos barriales del Gobierno Central de la CABA. AUSA da seguimiento a dichos reclamos, a través de gestiones canalizadas por dichas Comunas.

Auditorías externas e internas

- 5.15 A nivel general, AUSA es controlada por doce organismos, diez de los cuales son externos. Dichos organismos son: La Auditoría General de la CABA, la Sindicatura General de la CABA, el Ente Único Regulador de los Servicios Públicos, la Unidad de Auditoría Interna del Ministerio de Desarrollo Urbano, la Unidad de Contralor de Concesión de Obras Viales (UCCOV), la Comisión de Seguimiento Parlamentario de la Legislatura de la CABA, la Dirección General de Defensa del Consumidor del Gobierno de la CABA, la Defensoría del Pueblo de la Ciudad, la Auditoría Externa de Estados Contables y la Procuración General de la CABA. Los organismos de control internos de AUSA con la Comisión Fiscalizadora de la Sociedad y la Auditoría Interna.

I. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

- 5.16 El Plan de Seguridad Vial 2014-2016 de AUSA se enmarca en la Estrategia General de la empresa y se constituye en un instrumento que ayuda a alcanzar la Visión

adoptada por AUSA: “Ser reconocida como una concesionaria vial de excelencia a nivel internacional”. Específicamente, el Plan de Seguridad Vial se orienta a alcanzar el Objetivo Estratégico N°2: “Incrementar la Seguridad Vial”. El Mapa Estratégico de AUSA se adjunta en el Anexo II.

- 5.17 Uno de los principales objetivos del Plan de Seguridad Vial es “retrotraer los índices de accidentalidad al mejor año del período 2008-2012”. AUSA emplea los siguientes tres índices o Indicadores Claves de Desempeño: a) Índice de Peligrosidad: N° de Accidentes con Víctimas cada 100 millones de vehículos y por kilómetro; b) Índice de Mortalidad: N° de Fallecidos cada 100 millones de vehículos y por kilómetro y c) Índice de Gravedad: N° de Fallecidos cada 100 accidentes con víctimas.
- 5.18 En el Anexo I se realiza una evaluación de carácter general del Plan de Seguridad Vial 2014 -2016 de AUSA, empleando como criterio los 7 Principios de Seguridad Vial del Programa de Seguridad Vial para el Sector Privado del BID, conocido como Highway+.
- 5.19 Otras herramientas con la que cuenta AUSA para gestionar la seguridad vial de las autopistas y vías concesionadas las constituyen las simulaciones de tránsito (mediante las cuales se pueden representar escenarios hipotéticos y realizar comparaciones para optimizar la circulación vehicular) y las auditorías de seguridad vial (a través de las cuales se controlan los elementos físicos instalados en la calzada y el comportamiento del personal de AUSA durante sus intervenciones en eventos asociados a la seguridad vial).

J. SUPERVISIÓN Y MONITOREO

- 5.20 La inspección ambiental de las obras es efectuada por personal de AUSA, quien verifica que se apliquen las indicaciones del Plan de Gestión Ambiental y Social Ejecutivo preparado por AUSA, así como los requerimientos del Manual de Higiene y Seguridad en el Trabajo y el Plan General ante Contingencias.
- 5.21 Las obras son inspeccionadas además por personal de APRA para verificar el cumplimiento de los requerimientos ambientales de carácter legal, y por personal de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo y de las Aseguradoras de Riesgo de Trabajo (ART) de las empresas constructoras vinculadas a cada una de las obras. El Banco, por su parte, visitará de forma semestral una muestra de las obras a fin de verificar su buen manejo ambiental.

VI. REQUERIMIENTOS A SER INCLUIDOS EN LOS ACUERDOS LEGALES

- 6.1 Basado en las conclusiones de la debida diligencia socio-ambiental, las condiciones descritas a continuación son requeridas a ser cumplidas por el Proyecto, previo a la aprobación/cierre financiero y a lo largo de la vida del préstamo, en forma y contenido satisfactorios para el Banco:

A lo largo de la Vida del Préstamo

- 6.2 El BID requerirá dentro del Acuerdo de Préstamo que el Proyecto y cada parte (Garante/Prestatario/Compañía) y otras partes del Proyecto/Ambientales, incluyendo compañías de construcción y operadoras, y cualquier contratista y sub-contratista,

todo el tiempo durante la vida del Acuerdo de Préstamo, cumplirá con los siguientes requerimientos:

- a) Todos los requerimientos regulatorios ambientales, sociales, laborales y de salud y seguridad aplicables en la República Argentina.
- b) Todos los requerimientos asociados con cualquier permiso, autorización, o licencia en materia ambiental, social, laboral y de salud y de seguridad ocupacional que aplique al Proyecto, al Prestatario o a cualquier parte responsable de ejecutar el Proyecto o sus medidas de mitigación.
- c) Todos los requerimientos ambientales, sociales, laborales y de salud y seguridad ocupacional de los contratos del Proyecto y cualquiera de sus modificaciones subsecuentes.
- d) Todos los aspectos y componentes de todos los documentos ambientales, sociales, laborales y de salud y seguridad del Proyecto.
- e) Todas las políticas del BID aplicables al Proyecto: Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), Política de Gestión de Riesgos de Desastres (OP-704), Política de Acceso a Información (OP-102), Política de Reasentamiento Involuntario (OP-710), y la Política de Género e Igualdad en el Desarrollo (OP-270) y sus respectivos lineamientos.
- f) Con el Sistema de Gestión Integrado de Calidad, Medio Ambiente y Salud Ocupacional, que entre otros, incluye la implementación de los objetivos del Plan de Seguridad Vial AUSA 2014-2016.

6.3 El BID o un consultor ambiental y social contratado por el BID certificará el cumplimiento de los requerimientos ambientales y sociales del Acuerdo de Préstamo incluyendo cualquier Plan de Acción Correctivo, si fuese el caso.

Condición para la firma del Contrato de Préstamo

6.4 Elaborar y enviar al BID modelos modificados de contratos de locación de obras y servicios que expliciten la obligatoriedad, de parte de la empresa locataria, de elaborar e implementar el PGA Ejecutivo y de adoptar el Manual de Higiene y Seguridad de AUSA y el Plan General ante Contingencias de AUSA como documentos rectores a sus planes de seguridad

Previo al Primer Desembolso

6.5 Enunciar, aprobar y enviar al BID una Política de Calidad, Medio Ambiente y Seguridad Ocupacional

6.6 Elaborar y enviar al BID un Memorandum Interno indicando la creación de la División de Gestión Ambiental, Social y de Seguridad transversal a la empresa que reporte a una Dirección, indicando que personal ha sido asignado para la gestión ambiental y social, así como para la gestión de seguridad ocupacional.

6.7 Elaborar y enviar al BID un reporte de seguimiento sobre el avance y cumplimiento del cronograma actividades de la implementación del Sistema de Gestión Integrado de Calidad, Medio Ambiente y Salud Ocupacional de AUSA que incluye la obtención de las Certificaciones ISO 9001: 2008, ISO 14001:2004 y OHSAS 18001:2007, tanto para las actividades de construcción como operación. Este reporte debe incluir un

Procedimiento Específico del Sistema Integrado para relacionamiento entre AUSA y la comunidad, que incluya la captura de quejas, reclamos y sugerencias, la fase de implementación de soluciones y el seguimiento de su efectividad; el procedimiento deberá cubrir la fase de construcción y operación de obra hasta terminar el período de garantía. Deberá ser aplicable también al relacionamiento de AUSA con la comunidad (usuarios de autopistas y vecinos) durante la operación de autopistas y vías concesionadas.

- 6.8 Elaborar un Procedimiento Específico para manejo de pesticidas, herbicidas y sustancias peligrosas. AUSA deberá eliminar, en lo posible, componentes de pesticidas clasificados como de Clase 1a y 1b por la Organización Mundial de la Salud.
- 6.9 Elaborar un Procedimiento Específico que incluya los objetivos del Plan de Seguridad Vial AUSA 2014-2016, asignar responsabilidades, y establecer las acciones concretas que, como mínimo, deberán ser implementadas para alcanzar los objetivos. Deberá incluir en anexos los formatos para generación de registros.

Previo a comenzar con cualquier actividad de construcción

- 6.10 Si fuese el caso, elaborar en coordinación con el Banco el Plan de Acción Correctivo para manejar los retrasos y buscar alternativas en la implementación del Sistema de Gestión integrado de Calidad, Medio Ambiente y Salud Ocupacional de AUSA.
- 6.11 Elaborar un Plan Anual de Capacitación en materia Ambiental, Social y de Seguridad Ocupacional (ASSO), que incluya por lo menos: Política ASSO, Programa ASSO, Plan de Emergencia, Plan de Monitoreo y Control, Gestión de No Conformidades y Acciones Correctivas, Gestión de Accidentes, y Procedimientos Operativos que sean aplicables a los impactos ambientales/sociales y riesgos ocupacionales significativos. El Plan Anual de Capacitación deberá incluir un temario, el responsable del dictado del curso, una lista de asistencia firmada y un seguimiento sobre la efectividad de la capacitación. Deberá estar dirigido a personal propio y a contratistas (para estos últimos en las tareas que impliquen impactos y riesgos significativos)

Previo a la entrega de cualquiera de las obras del Proyecto al Gobierno de la CABA

- 6.12 Elaborar un Procedimiento Específico para establecer las instrucciones que deben ser entregadas al Gobierno de la CABA al momento de transferir una obra terminada y probada durante su período de garantía. Este procedimiento deberá establecer claramente cómo deberán ser gestionados los aspectos técnicos, ambientales y de seguridad operativa de las obras al momento de ser transferidas al Gobierno de la CABA. Las instrucciones deberán establecerse para cada tipo de obra en particular.

ANEXO I

PLAN DE SEGURIDAD VIAL AUSA 2014-2016 EVALUACION PRELIMINAR

Seguidamente se realiza una evaluación del grado en que el Plan de Seguridad Vial de AUSA 2014-2016 adhiere a los 7 Principios de Seguridad Vial del Programa de Seguridad Vial para el Sector Privado del BID, conocido como Highway+:

- P1 Elaborar una estrategia de seguridad vial, incluyendo la Visión, los Objetivos y la coordinación para alcanzarlos
- P2 Crear una base de datos de accidentes, basada en el monitoreo y la evaluación
- P3 Mejorar la seguridad vial a través de mejoras en el diseño
- P4 Planificar mejoras para usuarios vulnerables
- P5 Gestión de la seguridad en tareas de construcción, operación y mantenimiento
- P6 Monitorear el comportamiento y la concientización
- P7 Gestión de respuesta a choques e incidentes

1. Principio 1. El Plan de Seguridad Vial 2014-2016 de AUSA se enmarca en la Estrategia General de la empresa y se constituye en un instrumento que ayuda a alcanzar la Visión adoptada por AUSA: “Ser reconocida como una concesionaria vial de excelencia a nivel internacional”. Específicamente, el Plan de Seguridad Vial se orienta a alcanzar el Objetivo Estratégico N°2: “Incrementar la Seguridad Vial”. El Mapa Estratégico de AUSA se adjunta en el Anexo II. Uno de los principales objetivos del Plan de Seguridad Vial es “retrotraer los índices de accidentalidad al mejor año del período 2008-2012”. AUSA emplea los siguientes tres índices o Indicadores Claves de Desempeño: a) Índice de Peligrosidad: N° de Accidentes con Víctimas cada 100 millones de vehículos - kilómetro; b) Índice de Mortalidad: N° de Fallecidos cada 100 millones de vehículos - kilómetro y c) Índice de Gravedad: N° de Fallecidos cada 100 accidentes con víctimas. AUSA coordina acciones con el Gobierno de la CABA para monitorear la velocidad de los vehículos que circulan por las autopistas, y para realizar test de alcoholemia y drogas, controles de elementos de seguridad y documentación de vehículos. Cabe mencionar aquí que, como otro objetivo relevante, AUSA planea alcanzar la certificación con la norma de Gestión de Seguridad del Tránsito Vial ISO 39.001
2. Principio 2. AUSA ha colectado datos de siniestralidad en las autopistas que administra durante el lapso 2008-2012. Dichos datos son capturados en el mismo lugar del accidente por personal de Seguridad Vial de AUSA, y son almacenados en una base de datos (Data Ware House). AUSA realiza un manejo estadístico de la información, obteniendo (por año) la cantidad total de accidentes, la cantidad de accidentes con víctimas, la cantidad de fatalidades y el tipo de vehículo involucrado

en los accidentes (liviano, pesado, moto). Por otra parte, AUSA colecta datos de tránsito, monitoreando la cantidad de vehículos pesados y livianos que circulan mensualmente por las autopistas, midiendo además velocidad y el porcentaje de vehículos que superan las velocidades permitidas. AUSA dispone también de una balanza para pesar vehículos de carga (en Peaje Avellaneda).

3. Principio 3. AUSA realiza auditorías periódicas del sistema de autopistas, buscando mejorar los estándares de seguridad de sus componentes. Para ello cuenta con el apoyo técnico de CESVI (Centro de Experimentación y Seguridad Vial) Argentina, miembro de RCAR (Research Council of Automobile Repairs) 4. A título de ejemplo, el asesoramiento de CESVI se brinda en el diseño de dársenas para detención por emergencia, en el diseño de las defensas laterales, etc., bajo aplicación de normas internacionales.
4. Principio 4. AUSA ha identificado, a través del tratamiento estadístico de los datos de siniestralidad, la existencia de usuarios vulnerables (como por ejemplo, los conductores de motocicleta). No obstante, la empresa no ha identificado aún acciones orientadas a mejorar la seguridad de dichos usuarios.
5. Principio 5. Actualmente AUSA gestiona los riesgos ocupacionales asociados a las tareas de operación y mantenimiento mediante procedimientos documentados, los que conformarán en el mediano plazo el componente de gestión de seguridad ocupacional del Sistema Integrado de Gestión. Por otra parte, en lo atinente a los riesgos asociados al estado de conservación y funcionamiento de vehículos que circulan por la autopista, AUSA procede a efectuar la denuncia una vez conocido cada caso en particular, los que son detectados mediante cámaras, denuncia de usuarios, etc..
6. Principio 6. Actualmente AUSA no monitorea el comportamiento de riesgo de los usuarios de las autopistas (uso de cinturón de seguridad, uso del teléfono celular, etc.), aunque sí controla la estiba de vehículos de carga, exceso de altura de carga y cualquier otra situación riesgosa en vehículos de carga. Si bien la empresa no tiene poder de policía para sancionar estos hechos, sí puede disponer la salida de vehículos (con ayuda de móviles policiales) que signifiquen un riesgo para el tránsito. Si bien actualmente AUSA no realiza campañas de concientización, desde la Gerencia de Comunicación y Marketing se está planificando hacerlo en el corto plazo. AUSA patrulla las autopistas con móviles de seguridad, para asistir a los conductores de vehículos con problemas mecánicos, brindando apoyo de señalamiento. Asimismo, AUSA brinda apoyo a la autoridad policial, mediante el uso de cámaras, ofreciendo espacios para que se realicen controles de velocidad desde vehículos estacionados en dársenas de emergencia.
7. Principio 7. Mediante datos generados por el denominado Sistema de Transporte Inteligente (ITS), la unidad de gestión llamada Centro de Control Inteligente (CCI) permite, mediante el procesamiento de dichos datos, conocer el estado del tránsito en las autopistas en tiempo real. Los datos son emitidos desde 42 estaciones de medición y control, recabando información sobre velocidad de los vehículos,

⁴ El RCAR es una organización internacional que trabaja para reducir los costos de seguros mejorando la dañabilidad, reparabilidad y seguridad de los vehículos. Está compuesta por 24 centros de experimentación de 17 países del mundo

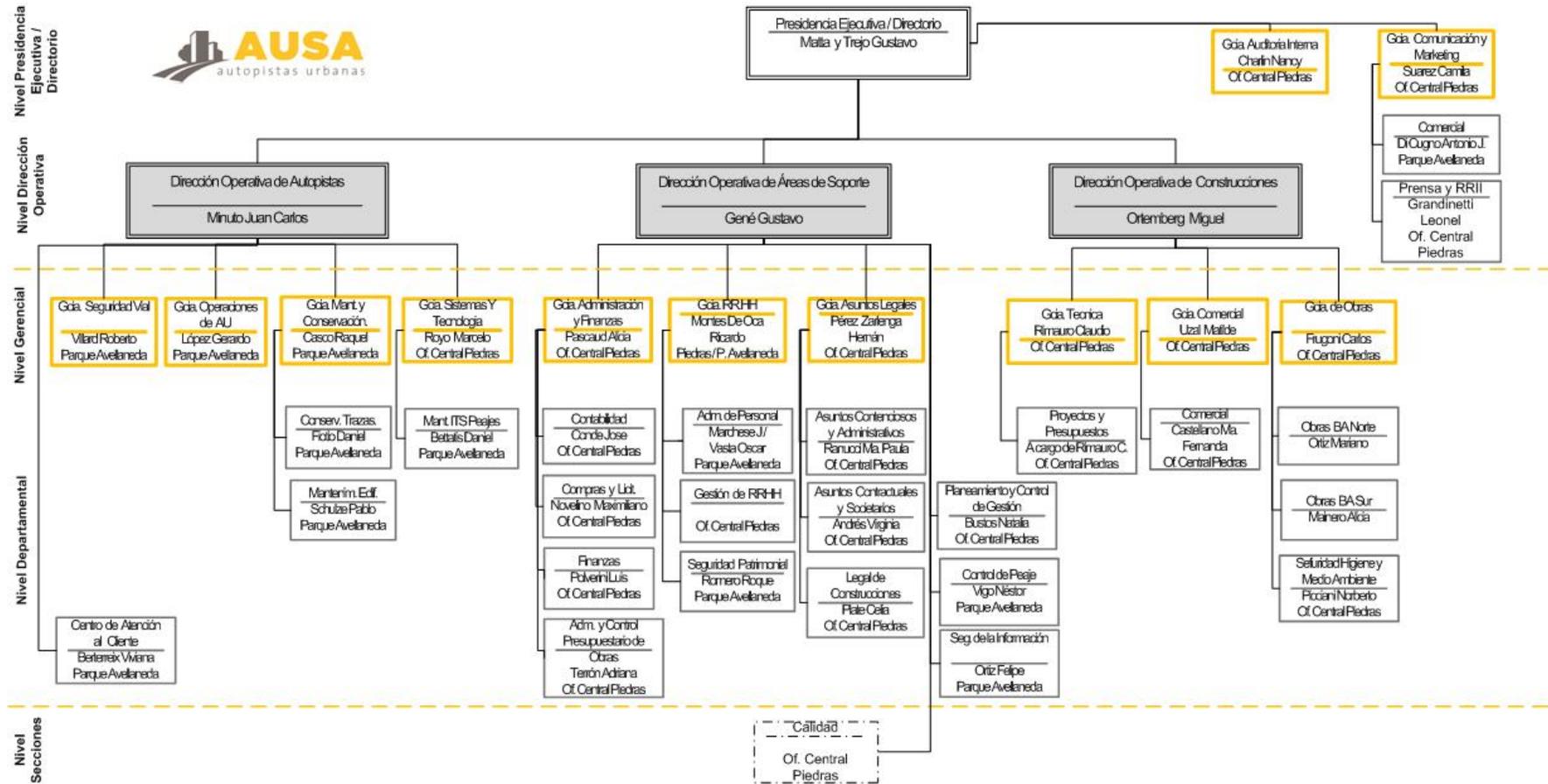
congestionamiento y contingencias (tales como accidentes, pérdida de carga de vehículos, etc.). Desde el CCI, y siguiendo instrucciones de un procedimiento documentado específico, AUSA informa y coordina acciones con el Sistema de Atención Médica de Emergencia (SAME), la Policía Metropolitana, Bomberos, Guardia de Auxilio y cualquiera otra organización que fuera necesaria para atender una emergencia. El tiempo de respuesta hasta que llega ayuda al sitio del siniestro varía entre 7 y 8 minutos, estando disponible un helicóptero para traslados de heridos. La información del estado del tránsito en tiempo real es publicada en numerosos paneles electrónicos ubicados en sitios claves de las autopistas, así como también en el sitio web de AUSA. AUSA realiza simulacros periódicos de accidentes en las autopistas, en coordinación con bomberos y móviles.

8. Se observa que el Plan de Seguridad Vial 2014-2016 de AUSA está alineado, en términos generales, con los 7 Principios de Seguridad Vial para el Sector Privado del BID, aunque sería factible su perfeccionamiento, mediante la planificación e implementación de acciones requeridas por dichos principios, tales como:
 - a) Seguimiento de la gravedad de los accidentes a partir del intercambio de información con centros médicos en que se hubieran hospitalizado personas accidentadas
 - b) Monitoreo de aspectos de comportamiento de conductores de vehículos (uso del cinturón de seguridad, empleo de teléfonos celulares al conducir, etc..).
 - c) Realizar campañas para promover la revisión técnica vehicular y así asegurar que los vehículos que circulen estén en buenas condiciones mecánicas.

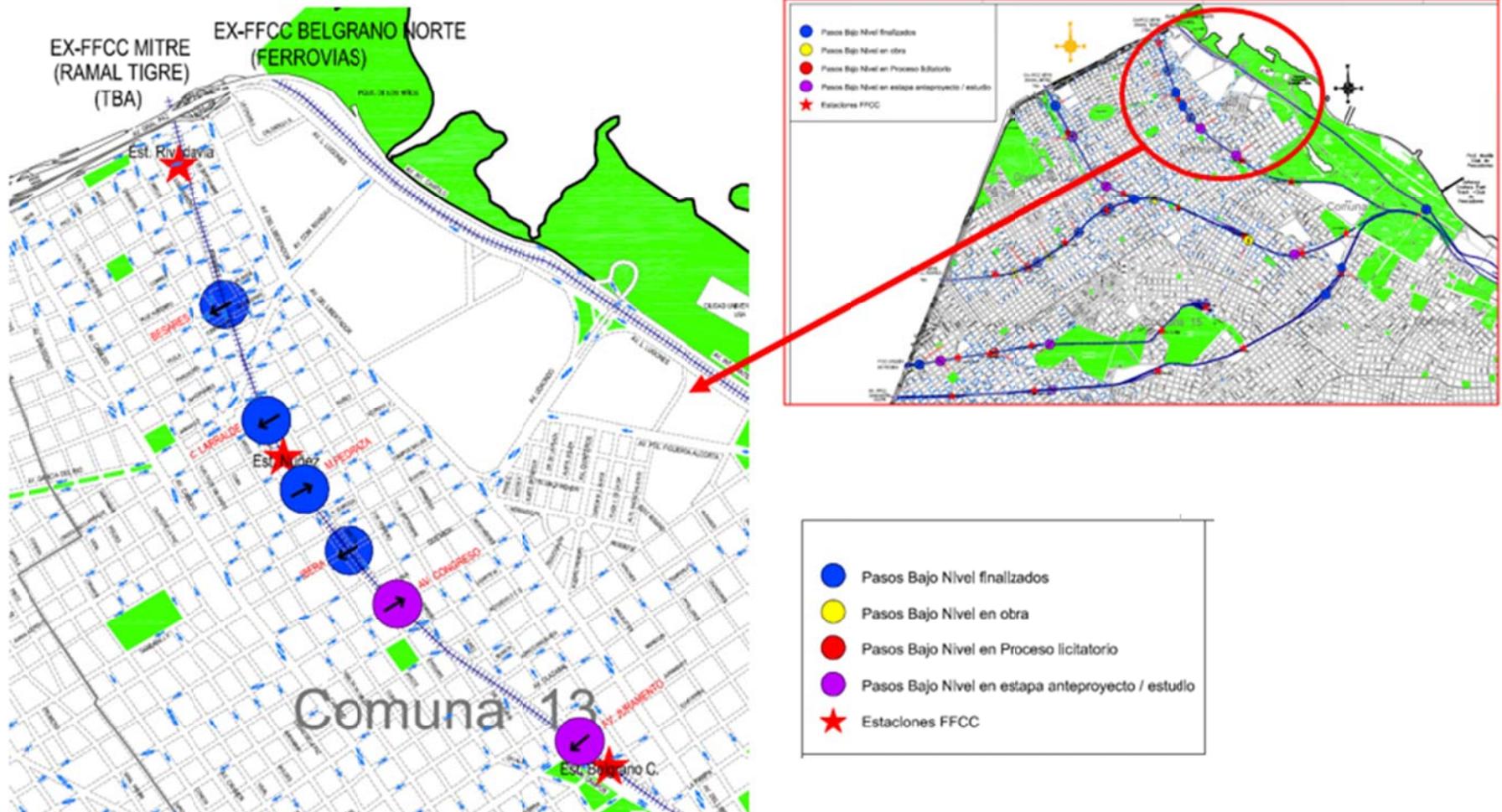
ANEXO II



Anexo II – Objetivos e indicadores estratégicos de AUSA – Fuente: AUSA

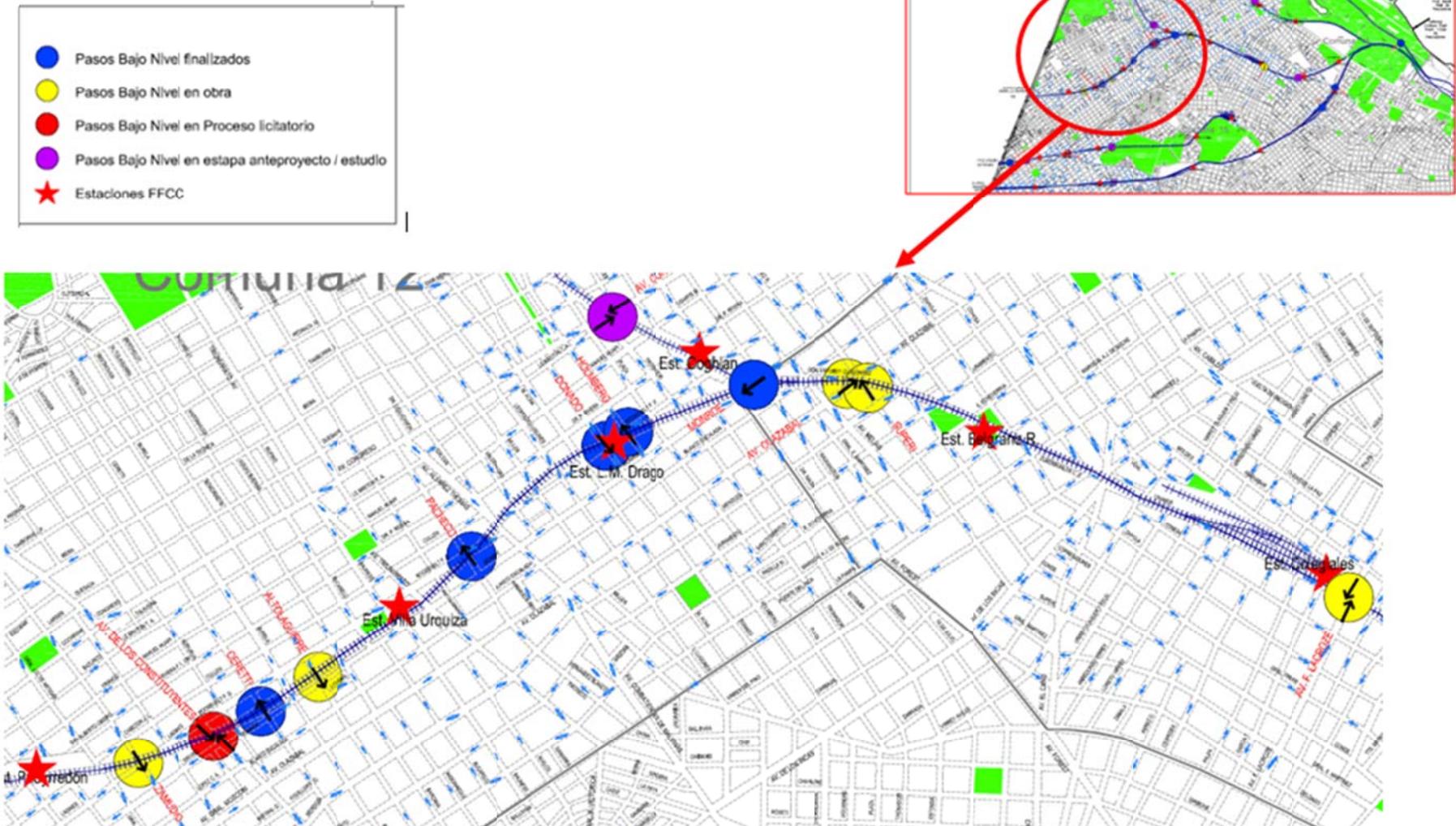


Anexo II – Figura 2: Organigrama de AUSA – Fuente: AUSA



Anexo II – Figura 3: Ubicación relativa de Pasos Bajo Nivel Besares, Larralde, Pedraza, Iberá, Congreso y Sarmiento – Fuente: AUSA

Anexo III - Figura 4 - Ubicación relativa de Pasos Bajo Nivel Zamudio, Constituyentes, Ceretti, Altolaquirre, Pacheco, Donado, Holmberg, Monroe, Olazabal, y Lacroze
 Fuente: AUSA



ANEXO III

ANEXO III – Tabla I – ESTADO DE LICENCIAMIENTO AMBIENTAL DE LAS OBRAS DEL PROYECTO												
Categorización	Obras del Proyecto	ESTADO DE LA DOCUMENTACIÓN					AVANCE DE LA OBRA					Observaciones
		Anteproyecto	Pliego	Con EIA presentado	PG A	CA A	Fecha de inicio	No iniciada	En ejecución	Terminada	Fecha de finalización	
CRE Con Relevante Efecto (C/Audiencia Pública)	PBN Ceretti				Si	SI	15/06/2012		x		15/09/2013	
	PBN Pacheco				Si	SI	13/08/2012		X		31/08/2013	
	PBN Balbín y FFCC Mitre (Mitre)	En elaboración	En elaboración	En elaboración			02/01/2014	X			28/02/2015	
	PBN Nazca y FFCC San Martín	En elaboración	En elaboración	En elaboración			01/02/2014	X			31/05/2015	
	PBN Congreso y FFCC MITRE (Mitre)	En elaboración	En elaboración	En elaboración			02/01/2014	X			31/01/2015	
	PBN Olazábal - Superí				Si	SI			X		15/11/2013	En proceso de renovación. CAA
	PBN Beiró y FFCC Urquiza	SI	SI	SI	Si	SI	01/04/2014	X			30/04/2015	En estudio variante vial
	PBN Altolaguirre				SI	SI	21/11/2012		X		31/11/2013	
	PBN Zamudio				Si	SI	21/11/2012		X		31/10/2013	
	PBN Juramento y FFCC Mitre (Tigre)	No	No				01/04/2014	X			31/05/2015	Propuesta en Desarrollo
	PBN San Martín y FFCC Urquiza	SI	SI	SI	Si	SI	01/11/2013	X			31/01/2015	
	PBN Congreso y FFCC MITRE (Tigre)	En elaboración	En elaboración	En elaboración			01/01/2014	X			31/01/2015	
	PBN Lacroze y FFCC MITRE				Si	SI	01/11/2012		X		30/11/2013	

ANEXO III – Tabla I – ESTADO DE LICENCIAMIENTO AMBIENTAL DE LAS OBRAS DEL PROYECTO												
	PBN Constituyentes				Si	Si	01/11/2013	X			31/12/2014	
S/c Sujeto a Categorización	AU Illia - Ingreso Vehículos Pesados	SI	SI				15/09/2013	X			15/12/2013	
	AU Illia - Sarmiento - Cantilo				Si	SI	12/04/2010		X			Obra paralizada
	AU Illia - Subida y Bajada del Libertador				Si	SI	15/10/2013	X			15/07/2013	
	Distribuidor Dellepiane	SI	SI	SI			02/01/2014	X			31/08/2015	
	Metrobus 9 de Julio - Túneles Constitución	SI	SI	SI			01/11/2013	X			31/08/2015	EIA Anexo METROBUS GCBA.
	Dique Cero - Obra Vial	SI	No				01/11/2013	X			28/02/2014	
	Defensas Laterales	SI	En elaboración				01/11/2013	X			31/08/2014	
SER (S/relevante efecto)	Componente no estructural - Tecnología seguridad vial y Otros											
	Barreras Móviles Metálicas						01/06/2013			X	01/07/2013	Provisión de insumo
	Repavimentación Traza Norte	No	No				02/01/2015	X			28/02/2015	
	Defensas Figueroa Alcorta	No	No				01/10/2013	X			30/11/2013	
	Eficiencia Energética (luminarias e instalac.)						01/11/2013	X			31/08/2014	
	AU Illia - Salida a	No	No				01/10/2013	X			31/12/2013	

ANEXO III – Tabla I – ESTADO DE LICENCIAMIENTO AMBIENTAL DE LAS OBRAS DEL PROYECTO												
	Castillo											
	Remodelación Retiro - Obra Vial y de Arquitectura -Pte. Peatonal						18/02/2013		X			31/08/2013
	Finalización Fast Track Rotonda Illia	Si	No				15/10/2014					31/12/2014
	Puente Peatonal Lugones	No	No				02/01/2014	X				31/08/2014
	Edificio Policía Metropolitana	Si	En elaboración				01/11/2013	X				31/08/2014
	Recambio Cabinas Peaje	Si	En elaboración				01/11/2013	X				31/03/2014
	Autopistas Verdes - Maceteros Au. P. Moreno						28/06/2013		X			21/10/2013
	Autopistas Verdes - Maceteros Au. 25 de Mayo						28/06/2013		X			21/10/2013
	Autopistas Verdes - Dellepiane						19/05/2013			X		29/07/2013
	Autopistas Verdes - Jardines Verticales						25/07/2013		X			25/10/2013