

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

ARGENTINA

PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD DEL CORREDOR DE LA RUTA NACIONAL (RN) 19

(AR-L1199)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Andrés Pereyra (TSP/CUR), Jefe de Equipo; Julieta Abad (TSP/CAR), Jefe de Equipo Alterno; Juan Manuel Leño (TSP/CAR); Luis Uechi y Virginia Navas (INE/TSP); Guillermo Eschoyez (LEG/SGO); Teodoro Noel (FMP/CAR); y Óscar Came Zaldívar (ESG/CPR).

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento está sujeto a divulgación pública.

PERFIL DE PROYECTO

ARGENTINA

I. DATOS BÁSICOS

Nombre del proyecto:	Proyecto de Ampliación de Capacidad del Corredor de la Ruta Nacional (RN) 19	
Número de proyecto:	AR-L1199	
Equipo de proyecto:	Andrés Pereyra (TSP/CUR), Jefe de Equipo; Julieta Abad (TSP/CAR), Jefe de Equipo Alterno; Juan Manuel Leño (TSP/CAR); Luis Uechi y Virginia Navas (INE/TSP); Guillermo Eschoyez (LEG/SGO); Teodoro Noel (FMP/CAR); y Óscar Came Zaldívar (ESG/CPR).	
Prestatario:	República Argentina	
Organismo ejecutor:	Dirección Nacional de Vialidad (DNV)	
Plan financiero:	BID (CO):	US\$300.000.000
	Local:	US\$200.000.000
	Total:	US\$500.000.000
Salvaguardias:	Políticas activadas:	OP-703; B.01, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07 y B.11; OP-102; OP-704; OP-761; y OP-710
	Clasificación:	A

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 La Red Vial Nacional (RVN) está bajo la jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) y tiene una extensión de 40.290 km, de los cuales el 90% se encuentra pavimentado. Según datos de la DNV para 2015, 28% de la RVN se encontraba en estado malo y 29% en estado regular. La mitad de la red tiene un Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) menor a 2.000 vehículos por día (vpd), y sólo un 14,5% de la red registra un TMDA superior a 5.000 vpd. Estos tramos de alto tránsito, que se localizan en los accesos a grandes centros urbanos y a los principales puertos, han estado fuertemente exigidos por el incremento sustantivo de las cargas agrícolas¹, y no fueron objeto de un gasto necesario para adecuarse a la nueva realidad². Como consecuencia, en los últimos años se verifica el incremento en la congestión en las zonas más transitadas, así como el aumento del costo logístico de las principales cargas³.
- 2.2 **Restricciones de capacidad e inseguridad vial.** El crecimiento del tránsito a partir de 2003 y su concentración en rutas específicas han puesto de manifiesto restricciones de capacidad en la red. A pesar de que ha aumentado en la última

¹ La producción de soja ha crecido a más de 5% acumulativo anual promedio en los últimos 20 años. Ministerio de Economía.

² El gasto en vialidad durante la última década se ha orientado a mejorar la red de regiones con menor desarrollo relativo y con menores tránsitos.

³ Los costos logísticos aumentaron 35% entre 2003 y 2013, de los cuales dos tercios corresponden a costos de transporte. CIPPEC (2013). En los graneles agrícolas en particular, se estima que los costos de transporte significa cerca del 40% del costo de comercialización de la cadena. Bolsa de Comercio de Rosario.

- década los tramos de autovías y autopistas, éstas solo representan el 7% de la red y son insuficientes para atender los volúmenes de tránsito actuales. Por otra parte, y relacionado con aspectos del diseño físico de la RVN⁴, Argentina presenta indicadores de seguridad vial significativamente peores que países de altos ingresos (12,4 y 8,7 fallecidos cada 100.000 habitantes⁵, respectivamente).
- 2.3 **La estrategia del gobierno.** El Plan Vial Federal lanzado recientemente por la DNV prevé inversiones en la RVN por un total de US\$12.358 millones para el período 2016-2019. El plan está estructurado en tres programas: (i) Duplicación de Capacidad, para la construcción de 2.800 km autopistas en los tramos de alto tránsito que superen 5.000 vpd; (ii) Rutas Seguras para mejorar la seguridad vial en rutas con niveles de tránsito intermedios, incluyendo la construcción de terceros carriles para sobrepaso, pavimentación de banquetas, colectoras, circunvalaciones y cruces a diferente nivel; y (iii) conservación de la red existente, con obras de puesta a punto e incluye repavimentaciones, obras especiales y rutas nuevas.
- 2.4 **La Región Centro⁶.** Por el dinamismo de su economía y por albergar los mayores centros de consumo y puertos de Argentina⁷, la Región Centro abarca simultáneamente los principales orígenes y destinos de carga del país. Además, recibe los flujos pasantes con origen en Cuyo y en las regiones del Nordeste Argentino (NEA) y Noroeste Argentino (NOA), destinados al Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) o a los principales puertos.
- 2.5 **El corredor vial de la RN 19.** La RN 19 es uno de los principales corredores viales de la Región Centro, al conectar tres de sus capitales (Córdoba, Santa Fe y Paraná) y proveer acceso al complejo portuario de Rosario para la exportación de la producción agrícola de la región, y asimismo a los puertos de Reconquista, Santa Fe y Diamante. Vincula además a Córdoba con el NOA, Uruguay y Brasil, y a través del Paso de Agua Negra también con Chile.
- 2.6 El tramo de la RN 19 que se prevé intervenir en este proyecto, entre su tramo San Francisco y Montecristo, constituye una vía de dos carriles que atraviesa ocho localidades con sostenido crecimiento económico en los últimos años. En su área de influencia se desarrollan actividades agrícolas (cultivo de soja, maíz y trigo) e industriales (incluyendo los sectores automotriz y alimenticio). La actividad turística es también relevante en la zona. Con un TMDA promedio de 5.700 vpd, esta sección del corredor se ubica entre las de mayor tránsito de la red nacional (con 27% de vehículos pesados). Este tramo es actualmente la única sección del corredor que se mantiene como vía simple: desde Santa Fe

⁴ Geometrías no adaptadas a las velocidades actuales (especialmente en el ancho de los carriles y en las curvas) y ausencia de banquetas pavimentadas.

⁵ Diagnóstico de Seguridad Vial 2013, BID. Sobre la base de datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial para 2012.

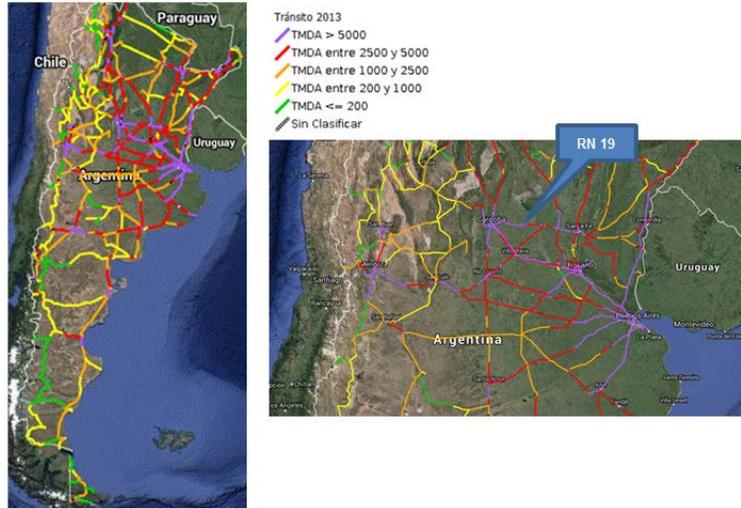
⁶ Abarca a las provincias de Córdoba, Entre Ríos, Santa Fe y Buenos Aires, concentra el 65% de la población, representa cerca del 70% del Producto Bruto Interno (PBI)⁶ y contribuye con el mismo porcentaje a las exportaciones.

⁷ Los dos principales sistemas portuarios del país son las terminales portuarias de graneles sobre el Paraná Medio, en Rosario y las terminales de contenedores del AMBA.

hasta San Francisco (125 km) el cual fue recientemente transformado en autovía, al igual que la sección Montecristo-Córdoba (23 km).

Figura 1. TMDA de la Red Nacional, 2013.

Fuente: DNV.



2.7 **El problema.** El alto volumen vehicular en el tramo a intervenir, sumado a sus y las múltiples travesías urbanas⁸ y su estándar actual (simple vía, sin banquetas), resultan en un deterioro en la calidad de circulación para pasajeros y cargas. Según datos de la DNV, la velocidad de circulación es baja, con un promedio de 60 km/hora. Además, el tránsito pesado genera interferencias y problemas de seguridad vial en su paso por las localidades a lo largo de la traza. Durante la temporada de cosecha de oleaginosas⁹ estos problemas se agudizan, a lo que se añade la maquinaria agrícola que circula sobre la calzada a muy bajas velocidades. En épocas de precipitaciones fuertes, los cruces de agua sobre la ruta constituyen un reto adicional para la circulación¹⁰. A fin de mejorar las condiciones de movilidad en la zona y favorecer una mayor eficiencia en el transporte de carga hacia nodos de exportación, el proyecto se propone construir una nueva vía de doble calzada de 120 km y duplicar la calzada existente de la RN 19 en una extensión de 35,4 km.

2.8 La adecuación de la infraestructura vial del corredor en su tramo San Francisco-Montecristo permitirá mejorar los niveles de servicio para la circulación de personas y de carga¹¹. Asimismo, promoverá mejoras en la integración, al facilitar la llegada de la producción del área de influencia a los principales puertos del país. La integración entre las provincias de la Región Centro también se verá favorecida por las mejoras en este corredor. El proyecto

⁸ Atraviesa las siguientes localidades: Devoto, Arroyito, Tránsito, Santiago Temple, Rio Primero, Malvinas Argentinas y Montecristo.

⁹ Entre los meses de abril y mayo.

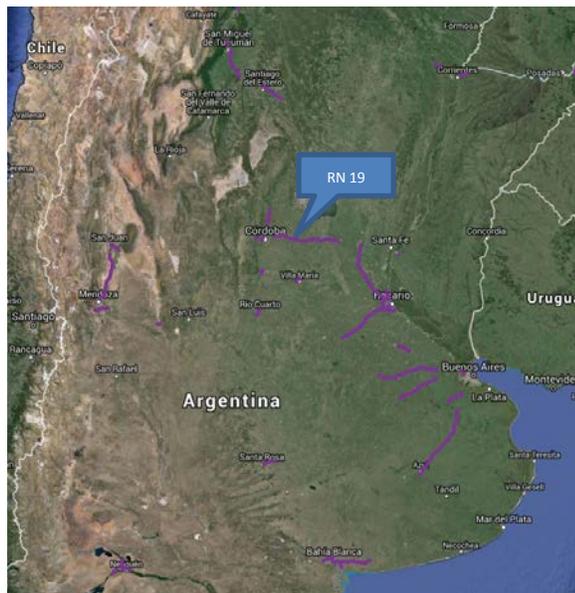
¹⁰ En 2015, se registraron cuatro días con cruce de agua sobre la calzada, con posibilidad de circulación a bajas velocidades. Durante los primeros cinco meses de 2016, lluvias extraordinarias en la región implicaron nueve días con cruces de aguas en la calzada y un día con corte total de la ruta.

¹¹ El proyecto ejecutivo desarrollado por la DNV indica que el nivel de servicio de la vía existente es "C", en tanto que la nueva vía alcanzará un nivel de servicio "A".

contribuirá a mejorar la calidad de vida en las localidades ubicadas en la traza existente, dado que el tránsito pesado circulará a través de la nueva traza. Al considerar períodos de recurrencia de precipitaciones extensos en los diseños, el proyecto contribuirá a asegurar la conectividad de la Región Centro al evitar los cruces de agua sobre la infraestructura. Además, por las características del tramo, esta intervención se alinea con los criterios de política fijados por la DNV bajo el programa Duplicación de Capacidad y se encuentra priorizado para su ejecución durante la primera etapa del mismo como muestra el mapa a continuación).

Figura 1: Priorización de inversiones de la DNV bajo el programa “Duplicación de Capacidad” del Plan Vial Federal en su primera etapa.

Fuente: Plan Vial Federal, DNV, 2016.



- 2.9 **Alineación estratégica.** El proyecto está alineado con la Estrategia de País del Banco con Argentina 2012-2015 (GN-2687), en cuanto apoya la mejora de la cobertura, la calidad y la seguridad de las redes viales pavimentadas nacionales y provinciales. Además, se alinea con las prioridades de infraestructura para la competitividad y el bienestar social e integración internacional competitiva, establecidas en el Noveno Aumento de Capital del Banco (GCI-9). Asimismo, el proyecto es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y se alinea con el desafío de desarrollo de productividad e innovación a través de mejoras en la infraestructura vial. Además, contribuye al indicador del Marco de Resultados Corporativo (CRF) de carreteras construidas o mejoradas. Por otra parte, el programa es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), en particular con los principios estratégicos de: (i) financiamiento y asistencia técnica para una infraestructura que contribuya al crecimiento económico, provea acceso y fomente la integración regional y global; y (ii) planificar, construir y mantener la infraestructura vial para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo del país. El programa se alinea con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-3), que identifica la necesidad de mejorar la calidad, cobertura y capacidad de la red

- vial, para favorecer el acceso a servicios de salud y educación, e impulsar la competitividad.
- 2.10 **Perspectiva de género.** En el marco de las actividades de preparación del proyecto, se desarrollará un plan de acción para promover la equidad de género en las actividades vinculadas con la construcción vial.
- 2.11 **Cambio climático.** Debido al registro de cruces de agua en la vía existente, el diseño de la nueva vía ha considerado los niveles de precipitaciones recientes en la región para dimensionar adecuadamente obras de arte y alcantarillas. Con ello se espera lograr una mejor adaptación de la infraestructura frente a los efectos del cambio climático.
- 2.12 **Objetivo y resultados esperados.** El objetivo del proyecto es contribuir al incremento de la productividad de la economía de la Región Centro a través de mejoras en la infraestructura vial. El objetivo específico del proyecto es mejorar la calidad de la circulación en el corredor de la RN 19, en el tramo comprendido entre Montecristo y San Francisco, a través de la ampliación de la capacidad de la vía que resultará en una disminución de los tiempos de viaje y de los costos de transporte. Para cumplir los objetivos, el programa se ha estructurado en los siguientes componentes.
- 2.13 **Componente 1. Obras civiles.** Financiará la construcción y supervisión de obras, mitigación de aspectos socioambientales y adquisición de predios¹². La obra civil comprende la construcción de una nueva vía de 120 km de doble calzada, con intercambiadores a diferente nivel y accesos a localidades de su área de influencia directa y de 35,4 km de duplicación de la vía existente en la RN 19, entre las localidades de San Francisco y Montecristo, provincia de Córdoba.
- 2.14 **Componente 2. Seguridad vial.** Financiará el diseño del programa de Rutas Seguras (descrito en el párrafo 2.3), incluyendo la elaboración de documentos técnicos, normas y protocolos de intervención.
- 2.15 En adición a los componentes arriba descritos, se financiarán gastos relativos a la gestión, monitoreo y evaluación del programa, así como los costos de auditoría. Además, se están analizando aspectos de fortalecimiento institucional para la DNV que podrían incluirse en un nuevo componente de este proyecto.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Modalidad.** El proyecto se estructurará como un préstamo de inversión para proyectos específicos.
- 3.2 **Prestatario y ejecutor.** El prestatario será la República Argentina y el ejecutor será la DNV. El ejecutor cuenta con experiencia en materia fiduciaria en

¹² La adquisición de predios será financiada en su totalidad con fondos de contrapartida local.

proyectos financiados con el Banco (AR-L1014, AR-L1133, AR-L1144, AR-L1045 y AR-L1131).

IV. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Salvaguardas ambientales.** El programa se ha clasificado como Categoría “A” de conformidad con la Política de Medio Ambiente y en Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) en virtud de que la ruta de 155,4 km incluye la construcción de un tramo nuevo de 120 km (*greenfield*). El nuevo tramo atravesará campos agrícolas sin áreas protegidas ni áreas indígenas en su área de influencia tanto directa como indirecta. Los principales impactos durante la construcción se anticipan en la duplicación del tramo existente de 30 km en la zona conocida como Cañada de Jean-Marie, donde el tramo existente cruza por aproximadamente 5 km un humedal de importancia ecológica. Las obras de duplicación de la carretera existente pondrán énfasis en adoptar medidas especiales durante la construcción (control de residuos, previsiones especiales para prevenir derrames, etc.) así como en el diseño de los drenajes para controlar los impactos potenciales en esta área. El principal riesgo en la parte social está relacionado al volumen de expropiaciones para liberar un área de dominio de 100 m a lo largo de 120 km del nuevo tramo. Debido a que este tramo corresponde totalmente a un campo de uso agrícola, no se anticipa reasentamiento de población.
- 4.2 Actualmente se está concluyendo un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) integrado de la totalidad del tramo a intervenir. El proceso de evaluación ambiental incluirá dos instancias de audiencias públicas en dos localidades accesibles a los pobladores de la región. Los detalles de las actividades de análisis ambiental y social se presentan en la Estrategia Ambiental y Social (Anexo III).
- 4.3 **Riesgos.** Se identificó como riesgo medio al nuevo esquema de ejecución (respecto de operaciones viales anteriores) en el cual las diversas actividades están a cargo de áreas funcionales de la DNV y no bajo una unidad ejecutora independiente. Se está analizando en profundidad las implicancias de este nuevo esquema de ejecución y se prevé la incorporación de medidas de fortalecimiento institucional para apoyar la transición.
- 4.4 **Contratación anticipada y financiamiento retroactivo.** Se prevé la contratación anticipada de la obra vial siguiendo la política de adquisiciones del Banco. Asimismo, se prevé que el Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo gastos elegibles por un monto equivalente a 10% del préstamo y en tanto sean incurridos luego de la aprobación del Perfil de Proyecto (PP), y que cumplan con las políticas del Banco y los términos del respectivo contrato de préstamo.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 En el [Anexo V](#) se detalla el cronograma de preparación y aprobación por el Comité de Políticas Operativas (OPC) del Borrador de Propuesta de Préstamo

(DLP) previsto para el 27 de octubre de 2016. Adicionalmente, se estiman los recursos administrativos por un valor de US\$123.550 para la realización de misiones (US\$42.550) y contratación de consultores (US\$81.000).

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).



Safeguard Policy Filter Report

Operation Information

Operation		
AR-L1199 Program to expand capacity and road safety for exports		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
A	{Not Set}	
Country	Executing Agency	
ARGENTINA	{Not Set}	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	ROAD SAFETY	
Team Leader	ESG Lead Specialist	
ANDRES PEREYRA DA LUZ	{Not Set}	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$0	0.000 %
Assessment Date	Author	
8 Jun 2016	oscarluisc ESG Specialist	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	7 Jun 2016	
QRR (Estimated)	8 Sep 2016	
Board Approval (Estimated)	{Not Set}	
Safeguard Performance Rating		
{Not Set}		
Rationale		
{Not Set}		

Safeguard Policy Items Identified

B.1 Bank Policies (Access to Information Policy– OP-102)

The Bank will make the relevant project documents available to the public.

B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The operation is in a geographical area exposed to [natural hazards](#) ([Type 1 Disaster Risk Scenario](#)). Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.



Safeguard Policy Filter Report

B.1 Bank Policies (Resettlement Policy– OP-710)

The operation has the potential to disrupt the livelihoods of people living in the project area of influence (not limited to involuntary displacement, see also Resettlement Policy)

B.10. Hazardous Materials

The operation has the potential to impact the environment and occupational health and safety due to the production, procurement, use, and/or disposal of hazardous material, including organic and inorganic toxic substances, pesticides and persistent organic pollutants (POPs).

B.11. Pollution Prevention and Abatement

The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases).

B.3 Screening and Classification

The operation (including associated facilities) is screened and classified according to its potential environmental impacts.

B.4 Other Risk Factors

The operation may be of high risk due to controversial environmental and associated social issues or liabilities.

B.5 Environmental Assessment Requirements

An environmental assessment is required.

B.6 Consultations

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 by women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.

B.7 Supervision and Compliance

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.9 Natural Habitats and Cultural Sites

The operation will result in the degradation or conversion of Natural Habitat or Critical Natural Habitat in the project area of influence.

Potential Safeguard Policy Items

[No potential issues identified]

Recommended Actions



Safeguard Policy Filter Report

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.

Additional Comments

[No additional comments]



Safeguard Screening Form

Operation Information

Operation		
AR-L1199 Program to expand capacity and road safety for exports		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
A	{Not Set}	
Country	Executing Agency	
ARGENTINA	{Not Set}	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	ROAD SAFETY	
Team Leader	ESG Lead Specialist	
ANDRES PEREYRA DA LUZ	{Not Set}	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$0	0.000 %
Assessment Date	Author	
8 Jun 2016	oscarluisc ESG Specialist	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	7 Jun 2016	
QRR (Estimated)	8 Sep 2016	
Board Approval (Estimated)	{Not Set}	
Safeguard Performance Rating		
{Not Set}		
Rationale		
{Not Set}		

Operation Classification Summary

Overriden Rating	Overriden Justification
B	Elevate: other (enter details in comments)
Comments	
Greenfield highway that will require a significant amount of land acquisition	



Safeguard Screening Form

Conditions / Recommendations

Category "A" operations require an Environmental Impact Assessment or a Strategic Environmental Assessment (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for EIA and SEA requirements) and at least two consultations with affected parties.

These operations will require an environmental assessment (EA), normally an Environmental Impact Assessment (EIA) for investment operations, or other environmental assessments such as a Strategic Environmental Assessment (SEA) for programs and other financial operations that involve plans and policies. Category "A" operations are considered high safeguard risk. For some high safeguard risk operations that, in the Bank's opinion raise complex and sensitive environmental, social, or health and safety concerns, the borrower should normally establish an advisory panel of experts to provide guidance for the design and/or execution of the operation on issues relevant to the EA process, including health and safety. However, these operations will also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.).

The Project Team must send to the 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.

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

Conversion or [degradation](#) of natural habitat causing [minor](#) to [moderate](#) impact on [ecosystem services](#).

Mitigation measures presented in the Biodiversity Management Plan must be acceptable: The mitigation measures should be presented in the Biodiversity Management Plan (included in the ESMP) and should follow the mitigation hierarchy: impacts to biodiversity should be avoided in the first instance (i.e. proposed activities relocated or reconfigured); if avoidance of all impacts is not possible, those remaining should be minimized, mitigated by restoration, or compensated for. The BMP should also explain what consultation activities are planned. The BMP must define how these measures will be implemented (roles and responsibilities, monitoring, budget, etc.). Confirmation should be obtained from competent experts that they are confident that the BMP can mitigate impacts and that approval has been granted by relevant authorities. Regular (bi-annual or annual) reporting is required, in addition to independent audits of BMP. Depending on the financial product, the BMP should also be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests, etc.).

Generation of solid waste is [moderate](#) in volume, does not include [hazardous materials](#) and follows standards recognized by multilateral development banks.



Safeguard Screening Form

Solid Waste Management: 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 re-cycling 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.

Project activities will moderately impact [water quality](#), [water quantity](#) and/or [water availability](#).

Water Resources: A targeted Water Resources Assessment should be undertaken, which in addition to undertaking the relevant analyses, must include justification for assigning a moderate risk classification. Project activities (and any associated facilities) will be required to be constructed and operated so as to avoid impacts to water quality, water quantity and/or water availability. Evidence of appropriate stakeholder consultation should also be provided. Monitoring requirements should be included in relevant legal documentation.

Project construction activities are likely to lead to localized and temporary impacts (such as dust, noise, traffic etc) that will affect local communities and [workers](#) but these are [minor](#) to [moderate](#) in nature.

Construction: The borrower should demonstrate how the construction impacts will be mitigated. Appropriate management plans and procedures should be incorporated into the ESMP. Review of implementation as well as reporting on the plan should be part of the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc).

The negative impacts from production, procurement and disposal of [hazardous materials](#) (excluding POPs unacceptable under the Stockholm Convention or toxic pesticides) are [minor](#) and will comply with relevant national legislation, [IDB requirements on hazardous material](#) and all applicable International Standards.

Monitor hazardous materials use: The borrower should document risks relating to use of hazardous materials and prepare a hazardous material management plan that indicates how hazardous materials will be managed (and community risks mitigated). This plan could be part of the ESMP.

The project is located in an area prone to [inland flooding](#) and the likely severity of the impacts to the project is [moderate](#).



Safeguard Screening Form

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. This must take into consideration changes in the frequency and intensity of intensive rainfall and in the patterns of snowmelt that could occur with climate change. The DRMP includes risk reduction measures (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as the financial protection (risk transfer, retention) of the project. The DRM Plan takes into account existing vulnerability levels and coping capacities, the area's disaster alert and prevention system, general design standards, land use regulations and civil defense recommendations in flood prone areas. However, the options and solutions are sector- and even case-specific and are selected based on a cost analysis of equivalent alternatives.

The project will mobilize personnel foreign to project zones and the borrower does not have a code of conduct or internal practices/rules prohibits the interaction with the local communities.

Ensure the borrower addresses Health and Community Safety: The borrower will deliver a code of conduct for his employees, contractors and subcontractors including clauses specifying those employees, contractors and subcontractors not to interact and relate with the local communities

The project will or may require [involuntary resettlement](#) and/or economic displacement of a [minor to moderate](#) nature (i.e. it is a [direct](#) impact of the project) and does not affect [indigenous peoples](#) or other vulnerable land based groups.

Develop Resettlement Plan (RP): The borrower should be required to develop a simple RP that could be part of the ESMP and demonstrates the following attributes: (a) successful engagement with affected parties via a process of Community Participation; (b) mechanisms for delivery of compensation in a timely and efficient fashion; (c) budgeting and internal capacity (within borrower's organization) to monitor and manage resettlement activities as necessary over the course of the project; and (d) if needed, a grievance mechanism for resettled people. Depending on the financial product, the RP should be referenced in legal documentation (covenants, conditions of disbursement, project completion tests etc.), require regular (bi-annual or annual) reporting and independent review of implementation.

Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level

Moderate

Disaster / Recommendations



Safeguard Screening Form

The reports of the Safeguard Screening Form (i.e., of the Safeguards Policy Filter and the Safeguard Classification) constitute the Disaster Risk Profile to be included in the Environmental and Social Strategy (ESS). The Project Team must send the PP (or equivalent) containing the ESS to the ESR.

The Borrower prepares a Disaster Risk Management Summary, based on pertinent information, focusing on the specific moderate disaster and climate risks associated with the project and the proposed risk management measures. Operations classified to involve moderate disaster risk do not require a full Disaster Risk Assessment (see Directive A-2 of the DRM Policy OP-704).

The Project Team examines and adopts the DRM summary. The team remits the project risk reduction proposals from the DRMP to the engineering review by the sector expert or the independent engineer during project analysis or due diligence, and the financial protection proposals to the insurance review (if this is performed). The potential exacerbation of risks for the environment and population and the proposed risk preparedness or mitigation measures are included in the Environmental and Social Management Report (ESMR), and are reviewed by the ESG expert or environmental consultant. The results of these analyses are reflected in the general risk analysis for the project. Regarding the project implementation, monitoring and evaluation phases, the project team identifies and supervises the DRM approaches being applied by the project executing agency.

Climate change adaptation specialists in INE/CCS may be consulted for information regarding the influence of climate change on existing and new natural hazard risks. If the project requires modification or adjustments to increase its resilience to climate change, consider (i) the possibility of classification as an adaptation project and (ii) additional financing options. Please consult the INE/CCS adaptation group for guidance.

Disaster Summary

Details

The project is classified as moderate disaster risk because of the likely impact of at least one of the natural hazards is average.

Actions

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.

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

I. RESUMEN DEL PROGRAMA

Nombre del proyecto:	Programa de ampliación de capacidad y seguridad en corredores viales para la integración
Número de proyecto:	AR-L1199
País:	Argentina
Sector:	Transporte
Prestatario:	Gobierno de la República Argentina
Organismo ejecutor:	Dirección Nacional de Vialidad (DNV)
Costo total del proyecto:	US\$500.000.000
Préstamo BID:	US\$300.000.000
Aporte local:	US\$200.000.000
División responsable:	División de Transporte (INE/TSP)
Categoría ambiental:	A

II. INTRODUCCIÓN

- 2.1 Este documento contiene la Estrategia Ambiental y Social (EAS) elaborada para el Programa de Ampliación de Capacidad y Seguridad en Corredores Viales para la Integración (AR-L1199). El objetivo del mismo es identificar una estrategia a seguir durante la realización de la Diligencia Debida (DD) a los sitios de emplazamiento del proyecto que comprende dicho programa, consistente en la construcción de una nueva vía de doble calzada como alternativa a la Ruta Nacional (RN) 19 entre las localidades de San Francisco y Montecristo, en la provincia de Córdoba, Argentina.

III. ANTECEDENTES

- 3.1 La realización del programa es consistente con las necesidades de mejora identificadas en la Estrategia de País del BID con Argentina, y específicamente para el sector transporte, en virtud de promover la ampliación de capacidad de las carreteras así como la seguridad vial interurbana, mediante la reformulación de alto tránsito. La infraestructura existente en zonas de alta siniestralidad. Asimismo, en concordancia con dicha estrategia, el programa contribuirá al fortalecimiento institucional de los organismos públicos involucrados en el manejo del sector transporte.
- 3.2 El nivel de siniestralidad que presenta la actual RN 19 a sus usuarios es elevado. Ello, en principio, estaría asociado a una capacidad y estado de conservación deficiente de la infraestructura y señalización de la RN 19, y al elevado tráfico de vehículos asociados a viajes locales e internacionales, incluyendo a camiones que circulan hacia Chile y Brasil, atravesando zonas altamente urbanizadas.
- 3.3 La obra objeto del programa será complementaria y completará el proyecto de vía de doble calzada ya construida entre Santa Fe y San Francisco (proyecto financiado por el Banco Mundial) y del tramo Montecristo–Córdoba (financiado con recursos provinciales).

IV. EL PROYECTO

- 4.1 El proyecto tiene como objetivo general mejorar la productividad de la economía de la Región Centro de Argentina; como objetivos más específicos se planea reducir costos de transporte y los tiempos de viaje para los actuales usuarios de la RN 19.
- 4.2 El proyecto se estructurará como un programa de obras específicas y comprenderá la construcción de una nueva vía de doble calzada, con intercambiadores a diferente nivel y accesos a localidades de su área de influencia directa en la RN 19, entre las localidades de San Francisco y Montecristo, provincia de Córdoba (longitud de 155,4 km).
- 4.3 Para el cumplimiento de los objetivos del proyecto se identificaron los siguientes componentes: (i) obras civiles (US\$485 millones): incluye la construcción y supervisión de obras, mitigación de aspectos socioambientales y adquisición de predios; y (ii) seguridad vial (US\$5 millones). Se prevén fondos para financiar las actividades de gestión del proyecto y auditoría. Además, el equipo de proyecto identificará en conjunto con la DNV posibles actividades de fortalecimiento institucional (US\$1 millón).
- 4.4. **Resultados esperados.** Los resultados esperados incluyen: (i) reducción de los costos de transporte; y (ii) reducción de los tiempos y mejoramiento del confort de viaje como resultado del mejoramiento del nivel de servicio.

A. **Ámbito Nacional**

- 5.1 **Constitución de la Nación Argentina.** El Art. 41 introduce nuevos conceptos, tales como: el derecho de los habitantes a un ambiente sano; el derecho de satisfacer necesidades actuales sin comprometer las de las generaciones futuras; y el deber de preservar y la obligación de recomponer el daño ambiental. El Art. 43 trata sobre el derecho de las personas a interponer acción de amparo en lo relativo a los derechos que protegen al ambiente, así como a los derechos de incidencia colectiva en general y para tomar conocimiento de los datos que consten en registros públicos o privados. La autoridad de aplicación es el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación.
- 5.2 **Ley Nº 25.831.** Esta ley establece supuestos mínimos de protección ambiental para garantizar el derecho de acceso a la información ambiental tanto en el ámbito estatal como privado (empresas prestadoras de servicios públicos). Por esta norma toda persona tiene el derecho de solicitar información ambiental (datos del ambiente, recursos naturales y desarrollo sustentable referidos a acciones de gestión ambiental). La autoridad de aplicación es el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación. Esta ley no está reglamentada.
- 5.3 **Ley Nº 25.675.** Esta ley establece los presupuestos mínimos para el logro de una gestión sustentable y adecuada al ambiente, la preservación y protección de la diversidad biológica, y la implementación del desarrollo sustentable. Establece los principios e instrumentos de la política ambiental nacional, la competencia judicial según el territorio que corresponda y las normas que rigen los hechos o actos jurídicos que por acción u omisión causen daño ambiental de incidencia colectiva. Esta ley tiene observaciones por el decreto Nº 2.413/02 en el articulado referente a la responsabilidad del daño ambiental y aún no cuenta con

el decreto reglamentario. La autoridad de aplicación es el Consejo Federal del Medio Ambiente integrado por el gobierno nacional y los gobiernos provinciales.

- 4.4 **Decreto N° 1.172/03.** Este decreto se refiere a la aprobación de los reglamentos de: audiencias públicas para el Poder Ejecutivo Nacional; elaboración participativa de las normas; formulario para presentación de opiniones y propuestas y de acceso a la información pública. La autoridad de aplicación es la Subsecretaría para la Reforma Institucional y Fortalecimiento de la Democracia de la Jefatura de Gabinete de Ministros.
- 5.4 Asimismo deberán tenerse en cuenta las leyes y decretos reglamentarios siguientes: Ley N° 25.743/03 de Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico así como la Resolución N° 1.134/03; Ley N° 13.273/48 de Defensa de la Riqueza Forestal Argentina y complementaria N° 24.857/97 y los Decretos N° 710/95 y N° 711/95; Ley N° 24.449/95 de Tránsito y Decretos Reglamentarios; Ley N° 20.284/73 de Preservación de los Recursos del Aire; Ley N° 21.499/77 de Régimen de Expropiaciones; Ley N° 21.626/01 de la Ley Orgánica del Tribunal de Tasaciones de la Nación y su Decreto Reglamentario N° 1.487/01; Ley N° 22.351/80 de Parques Nacionales, Reservas y Monumentos Naturales; Ley N° 22.421/81 y Decreto Reglamentario N° 666/97 de Conservación de la Fauna Silvestre; Ley N° 22.428/81 de Conservación de Suelos y Decreto Reglamentario N° 681/81; Ley N° 24.051/91 de Residuos Peligrosos y Decreto Reglamentario N° 831/93; Ley N° 24.375/94 de Diversidad Biológica; Ley N° 24.585/95 de Protección de la Actividad Minera. Código de Minería Sección 2ª, Arts. 246 a 268; Ley N° 24.653 y Decreto Reglamentario N° 779/95 de Transporte Automotor de Cargas y Reglamento General para el Transporte de Materiales Peligrosos por Carretera; Ley N° 25.080/98 de Ley de Inversiones para Bosques Cultivados y el Decreto Reglamentario N° 133/99; Ley N° 25.688 de Régimen de Gestión Ambiental de Aguas; Ley N° 25.743 de Protección del Patrimonio Arqueológico y Paleontológico. Arts. 10, 46 y 47; Ley N° 16.986/66 de Acción de Amparo y Decreto N° 929/67; y Ley N° 23.724/89 de Protección de la Capa de Ozono; Ley N° 19.587/72 de Seguridad, Higiene y Medicina del Trabajo y los Decretos N° 351/79 y 911/96; Ley N° 24.557/95 de Riesgos del Trabajo y el Decreto Reglamentario N° 334/96; y autoridad de aplicación es el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.
- 5.5 **La DNV.** La resolución de la Asamblea General N° 1804/07 aprueba el Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de (MEGA II / 2007), de aplicación obligatoria en el ámbito de la DNV. La autoridad de aplicación es la DNV.

B. Ámbito Provincial

- 5.6 **Ley 7.343 Principios Rectores para la Preservación, Conservación, Defensa y Mejoramiento del Ambiente (1985).** Esta ley tiene por objeto la preservación, conservación, defensa y mejoramiento del ambiente en todo el territorio de la provincia de Córdoba, para lograr y mantener una óptima calidad de vida. Se establecen criterios para proteger y mejorar las organizaciones ecológicas y la calidad de los recursos hídricos provinciales. Se prevén facultades de la autoridad de aplicación para efectuar clasificación de las aguas, elaborar normas de calidad para cada masa de agua y niveles máximos de emisión permitidos, y adoptar las medidas que sean necesarias para mejorar o restaurar las condiciones de las aguas. La autoridad de aplicación de esta ley es el Ministerio de Agua, Ambiente y Energía de la provincia de Córdoba.

- 5.7 **Decreto Reglamentario 3290/90 de la Ley 7343.** Este decreto trata sobre la definición de Evaluación de Impacto Ambiental, el Estudio de Impacto Ambiental (EIA), la Auditoría Ambiental, el proceso de licencia ambiental, los proyectos sujetos obligatoriamente al EsIA, y los proyectos sujetos condicionalmente al EsIA. El decreto reglamentario ofrece una guía para la confección del resumen de la obra y/o acción propuesta (aviso de proyecto). La autoridad de aplicación de este decreto es el Ministerio de Agua, Ambiente y Energía de la provincia de Córdoba.
- 5.8 Se cuenta actualmente con los EIAs de cuatro tramos individuales de la carretera a ser construida. Durante el transcurso de la preparación del proyecto se consolidarán dichos estudios en un solo EIA para todo el tramo a ser ejecutado.
- 5.9 **Ley 5589 de Código de Aguas.** El Código de Aguas rige el aprovechamiento, conservación y defensa contra los efectos nocivos de las aguas, álveos, obras hidráulicas y las limitaciones al dominio en interés de su uso en el ámbito de la provincia de Córdoba.
- 5.10 **Ley 8928.** Esta ley modifica en varios artículos a la Ley 5589. El Art. 193 bis se refiere a las restricciones adicionales para el otorgamiento de permisos de uso en el área denominada de planicies de inundación o zonas inundables y zonas de riesgo hídrico (conforme lo define el Art. 194) respecto a la explotación de áridos. Dichas restricciones consisten en: (i) una evaluación técnica realizada por la autoridad de aplicación, que permita determinar volúmenes extractivos no degradantes; (ii) la demarcación de líneas de ribera, planicies de inundación y zonas de riesgo hídrico; la presentación de un EIA obligatorio conforme a la Ley Nº 7343 y sus decretos reglamentarios, y el Título XIII del Código de Minería de la Nación; y (iii) la autorización del municipio que contenga en su radio dichas áreas. El Art. 193 detalla la modalidad del otorgamiento del permiso para la extracción de áridos en las zonas mencionadas.
- 5.11 **Decreto 2389/69.** Aprueba la reglamentación para la extracción de áridos y sus derivados del lecho de ríos, arroyos y lagos de jurisdicción provincial. La autoridad de aplicación es la Secretaría de Recursos Hídricos y Coordinación.

V. CONTEXTO SOCIOAMBIENTAL

- 6.1 El proyecto se desarrolla en la parte central de la provincia de Córdoba. Córdoba es una de las 23 provincias que componen la República Argentina. Está situada en la región centro del país; limita al norte con la provincia de Catamarca y Santiago del Estero, al este con Santa Fe, al sureste con Buenos Aires, al sur con La Pampa, y al oeste con San Luis y La Rioja. Su capital es la ciudad homónima. Con 165.321 km² de extensión, es la quinta provincia más extensa del país, ocupando el 5,94% de su superficie total. Según el censo nacional 2010 su población es de 3.308.876 habitantes, con lo cual es la segunda provincia más poblada del país. Casi el 40,18% de la población está aglomerada en la capital provincial, con 1.329.604 de habitantes, convirtiéndola en la segunda aglomeración urbana del país después del gran Buenos Aires.
- 6.2 El recorrido de la traza del proyecto, entre las localidades de San Francisco y Montecristo, se desarrolla en una región antropizada de uso predominantemente agrícola, con zonas puntualmente urbanizadas y asentamientos rurales de

distinto grado de desarrollo. La zona posee una producción agrícola ganadera y lechera, a la cual se asocia un importante tránsito local de camiones de carga y también de maquinaria agrícola por la actual RN 19.

Figura 1. Ubicación de la provincia de Córdoba en el contexto nacional



6.3 Las principales localidades a ser afectadas en forma directa, situadas sobre la actual traza de la RN 19 y enumeradas según su ubicación desde el oeste hacia el este, son Montecristo, Piquillín, Río Primero, Santiago Temple, Los Chañaritos, Tránsito, Arroyito, El Fuertecito, El Tío, La Francia, Devoto y San Francisco. Entre dichas localidades destacan por su tamaño las de Montecristo (10.254 hab.), Río Primero (6.259 hab), Santiago Temple (4.600 hab), Arroyito (22.147 hab), La Francia (3.500 hab), Devoto (6.000 hab) y sobre todo San Francisco (70.500 hab). Dichas localidades se ubican dentro de los departamentos de San Justo, Río Segundo y Río Primero de la provincia de Córdoba.

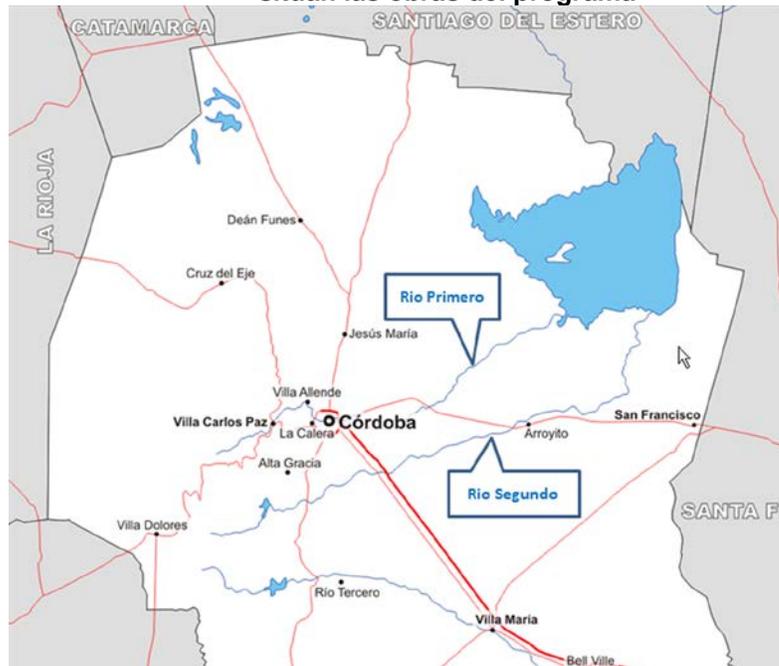
Figura 2. Zona del programa





- 6.4 En términos generales, se puede afirmar que la principal fuente de producción económica del área es la agropecuaria, con predominio de la actividad ganadera y la lechería sobre la agrícola. Los principales cultivos por superficie y producción son el trigo y la soja, siguiéndole en importancia el girasol, maíz, sorgo y maní. El tamaño promedio de las explotaciones es de aproximadamente 160 a 200 hectáreas por productor. En la última década, se ha observado una tendencia al incremento del cultivo de soja. Dicha tendencia es general en la provincia de Córdoba y en el país.

Figura 3. Cuencas hidrográficas del Río Primero y del Río Segundo, en donde se sitúan las obras del programa



- 6.5 El relieve es marcadamente plano con pendientes regionales hacia el Este, que no superan el 0,5% de gradiente. Dentro del área del proyecto se destacan los ríos Suquía (o Río Primero), Xanaes (o Río Segundo) y Calamuchita, cuyas actividades han generado formas sobre los depósitos eólicos originales (paleocauces, albardones, planicies de inundación, derrames fluviales en lóbulos) y modificando la homogeneidad de los materiales que varían desde arenosos en paleocauces a limosos en las planicies de inundación. Las obras

del programa se sitúan en las cuencas hidrográficas del Río Primero y del Río Segundo (ver Figura 3).

- 6.6 Los Haplustoles (H. énticos y H. típicos) son los suelos dominantes de la región. El material originario de los suelos es el loess; posee un porcentaje muy elevado de limos (del orden del 70%) y es rico en carbonato de calcio. Los suelos se caracterizan por ser altamente productivos, profundos, bien drenados, fértiles, con un horizonte superficial rico en materia orgánica y buena estructura. Sin embargo, el alto contenido en limo les confiere cierta fragilidad e inestabilidad.
- 6.7 La región del proyecto presenta un clima templado con estación seca en invierno. La amplitud térmica oscila entre 45° C y -8° C. El período de lluvias se extiende desde octubre a marzo, con una media de precipitaciones de 580 mm (80% de las precipitaciones anuales). La evapotranspiración potencial supera los 850 mm anuales produciendo períodos con deficiencia de agua edáfica, cuyos valores se incrementan hacia el occidente. Las heladas tienen lugar entre los meses de mayo y setiembre.
- 6.8 La vegetación original de esta región se componía de bosques xerófilos dominados por quebracho blanco, en el sector norte y por especies de *Prosopis*, en el sector central, alternando con pastizales naturales, correspondiendo a la región fitogeográfica del Espinal, que es un gran ecotono entre las provincias chaqueña y pampeana. Actualmente, tanto la vegetación leñosa como las comunidades herbáceas naturales y seminaturales, han sido casi totalmente transformadas en campos de cultivo y tierras de pastoreo. Las prácticas forestales y agropecuarias han llevado a la desaparición de gran parte de los bosques de esta región, aunque algunas áreas remanentes aisladas y de poca extensión han permitido reconstruir parcialmente las características del bosque que la constituía. Los relictos que aún se encuentran de la vegetación original están formados por bosques bajos, de algarrobo blanco y algarrobo negro como especies dominantes. En los sitios donde las actividades agrícolas han sido abandonadas se presentan pastizales dominados generalmente por especies de la región pampeana. En los contactos de esta región con la zona serrana, se observan especies típicas de las montañas bajas. A lo largo de los cauces de algunos ríos y otros ambientes relativamente húmedos, aparecen: sauce criollo, sauce mimbre, saúco, tala falso y cina-cina. En las cuencas sin avenamiento o depresiones con un cierto grado de salinidad, se presentan comunidades halófilas y en las áreas sujetas a inundaciones prolongadas o de bañados, se desarrolla una vegetación particular, similar a la de los esteros de la estepa pampeana.
- 6.9 En los relictos de vegetación original se encuentran la comadreja overa, quirquincho chico y cuis común. Las regiones del este provincial, donde se destaca el fuerte avance de la frontera agropecuaria, se pueden observar todavía aves como: perdíz chica, paloma cenicienta, cata común, carpintero campestre, hornero, benteveo y calandria común. En las regiones bajas e inundables, se encuentran: tero común, tero real, garza bruja, gallaretas, cuervillo de la cañada, pato capuchino, pato maicero, caranchos y chimangos entre otros. Como especie no autóctona, y considerada como plaga, se destaca la liebre europea, adaptada a ambientes modificados de cultivos y chacras. Entre los mamíferos que han desaparecido de estos sitios se pueden mencionar: gato del monte, gato de las pajas y puma.

VI. PRINCIPALES IMPACTOS, RIESGOS Y MEDIDAS DE MANEJO

A. Riesgos asociados a la gestión ambiental y social del proyecto

- 6.1 **Capacidad de gestión.** La ejecución del programa se realizará a través de la estructura organizacional de la DNV. Como parte del proceso de preparación de la operación, el Banco tiene previsto elaborar un estudio de Evaluación de Capacidad Institucional (SECI). Los resultados de dicho estudio permitirán identificar eventuales riesgos asociados a la capacidad de gestión de la DNV, así como las medidas de mejora a ser propuestas por el Banco.

B. Impactos en la fase de ejecución de obras

- 6.2 Los impactos positivos más importantes que se producirían en la etapa de ejecución de obras del programa incluyen: (i) desarrollo económico local como consecuencia del aumento en la demanda de bienes y servicios generados por las vías a intervenir; y (ii) generación de empleo temporal, que será contratada para efectuar algunas de las tareas previstas en la fase constructiva.
- 6.3 Los impactos ambientales negativos, por su parte, incluirían a los siguientes: (i) alteración a la calidad del aire por voladura de material particulado y gases contaminantes generados por operación de vehículos y maquinaria pesada; (ii) generación de ruido y vibraciones debido al movimiento de tierras y flujo vehicular en todos los frentes de obras; (iii) eventual interferencia del tráfico de camiones con el tránsito vehicular en caminos vecinales; (iv) compactación del suelo por el tránsito de maquinaria pesada; (v) erosión del suelo por mal manejo de los efluentes pluviales durante las obras; (vi) posible contaminación por generación de residuos sólidos (material de excavación, residuos de pavimento, escombros, papeles, maderas, restos metálicos, derrames de grasas y aceites, trapos impregnado con grasas, etc.); (vii) eventual contaminación de suelos por residuos de obra (cemento, arena, bolsas, etc.); (viii) posible perturbación de la fauna y alteraciones a su hábitat por la generación de ruidos molestos y vibraciones; y (ix) incremento de la probabilidad de accidentes.
- 6.4 Si bien no se esperan impactos sobre áreas protegidas declaradas como tales por la legislación vigente (la zona de influencia directa no incluye áreas protegidas), sí se prevén potenciales impactos sobre la calidad del agua y la biodiversidad en la cañada Jean-Maire un humedal de importancia ecológica situado entre las localidades de San Francisco y Devoto, especialmente durante la fase de construcción.
- 6.5 Los impactos sociales más significativos guardan relación con el proceso de implantación de la franja de dominio de la carretera, la cual podría presentar interferencia con terrenos agrícolas, viviendas, establecimientos educativos y/o comerciales, en cuyo caso se activará la Política OP-710 de Reasentamiento, debiéndose proceder a su aplicación después de haber realizado un pormenorizado análisis y diagnóstico de cada caso en particular.

C. Impactos en la fase de operación

- 6.6 Los impactos positivos en esta fase se relacionan con: (i) el mejoramiento de las condiciones de movilidad de las personas y los bienes; y (ii) el mejoramiento del flujo de comercio y de la integración económica regional por la disminución de los costos de operación vehicular y tiempos de viaje de personas y bienes; (iii) el fomento y la promoción de las economías locales y regionales, con la

consecuente mejora de la competitividad territorial y generación de nuevos empleos; (iv) el incremento del valor de las tierras aledañas a la vía; (v) el mejoramiento del desarrollo agropecuario; y (vi) la reducción de los riesgos y accidentes de tránsito.

- 6.7 Los impactos negativos en esta fase incluyen: (i) potencial formación de barreras de escurrimiento superficial que pudieran inducir acumulación de descargas pluviales e interferencia con el patrón de escurrimiento en la zona de influencia de la carretera con su consecuente impacto en la ocurrencia de inundaciones en la misma; (ii) riesgos de seguridad vial propios de este tipo de vías; (iii) el eventual incremento de la mortalidad de la fauna autóctona e introducida a causa del incremento de la velocidad de circulación en las vías y del efecto barrera inducido por los caminos; y (iv) impactos indirectos asociados a la operación de carreteras, tales como incremento del costo de la tierra en el área de influencia de las mismas, con el consecuente desplazamiento de propietarios o establecimientos de menores ingresos y disminución de ingresos a los establecimientos comerciales y otras actividades económicas asentadas sobre la actual RN 19 y que quedarán fuera de la nueva carretera, etc.

D. Análisis del riesgo

- 6.8 El área del proyecto no escapa a las amenazas de distintos factores naturales, tales como sequías, desbordamiento de ríos e inundación por lluvias torrenciales, impactos cuya magnitud se ha incrementado como consecuencia del cambio climático. Estas amenazas tendrán una incidencia directa o indirecta en el programa y su análisis será efectuado en el proceso de DD. Cabe mencionar que durante la fase de diseño de las obras del programa, y específicamente en lo atinente al manejo de aguas pluviales, se considerará la incidencia de períodos de lluvia y de sol, empleando para ellos resultados de estudios específicos ya llevados a cabo por el equipo de proyecto. El diseño de obras para el manejo de aguas pluviales se considera como una medida de mitigación del proyecto a los efectos del cambio climático.

VII. POLÍTICAS APLICABLES DEL BANCO

- 8.1 Sobre la base de la información disponible, el proyecto ha activado las siguientes políticas: Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias OP-703, Directrices B.01 (Políticas del Banco), B.03 (Preevaluación y Clasificación), B.04 (Otros Factores de Riesgo), B.05 (Requisitos de Evaluación Ambiental), B.06 (Consultas), B.07 (Supervisión y Cumplimiento) y B.11 (Prevención y Reducción de la Contaminación); Política de Acceso a la información OP-102; Política de Gestión del Riesgo de Desastres OP-704; Política de Igualdad de Género en el Desarrollo OP-761; y Política de Reasentamiento Involuntario OP-710.
- 8.2 Teniendo en cuenta que la intervención a ser practicada consiste en una carretera en una traza nueva (*greenfield*), y en base a la información disponible en esta etapa de preparación del proyecto, el mismo ha sido categorizado como Categoría "A". Dicha categorización será revisada durante el proceso de análisis de la operación.

VIII. ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 8.1 El equipo de proyecto realizará el proceso de DD procurando identificar los riesgos e impactos ambientales, sociales, y de salud y seguridad ocupacional asociados a la planificación y ejecución del programa, así como las medidas preventivas y de mitigación que permitan alcanzar una adecuada gestión de dichos riesgos e impactos. Durante la DD se deberá considerar el tratamiento de los siguientes puntos:
- (i) Evaluación de potenciales riesgos para aplicación de las políticas aplicables al programa. Específicamente, durante la DD se evaluarán los potenciales impactos ambientales y sociales que pudieran ser generados por las obras del programa, considerando especialmente la ocurrencia de desastres naturales y la probabilidad de tener que efectuar reasentamiento de personas. Los resultados de dicho análisis permitirán identificar la necesidad de preparar un Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI).
 - (ii) Evaluación de los estudios ambientales realizados, incluyendo el estudio de Evaluación de Impacto Ambiental integrador de los EIA realizados para cada uno de los cuatro tramos en que han sido agrupadas las obras del programa. Evaluación de las actas de audiencia pública que se hubieran realizado.
 - (iii) Identificación y evaluación de potenciales impactos de las obras del programa con los planes estratégicos de desarrollo y/o planes de uso del suelo de los municipios afectados, que no hubieran sido adecuadamente identificados y/o evaluados en los estudios ambientales realizados. Para ello se planificarán reuniones con las autoridades municipales correspondientes.
 - (iv) Identificación y evaluación de potenciales impactos ambientales y sociales sobre actores sociales y/o áreas y/o establecimientos que pudieran presentar vulnerabilidad y/o alta sensibilidad a las actividades constructivas o a la operación de la autovía, que no hubieran sido adecuadamente identificados y/o evaluados en las respectivas evaluaciones de impacto ambiental.
 - (v) Análisis general de aspectos de cumplimiento legal, socioambiental, laboral, de seguridad y salud ocupacional (conforme a los requerimientos nacionales, provinciales y municipales correspondientes) requerido para el programa. Verificación de mecanismos de licenciamiento ambiental. Identificación y evaluación de mecanismos vigentes para implementar la difusión de la información de cada obra del programa y para captar, resolver y dar seguimiento a las quejas y reclamos que pudieran generarse.
 - (vi) Identificación de los aspectos ambientales, sociales y de salud, y seguridad, así como de las herramientas de gestión a ser consideradas por la DNV para la preparación de los pliegos de licitación y borradores de contrato con las empresas constructoras.
- 8.2 Posteriormente a la etapa de análisis y en función de los hallazgos que se identifiquen en este ejercicio, el equipo de proyecto presentará un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) que resumirá las medidas de manejo que se

requieran para evitar, mitigar y/o compensar los impactos ambientales y sociales negativos (incluyendo riesgos ocupacionales), y para estimular los impactos positivos, asegurando el cumplimiento de la legislación y de las políticas aplicables del BID.

- 8.3 Sobre la base de la información disponible y en virtud de lo estipulado en la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) el equipo de proyecto ha clasificado al proyecto en la Categoría "A". No obstante, si en el proceso de DD se presentaran situaciones que ameritaran una reclasificación de la operación, el equipo de proyecto procederá consecuentemente.

ÍNDICE DE TRABAJO COMPLETADO Y PROPUESTO

Estudios	Descripción	Información esperada	Referencias electrónicas
Estudios de ingeniería	Proyecto ejecutivo que incluye tramos de duplicación de calzada existente, nueva vía de doble calzada, accesos a localidades y obras de arte	Completos	
Estudio de Impacto Ambiental (EIA)	Consolidación de los estudios existentes en EIA comprensivo a ser publicado	Publicación 15 de julio	En elaboración
Estudio de costos	Análisis estocástico de posibles mayores costos	Para el POD	En elaboración
Evaluación económica	Análisis costo beneficio	Para el POD	En elaboración
Análisis sectorial	Análisis del sector vial argentino (análisis técnico y de política pública)	Para el POD	En elaboración
Análisis logístico	Análisis de la logística de cargas de las principales cadenas agroindustriales e industriales usuarias del corredor de la RN 19. Posibilidad de considerar impactos en la productividad de dichas cadenas a partir de las mejoras en la infraestructura vial	Para el POD un informe inicial y para diciembre 2016 el informe final	En elaboración

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).