

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

ARGENTINA

PROGRAMA FEDERAL DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL DE TRANSPORTE

(AR-L1307)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Julieta Abad (TSP/CAR), Jefe de Equipo; Pablo Guerrero (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Alejandro Taddia, Aziz Baladi y Tania Alonso (INE/TSP); Andrés Pereyra (TSP/CUR); Benoit Lefevre (CSD/CCS); Marilia de Souza Santos y Teodoro Noel (FMP/CAR); Andrea Monje (SCL/GDI); Guillermo Eschoyez (LEG/SGO); Natasha Ward y Julio Rojas (VPS/ESG); y Laura Dadomo (CSC/CAR)

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:	Programa Federal de Infraestructura Regional de Transporte		
Número de Proyecto:	AR-L1307		
Equipo de Proyecto:	Julieta Abad (TSP/CAR), Jefe de Equipo; Pablo Guerrero (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Alejandro Taddia, Aziz Baladi y Tania Alonso (INE/TSP); Andrés Pereyra (TSP/CUR); Benoit Lefevre (CSD/CCS); Marilia de Souza Santos y Teodoro Noel (FMP/CAR); Andrea Monje (SCL/GDI); Guillermo Eschoyez (LEG/SGO); Natasha Ward y Julio Rojas (VPS/ESG); y Laura Dadomo (CSC/CAR)		
Prestatario:	República Argentina		
Organismo Ejecutor:	Ministerio de Hacienda, a través del Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional		
Plan Financiero:	BID - Capital Ordinario (CO):	US\$300.000.000	
	Local:		US\$0
	Total:	US\$300.000.000	
Salvaguardias:	Políticas activadas: OP-102; OP-704; OP-761; OP-710; y OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.9, B.10, B.11, y B.17)		
	Clasificación:	"B"	

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Infraestructura vial y competitividad de las provincias.** La Red Vial Provincial (RVP) tiene un rol crítico en la competitividad regional porque vincula las redes rurales, que movilizan la producción desde su origen, con la red vial nacional que brinda acceso a los principales puertos y centros de consumo del país. Además, es fundamental para la integración social y económica de ciudades pequeñas y medianas del interior. En los últimos 15 años, el crecimiento de las cargas resultó en una mayor demanda de infraestructura vial y de servicios de transporte, ejerciendo presión sobre la RVP¹. Dada la baja participación del ferrocarril en la matriz modal de cargas (solo 5%), el grueso de esa demanda creciente se canalizó hacia las carreteras.
- 2.2 **Infraestructura vial provincial.** La RVP tiene una longitud total de 199.516 km, de los cuales el 23% está pavimentado, el 20% son caminos de ripio y el 57% son caminos de tierra. Dicha red está bajo jurisdicción de Direcciones Provinciales de Vialidad (DPV), organismos descentralizados de los gobiernos

¹ De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA, 2018) la producción de granos aumentó de 37 a 125 millones de toneladas anuales entre 1992 y 2017. Este es un dato relevante dado que las cargas asociadas al sector primario representan aproximadamente $\frac{3}{4}$ del total de las toneladas movilizadas en el país (Müller y Benassi, 2014. "Transporte Automotor de Cargas en Argentina: una Estimación de Orígenes y Destinos – 2010").

provinciales. Los estándares de conservación de la RVP son generalmente deficientes, con marcadas variaciones según la provincia². Una encuesta de percepción a productores agropecuarios sobre el estado de la RVP y los caminos rurales³ muestra que estos consideran que su estado general es malo. La red vial bajo jurisdicción de municipios y comunas tiene por su parte aproximadamente 388.177 km de longitud. La expansión acelerada de las ciudades medianas y pequeñas del país no ha sido acompañada por inversiones que faciliten la movilidad de cargas y personas.

- 2.3 **Identificación del problema.** Las deficiencias de estándar, capacidad y conservación de la RVP resultan en mayores tiempos de viaje y costos de transporte⁴ para la producción de las provincias. Los retos institucionales que enfrentan las DPV en sus capacidades de diseño de proyectos y de gestión de activos viales⁵ contribuyen a dichas deficiencias.
- 2.4 **Cambio Climático (CC).** En los últimos años el país ha estado sujeto a fenómenos climáticos extremos más recurrentes; en especial, las precipitaciones han incrementado su cantidad e intensidad⁶. En el sector vial, ello implica mayor exigencia sobre las obras hidráulicas y sobre la conservación de terraplenes y pavimentos. Por sus características estructurales, la RVP, particularmente en sus tramos no pavimentados, es muy vulnerable a las lluvias intensas que inciden en su transitabilidad.
- 2.5 **Equidad de género.** La tasa de participación laboral femenina en el sector de la construcción argentino es muy baja, de 3,6%⁷. El Banco ha iniciado un diálogo con actores relevantes del sector para analizar estrategias orientadas a remover las barreras de entrada y retención de las mujeres, e impulsar una mayor igualdad de género y diversidad.
- 2.6 **Estrategia del Gobierno de Argentina (GdA).** Dada la variabilidad presupuestaria que enfrentan las provincias para afrontar la inversión en infraestructura, el GdA ha decidido impulsar el financiamiento de mejoras en la

² Si bien no hay un inventario vial consolidado de la RVP, se estima que al menos un 20% de su extensión pavimentada está en mal estado, y que una parte importante de vías de ripio y tierra justificarían técnica y económicamente su pavimentación.

³ Fundación Producir Conservando (2016) sobre la base de 1.200 encuestados.

⁴ Según datos del reporte *Doing Business 2018* del Banco Mundial, el tiempo de transporte desde el origen de la carga hasta el nodo de exportación es de 51 horas (h) en Argentina, muy por encima de los correspondientes a países como Chile (28,4 h) y Panamá (30 h). Además, los costos logísticos para exportar una tonelada de soja desde Argentina a Shanghai son 68% mayores respecto de hacerlo desde Estados Unidos (Gautier, Carruthers y Millán Placci. 2016. "Logística de la soja en Argentina, Uruguay y Paraguay". Banco Mundial). En productos más elaborados, como el vino, los costos transporte son también elevados: según datos de la Cámara Argentina de Comercio para 2016, el costo de un flete terrestre para exportar un contenedor de 20 pies desde Argentina era de US\$0,21 por botella respecto de US\$0,07 por botella para vinos de Chile.

⁵ En el marco del Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande III (3050/OC-AR) se realizó un taller sobre gestión de activos viales del cual participaron equipos de 17 DPV. Las conclusiones de dicho taller identifican la falta de capacitación y la falta de personal técnico como las principales debilidades institucionales de dichos organismos.

⁶ El volumen de lluvias aumentó 20% entre 1961 y 2010 según datos del Banco Mundial ("Argentina: Análisis Ambiental del País", 2016).

⁷ Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (2017).

RVP para promover la competitividad regional y la integración territorial del país. En este contexto ha solicitado al Banco la preparación de un programa de inversión federal, que fomente un financiamiento estable e impulse la capacitación en gestión de activos viales hacia las provincias para lograr dichos objetivos.

- 2.7 **El Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional (FFFIR).** Creado en 1997⁸, el FFFIR es un fideicomiso, dependiente del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda (MIOPyV), cuyo objetivo es financiar proyectos de infraestructura económica en las provincias⁹. Su cartera de proyectos prioriza inversiones que favorecen la integración nacional, la disminución de los desequilibrios socioeconómicos, el desarrollo regional y el intercambio comercial. El FFFIR tiene actualmente proyectos en ejecución en 14 provincias, y cuenta con una estructura organizativa y procedimientos para revisión y seguimiento de proyectos de inversión en infraestructura.
- 2.8 **Estrategia y justificación del programa.** El programa financiará, a través del FFFIR, obras de mejora, rehabilitación y ampliación de capacidad en la RVP (¶2.13). Ello incluye construcciones de obra básica y pavimentación en vías de ripio o tierra; repavimentaciones y ensanches de calzada (dado que la geometría de la RVP suele ser antigua y los anchos de carril son insuficientes para las velocidades de circulación actuales). Según estimaciones del BID, las inversiones para mejorar la transitabilidad de esta red, especialmente en sus tramos no pavimentados, pueden resultar en ahorros de los costos de transporte de productos primarios¹⁰. Además, la evidencia muestra que las inversiones para mejorar la calidad de la red tienen efectos positivos sobre las exportaciones¹¹. El programa financiará además módulos de capacitación para fortalecer a las DPV en gestión de activos viales y en otros aspectos relevantes de proyectos de infraestructura. Respecto de los módulos de capacitación, durante la preparación se analizará la inclusión de los siguientes temas: (i) metodologías de diseño de proyectos para asegurar su adaptación al CC; (ii) estrategias para fomentar mayor equidad de género en el sector de la construcción; y (iii) criterios para fomentar la inclusión de personas con discapacidad. Se prevé que las capacitaciones contribuirán a mejorar las capacidades de gestión de las DPV, que es uno de los insumos críticos para el buen desempeño sectorial.
- 2.9 Al promover mejoras en la productividad del transporte, la intervención propuesta se alinea con la estrategia del GdA (¶2.7). Dada la magnitud de las necesidades de inversión en infraestructura económica en las provincias, el GdA prevé solicitar

⁸ Mediante Ley N° 24.855 de 1997.

⁹ Su cartera incluye proyectos de los sectores de energía, vivienda y agua y saneamiento, además de transporte.

¹⁰ El reporte "Estrategia para la Mejora del Servicio de Tránsito de los Caminos Rurales de Argentina" (E. Travaglianti, BID, 2016, manuscrito no publicado) propone una estrategia para mejorar redes viales productivas en módulos de 1.000 km. Se considera un área de influencia de 5 km a ambos lados de las vías a intervenir para definir el volumen potencial de carga asociado a cada módulo. La disminución del costo de transporte expresado en t-km en los escenarios "con proyecto" es de 7% para granos, 3% para carne bovina y 14% para productos lácteos.

¹¹ En Perú, un programa de inversión en carreteras llevó a una mejora sustantiva en el crecimiento promedio anual de exportaciones (3,7%). Volpe, Carballo & Cusolito, 2017. "Roads, exports and employment: Evidence from a developing country", *Journal of Development Economics*, 125.

financiamientos paralelos al presente a la Corporación Andina de Fomento (CAF) y al Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenta del Plata (Fonplata).

- 2.10 **Alineación estratégica.** El programa se alinea con la Estrategia del Grupo BID con Argentina 2016-2019 (GN-2870-1), con el objetivo estratégico de mejorar la infraestructura para inversión e inclusión. Asimismo, el programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y se alinea con los desafíos de desarrollo de: (i) productividad e innovación, por promover inversiones que facilitan la conectividad de la infraestructura a nivel nacional y mejoran la productividad de la economía mediante una mayor eficiencia en la operación de transporte; y (ii) integración económica, por su contribución a facilitar el acceso de la producción a los mercados. Además, se alinea con el tema transversal de cambio climático y sostenibilidad ambiental, puesto que se prevé adaptar los diseños hidráulicos de obras de arte y de terraplenes de las obras a financiar a los nuevos escenarios de pluviometría y escorrentía, siendo consistente con el Marco Sectorial de Cambio Climático (GN-2835-8). Asimismo, se alinea con el tema transversal de igualdad de género y diversidad, al promover una mayor participación laboral femenina en el sector de la construcción. El programa contribuye al Marco de Resultados Corporativo (CRF) de 2016-2019 (GN-2727-6) a través del indicador “longitud de carreteras construidas o mejoradas”.
- 2.11 El programa se alinea con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), con el principio estratégico de planificar, construir y mantener la infraestructura vial para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo del país. Es consistente con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), pues contribuye a rehabilitar y mejorar las condiciones de la red vial que aseguran la plena utilización de activos existentes, aumentando la seguridad, la cobertura y promoviendo servicios de transporte de calidad. La operación está incluida en el Informe sobre el Programa de Operaciones de 2019 (GN-2948).
- 2.12 **Objetivos del programa.** El objetivo general del programa es contribuir al aumento de la competitividad de las economías provinciales. El objetivo específico es mejorar la calidad de servicio en la RVP y en redes viales municipales. Para alcanzar dicho objetivo el programa se estructurará en los siguientes componentes:
- 2.13 **Componente I. Obras civiles (US\$294 millones).** Este componente financiará: (i) obras en la RVP de rehabilitación y refuerzo estructural de pavimentos; ensanches y duplicaciones de calzada; (ii) mejoras en redes viales urbanas (pavimentaciones y aumentos de capacidad); (iii) inspección técnica y socioambiental de las obras; y (iv) estudios de preinversión.
- 2.14 **Componente II. Fortalecimiento institucional (US\$3 millones).** Este componente financiará capacitaciones a las DPV en temas asociados a gestión de activos viales y seguridad vial. Se prevé además que las capacitaciones consideren temas transversales como infraestructura sostenible y equidad de género en la industria de la construcción. Asimismo, financiará el perfeccionamiento de los sistemas de información del Organismo Ejecutor (OE) para realizar el seguimiento de las obras.

- 2.15 **Administración y gestión del programa (US\$3 millones).** Financiará: (i) administración del programa, que abarca la contratación de profesionales requeridos para fortalecer al equipo del OE en aspectos de gestión de proyectos y gestión fiduciaria; (ii) monitoreo y evaluación; y (iii) auditoría financiera externa.
- 2.16 **Resultados esperados:** (i) reducción del costo de operación vehicular; y (ii) reducción del tiempo de viaje promedio.
- 2.17 **Costo.** El programa tendrá un costo de US\$300 millones que se financiarán con Capital Ordinario (CO) del Banco.
- 2.18 **Modalidad.** El programa será financiado mediante un préstamo de inversión de obras múltiples, con un período de desembolsos de cinco años. Dicho instrumento asegura la revisión ex ante de los proyectos a financiarse a través del FFFIR¹². Se revisó una cartera de 15 proyectos viales y se identificó preliminarmente una muestra representativa, bajo criterios de elegibilidad que serán definidos en detalle durante la preparación. Estos criterios incluyen, tentativamente, que los proyectos: (i) respondan a los requerimientos socioambientales definidos en el Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS); (ii) cuenten con estándares mínimos de rentabilidad económica; y (iii) potencien la conectividad de la RVP con la red vial nacional.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Esquema de ejecución.** El prestatario será la República Argentina y el OE será el Ministerio de Hacienda a través del FFFIR. El FFFIR dispondrá de un equipo a cargo de la supervisión técnica, fiduciaria, ambiental y social de los proyectos, que asimismo realizará las coordinaciones necesarias para la adecuada ejecución de las obras, que quedará a cargo de las DPV¹³. Durante la preparación se revisarán los procesos y criterios de selección de proyectos del FFFIR a fin de adecuarlos, si fuera necesario, a los objetivos del presente programa. Asimismo, se acordará con el OE un protocolo de las actividades a realizarse en el marco de la inspección de obras, para asegurar la adecuada fiscalización de estas. Se diseñará además un esquema de visitas de supervisión a los proyectos por parte del equipo técnico del FFFIR.
- 3.2 No se prevén excepciones a las políticas del Banco.
- 3.3 **Conocimiento sectorial.** El Banco tiene amplia experiencia en la RVP: en los últimos 12 años ha aprobado seis programas¹⁴ que canalizaron inversiones por un total de US\$2.500 millones hacia la misma. Además, los retos que enfrenta la

¹² Las instancias de revisión ex ante serán las propias de un proyecto de obras múltiples y quedarán reflejadas en el Reglamento Operativo del Proyecto.

¹³ Y cuya ejecución se financiará con recursos reembolsables que serán proporcionados por el prestatario a través del FFFIR.

¹⁴ Considerando las operaciones 1914/OC-AR, 2185/OC-AR, 2491/OC-AR, 2655/OC-AR, 2698/OC-AR y 3050/OC-AR.

RVP han sido analizados en trabajos analíticos elaborados por el Banco en el marco de dichos programas¹⁵.

- 3.4 **Lecciones aprendidas.** El diseño del proyecto ha incorporado las siguientes: (i) fortalecer los mecanismos de inspección y supervisión de las obras contribuye a una mayor eficiencia en la ejecución; y (ii) generar instancias de capacitación en gestión de activos viales y en temas innovadores asociados al desarrollo de infraestructura permite fortalecer capacidades técnicas de los entes sectoriales, que suelen presentar debilidades en el ámbito subnacional. Ambas lecciones se han incorporado en el diseño del esquema de ejecución del proyecto (¶3.1) y en el Componente II (¶2.14).

IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Impactos ambientales y sociales.** Se espera que las obras del programa causen impactos directos típicos a la magnitud de la construcción, los mismos serán localizados y de corto plazo (afectación a viviendas, estructuras y parcelas, excavación de materiales, afectación menor a hábitat natural en zonas ya sujetas a conversión histórica y desarrollo agropecuario, erosión, polvo, ruido, desechos, interrupción al tránsito, riesgos de salud y seguridad ocupacional) para los cuales ya se dispone de medidas de mitigación efectivas. Existe además un riesgo alto de desastres naturales en algunos proyectos.
- 4.2 Durante la preparación, se seleccionará una muestra representativa de obras y se desarrollará: (i) un Estudio de Impacto Ambiental y Social y un Plan de Gestión Ambiental y Social (incluyendo, de ser necesario, un Plan de Reasentamiento y/o un Plan de Compensación); y (ii) una ronda de consultas públicas significativas para cada proyecto. A nivel del programa, se requerirá el desarrollo de un MGAS para el manejo socioambiental de las obras fuera de la muestra.
- 4.3 **Aspectos fiduciarios.** Se utilizarán las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras (GN-2349-9) y las Políticas para la Selección de Consultores financiados por el Banco (GN-2350-9). Se considerarán los principios y criterios previstos en la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el Banco (OP-273-6) y la legislación argentina en lo pertinente. Durante la preparación se definirán los requisitos y acuerdos fiduciarios para la ejecución.
- 4.4 **Financiamiento retroactivo.** Se considera el reconocimiento de gastos, financiamiento retroactivo y adquisición anticipada, hasta por un 20% del monto total de la operación, de acuerdo con la Política del Banco sobre reconocimiento de gastos, financiamiento retroactivo y adquisición anticipada (GN-2259-1).
- 4.5 **Riesgos.** Los riesgos identificados son: (i) gestión de contratos compleja, dadas la dispersión geográfica y la variedad de las obras, que introduce dificultades de coordinación para la gestión de los proyectos; (ii) la demanda operativa que introduce el programa supera la capacidad actual del OE en cuanto a gestión técnica, administrativa y financiera; y (iii) posibles incrementos en los costos de

¹⁵ E. Travagianti (2015), *ibíd.*; “Buenas Prácticas en la Gestión de Conservación Vial”, manuscrito de Nota Técnica del BID sin publicar.

los proyectos, debido a la inflación y a las variaciones cambiarias. Las medidas de mitigación son el fortalecimiento del equipo del OE y el perfeccionamiento de los procedimientos y sistemas de información asociados a la supervisión de obras (¶2.14 y 2.15).

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 La Propuesta para el Desarrollo de la Operación (POD) se distribuirá a Revisión de Calidad y Riesgo (QRR) el 6 de junio y se presentará al Directorio Ejecutivo del Banco el 31 de julio de 2019. El Anexo V presenta el cronograma y costos administrativos para la preparación de la operación.

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-L1307 Program for Provincial Infrastructure Financing		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B		
Country	Executing Agency	
ARGENTINA	US-IDB - INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	FINANCIAL MARKETS	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
JULIETA ABAD	NATASHA KATE WARD	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$300,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
8 Feb 2019	natashaw ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	21 Feb 2019	
QRR (Estimated)	12 Apr 2019	
Board Approval (Estimated)		
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

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 (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The sector of the operation is vulnerable to natural hazards. Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.

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

The operation has the potential to cause physical displacement of people living in the project area of influence (see also Resettlement Policy)

B.2 Country Laws and Regulations

The operation is expected to be in compliance with laws and regulations of the country regarding specific women's rights, the environment, gender and indigenous peoples (including national obligations established under ratified multilateral environmental agreements).

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 borrower/executing agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues.

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 is expected to monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.

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.17. Procurement

Suitable safeguard provisions for the procurement of goods and services in Bank financed operations may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.



Safeguard Policy Filter Report

Potential Safeguard Policy Items

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

The operation has the potential to exacerbate risk to human life, property, the environment or cause economic disruption ([Type 2 Disaster Risk Scenario](#)).

B.1 Bank Policies (Gender Equality Policy– OP-761)

The operation has the potential to affect negatively women or gender equality ([Negative gender impacts may include the following](#))

B.1 Bank Policies (Gender Equality Policy– OP-761)

The operation will offer opportunities to promote [gender equality](#) or [women's empowerment](#).

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.

Recommended 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.

Additional Comments

[No additional comments]



Safeguard Policy Filter Report



Safeguard Screening Form

Operation Information

Operation		
AR-L1307 Program for Provincial Infrastructure Financing		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B		
Country	Executing Agency	
ARGENTINA	US-IDB - INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	FINANCIAL MARKETS	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
JULIETA ABAD	NATASHA KATE WARD	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$300,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
8 Feb 2019	natashaw ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	21 Feb 2019	
QRR (Estimated)	12 Apr 2019	
Board Approval (Estimated)		
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

Operation Classification Summary

Overriden Rating	Overriden Justification
Comments	



Safeguard Screening Form

Conditions / Recommendations

Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements)

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

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

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

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.

Likely to have [minor](#) to [moderate](#) emission or discharges that would negatively affect [ambient environmental conditions](#).

Management of Ambient Environmental Conditions: The borrower should be required to prepare an action plan (and include it in the ESMP) that indicates how risks and impacts to ambient environmental conditions can be managed and mitigated consistent with relevant national and/or international standards. The borrower should (a) consider a number of factors, including the finite assimilative capacity of the environment, existing and future land use, existing ambient conditions, the project's proximity to ecologically sensitive or protected areas, and the potential for cumulative impacts with uncertain and irreversible consequences; and (b) promote strategies that avoid or, where avoidance is not feasible, minimize or reduce the release of pollutants, including strategies that contribute to the improvement of ambient conditions when the project has the potential to constitute a significant source of emissions in an already degraded area. The plan should be subject to review by qualified independent experts. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).

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.



Safeguard Screening Form

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).

Safety issues associated with structural elements of the project (e.g. dams, public buildings etc), or road transport activities (heavy vehicle movement, transport of [hazardous materials](#), etc.) exist which could result in [moderate](#) health and safety [risks](#) to local communities.

Address Community Health Risks: The borrower should be required to provide a plan for managing risks which could be part of the ESMP; (including details of grievances and any independent audits undertaken during the year). Compliance with the plan should be monitored and reported. Requirements for independent audits should be considered if there are questions over borrower commitment or potential outstanding community concerns.

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](#).

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 is located in an area prone to [landslides](#) 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. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations.

The project is located in an area prone to [landslides](#) and the likely severity of the impacts to the project is [significant or extreme](#).

A Disaster Risk Assessment that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP) must be prepared. The DRMP should focus on the specific significant or extreme risks a major earthquake poses to the project, and propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations. For details see the DRM policy guidelines.

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

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. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general seismic design standards and other related regulations.

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.



Safeguard Screening Form

Transport of [hazardous materials](#) (e.g. fuel) with [minor](#) to [moderate](#) potential to cause impacts on community health and safety.

Hazardous Materials Management: The borrower should be required develop a hazardous materials management plan; details of grievances and any independent health and safety audits undertaken during the year should also be provided. Compliance with the plan should be monitored and reported. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement etc). Consider requirements for independent audits if there are concerns about commitment of borrower or potential outstanding community concerns.

Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level

B

Disaster / Recommendations

Disaster Summary

Details

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 (EAS)	
Nombre de la Operación	Programa Federal de Infraestructura Regional de Transporte
Número de la Operación	AR-L1307
Preparado por	Natasha Kate Ward y Julio Rojas (VPS/ESG)
Detalles de la Operación	
Sector del BID	Transporte (INE/TSP)
Tipo de Operación	Obras Múltiples (GOM)
Clasificación Ambiental y Social	Categoría "B"
Indicador de Riesgo de Desastres	Alto
Prestatario	República Argentina
Agencia Ejecutora	Ministerio de Hacienda a través del Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional (FFFIR)
Préstamo BID (y costo total del proyecto)	US\$300 millones
Políticas/Directrices Asociadas	OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.9, B.10, B.11, B.17); OP-704; OP-710, OP-761; OP-102
Descripción de la Operación	
<p>El Banco se encuentra apoyando el Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional (FFFIR) para ejecutar un Programa de Obras Múltiples de US\$300 millones para proyectos de transporte en las provincias cuyo objetivo será financiar obras públicas de infraestructura necesaria para el desarrollo productivo provincial. Con el programa se busca generar la infraestructura económica y social necesaria y prioritaria para la integración territorial, el desarrollo regional y el intercambio comercial, a través de la financiación de obras públicas provinciales que tiendan a mejorar la competitividad, la preservación del medio ambiente, y la utilización de mano de obra intensiva, disminuyendo los desequilibrios socioeconómicos produciendo un alto impacto en los niveles de empleo y en la distribución del ingreso.</p> <p>El programa tendrá un componente de US\$294 millones para inversiones en infraestructura que financiará obras básicas y de pavimentación o repavimentación de rutas provinciales. Un segundo componente de US\$3 millones financiará fortalecimiento institucional, estructurado como capacitaciones a las Direcciones Provinciales de Vialidad (DPV). Por último, US\$3 millones financiarán la administración y gestión del programa.</p> <p>Concurrentemente el BID está preparando un programa de obras de energía y de agua y saneamiento con el FFFIR, el cual será presentado al Directorio en el año 2020 (AR-L1316).</p> <p>La agencia ejecutora será el FFFIR, una entidad pública descentralizada y extrapresupuestaria, cuyo objetivo es asistir financieramente a las provincias para la ejecución de las obras de infraestructura económica y social, tendientes a la utilización de mano de obra intensiva, la integración nacional, la disminución de los desequilibrios socioeconómicos, el desarrollo regional y el intercambio comercial.</p> <p>Aún no se ha definido una muestra representativa de las obras que van a financiar.</p>	

Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave

Durante el proceso de identificación, se ha analizado una cartera preliminar de 15 proyectos desde el punto de vista socioambiental, habiéndose realizado una categorización socioambiental preliminar de 13 proyectos de los 15, ya que dos no contaban con información suficiente para una categorización.

De los 13 proyectos, siete están clasificados Categoría “B” y seis como Categoría “A” (cinco por temas relacionados con pueblos indígenas y uno por afectación económica importante a familias y negocios del área de influencia directa de dicho proyecto).

El Banco y el FFFIR han tomado la decisión de excluir los proyectos de Categoría “A” de este programa, por lo cual el proceso de determinar la muestra será enfocado en la revisión técnica, financiera y socioambiental de los proyectos de Categoría “B”.

En términos generales los proyectos revisados (y otros que pudiera ser elegibles dentro de una cartera más amplia del FFFIR) tienen una distribución geográfica amplia por las provincias argentinas. Son elegibles proyectos en todas las provincias.

Las obras previstas en los proyectos son obras de mediana escala en áreas urbanas y rurales, tales como: (i) pavimentación o repavimentación de rutas provinciales existentes; y (ii) obras básicas de mejoramiento de rutas provinciales. No se anticipan proyectos de nuevas carreteras ni proyectos de autopista.

Tomando en cuenta lo anterior, se anticipa que las obras causen impactos directos socioambientales típicos a la magnitud de la construcción, los mismos que serán localizados y de corto plazo (afectación a casas, estructuras y parcelas, excavación de materiales, afectación menor a hábitat natural en zonas ya sujetas a conversión histórica y desarrollo agropecuario, erosión, polvo, ruido, desechos, disrupción al tránsito, salud seguridad ocupacional, campamentos para trabajadores) para los cuales ya se dispone de medidas de mitigación efectivas.

Dado que todos los proyectos estarán concentrados en rutas existentes, no se anticipan impactos significativos. No se anticipan afectaciones negativas a pueblos indígenas, ni conversión ni degradación de hábitats naturales críticos, y no habrá reasentamientos involuntarios significativos. Del mismo modo, no se anticipan impactos indirectos o acumulativos significativos dado que son mejoras a rutas provinciales existentes. Se confirmarán estos puntos durante la preparación y análisis del programa.

Ejemplos de proyectos dentro de la cartera revisada incluyen*:

- **Catamarca:** obra básica y pavimentación sobre una traza existente de ruta provincial de 45 km. No se anticipa afectación potencial de hábitats naturales críticos o pueblos indígenas y no se prevé un reasentamiento involuntario significativo. Sin embargo, se anticipa que se requiera la adquisición de algunas parcelas de tierra, y que habrá impactos de la construcción (incluyendo la excavación de materiales y otros típicos a la construcción de mediano tamaño). Además, hay un alto riesgo de desastres naturales (por lo cual el Indicador de Riesgo de Desastres para el programa es alto).
- **Entre Ríos:** pavimentación de 22 km de ruta provincial, en un área antropizado. No se anticipa afectación a hábitats naturales o pueblos indígenas, y no se prevé un reasentamiento involuntario significativo. Sin embargo, se anticipa que se requiera la adquisición de algunas parcelas, y que habrá impactos de la construcción (incluyendo la excavación de materiales y otros típicos a la construcción de mediano tamaño).
- **Río Negro:** repavimentación de traza existente en sectores más deteriorados de 151 km de ruta provincial, incluyendo construcción y reparación de obras de arte, recalces de banquetas

y rectificación de cauces y cunetas, construcción de ciclovía, instalación de señalización horizontal, vertical y baranda metálica de protección. No se anticipa afectación potencial de hábitats naturales críticos y no se prevé expropiaciones ni reasentamiento involuntario. Se prevén los impactos ambientales usuales para este tipo de obra, que pueden ser prevenidos o reducidos por las medidas de mitigación tradicionales.

Ver Apéndice 1 para mapas de los proyectos ejemplos.

*Cabe destacar que los proyectos son ejemplos de los tipos de proyectos en la cartera del FFFIR, pero aún no está definido si estos proyectos serán financiados por el presente programa.

Vacios de Información y Estrategia de Análisis

Una vez definida la muestra (se estima que la misma esté compuesta de tres proyectos), el Banco requerirá que cada uno cuente con un Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y que se realice un proceso de consulta significativa.

De los proyectos revisados que han sido categorizados B desde la perspectiva socioambiental, cada uno cuenta con un EIAS y PGAS. Sin embargo, dado que la calidad de los mismos no es homogénea, se estima que, durante la etapa de preparación, habrá que realizar un proceso de actualización de los EIAS y PGAS. En particular la actualización de los EIAS incluirá: el mejoramiento en la línea de base tanto ambiental como social, un énfasis en la definición de impactos directos, indirectos y acumulativos posibles (incluyendo de las facilidades asociados como canteras y escombreros) y en particular impactos sociales (incluyendo, de ser necesario, un Plan de Reasentamiento y/o un Plan de Compensación y un Análisis Sociocultural), un plan de consulta pública, y el desarrollo de un mecanismo de atención de quejas y reclamos. En casos particulares es posible que se requiriera un análisis de desastres naturales. También, como parte del proceso de preparación, se incluirá un análisis de la capacidad institucional a nivel provincial para gestionar temas socioambientales.

A nivel del programa, se requerirá el desarrollo de un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para el manejo socioambiental de los demás proyectos (fuera de la muestra) del programa, que incluirá, entre otros, un proceso de categorización socioambiental de proyectos comparable con el del Banco, un proceso de consulta pública/acercamiento a las personas potencialmente afectadas y/o interesadas, y el alcance y los contenidos mínimos de un EIAS, un PGAS, un análisis sociocultural y un Plan de Reasentamiento Involuntario. El Banco apoyará al FFFIR con la contratación de una firma consultora para trabajar con las respectivas autoridades provinciales (encargados de los proyectos en la muestra) y con el FFFIR en el desarrollo de los siguientes productos para cumplir con Directrices B.5 y B.6:

- (i) **Preparación y/o Actualización de los EIAS y PGAS para los proyectos de la muestra.** Una descripción del proyecto y el contexto local socioambiental, un análisis de los impactos y riesgos directos, acumulativos e indirectos ambientales, sociales y de salud y seguridad, y las medidas de mitigación, y una ronda de consulta pública significativa.
- (ii) **Marco/Protocolo de Gestión Ambiental y Social (MGAS).** El marco que será aplicable a los proyectos futuros, que se prepararán bajo el programa durante su ejecución. El MGAS servirá como un sistema para asegurar que el organismo ejecutor, implementará procedimientos para asegurar que las intervenciones financiadas por el programa cumplen con los requerimientos legislativos argentinos y las políticas de salvaguardas ambientales y sociales del Banco. Una vez diseñado e implementado, el marco ayudará al ejecutor a identificar, evaluar y manejar el riesgo ambiental y social de cada proyecto bajo el programa. El MGAS incluirá un plan para analizar y crear una mejor capacidad institucional provincial.

Dependiendo de los proyectos seleccionados para la muestra, y la calidad de sus EIAS y PGAS existentes, una firma tanto con experiencia de hacer análisis socioambiental en Argentina como

experiencia de los requerimientos del Banco necesitará de 8 a 12 semanas como mínimo para presentar los EIAS y PGAS que cumplen con los requisitos del Banco. Los productos tienen que ser publicado en la página web del Banco antes de la misión de análisis.

Oportunidades para adicionalidad del BID

El indicador de riesgo de desastres para el programa es alto en particular debido a un proyecto que tiene un alto riesgo de deslizamientos en Catamarca. Durante preparación el Banco determinará opciones para realizar un análisis espacial de los riesgos al proyecto, y como usar este proyecto como ejemplo en mejor entender y analizar este tipo de riesgos en el sector vial en Argentina.

Cuadro Anexo: Operación bajo Cumplimiento de Políticas de Salvaguardias del BID

Ver Cuadro Anexo a continuación.

Apéndices Adicionales

Ver Apéndice 1.

Tabla 1. Cumplimiento de la Operación con las Políticas de Salvaguardias del BID

Políticas / Directrices	¿Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias			
B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales	Sí	Cumplimiento del programa y proyectos con la legislación nacional socioambiental.	Los diferentes estudios (EIAS y MGAS) incluirán los requisitos legales nacionales socioambientales. Se espera que cada proyecto bajo el programa cumpla con estos requisitos nacionales.
B.3 Preevaluación y Clasificación	Sí	Categorización socioambiental: B.	El MGAS contendrá las instrucciones para categorizar proyectos futuros, y criterios para asegurar que estos proyectos sean de Categoría B.
B.4 Otros Factores de Riesgo	Sí	Capacidad institucional para la gestión socioambiental del FFFIR.	El Banco analizará la capacidad institucional para la gestión socioambiental del FFFIR durante la preparación, y reportará los requisitos en el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS). De manera preliminar se puede indicar que se incluirán la implementación del MGAS, y la necesidad de incluir personal socioambiental en el equipo.
		Capacidad institucional para la gestión socioambiental a nivel de los subejecutores en las provincias.	Durante preparación, como parte del análisis de los tres proyectos en la muestra se analizará la capacidad de las agencias en las Provincias donde están ubicados los proyectos. El MGAS del programa incluirá un plan para crear una mejor capacidad institucional provincial.
		Facilidades Asociadas (canteras, escombreros).	Para cada proyecto de la muestra, el EIAS y el PGAS analizarán los impactos relacionados con las facilidades asociados. El MGAS incluirá también requerimientos generales para el alcance de este análisis en los EIAS para los demás proyectos.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales	Sí	Cada proyecto requiere un EIAS y un PGAS (y de ser necesario, un análisis sociocultural, un plan de reasentamiento involuntario, plan de pueblos indígenas, análisis de desastres naturales).	Se prepara: (i) un EIAS y PGAS para los tres proyectos en la muestra; y (ii) un MGAS que se aplicará a los demás proyectos que se preparará bajo el programa durante su ejecución.
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales (incluyendo un Plan de Restauración de Medios de Subsistencia)	Sí		
B.6 Consultas	Sí	Se requiere una ronda de consultas publicas para cada proyecto bajo el programa.	Durante la preparación del programa, se realizará una ronda de consulta pública significativa para cada uno de los proyectos en la muestra. El MGAS contendrá los requerimientos para consulta pública significativa para los demás proyectos que se preparará bajo el programa durante su ejecución.
B.7 Supervisión y Cumplimiento	Sí	Se requiere supervisión de los proyectos durante la ejecución del programa.	El IGAS detallará los requerimientos de supervisión y monitoreo.

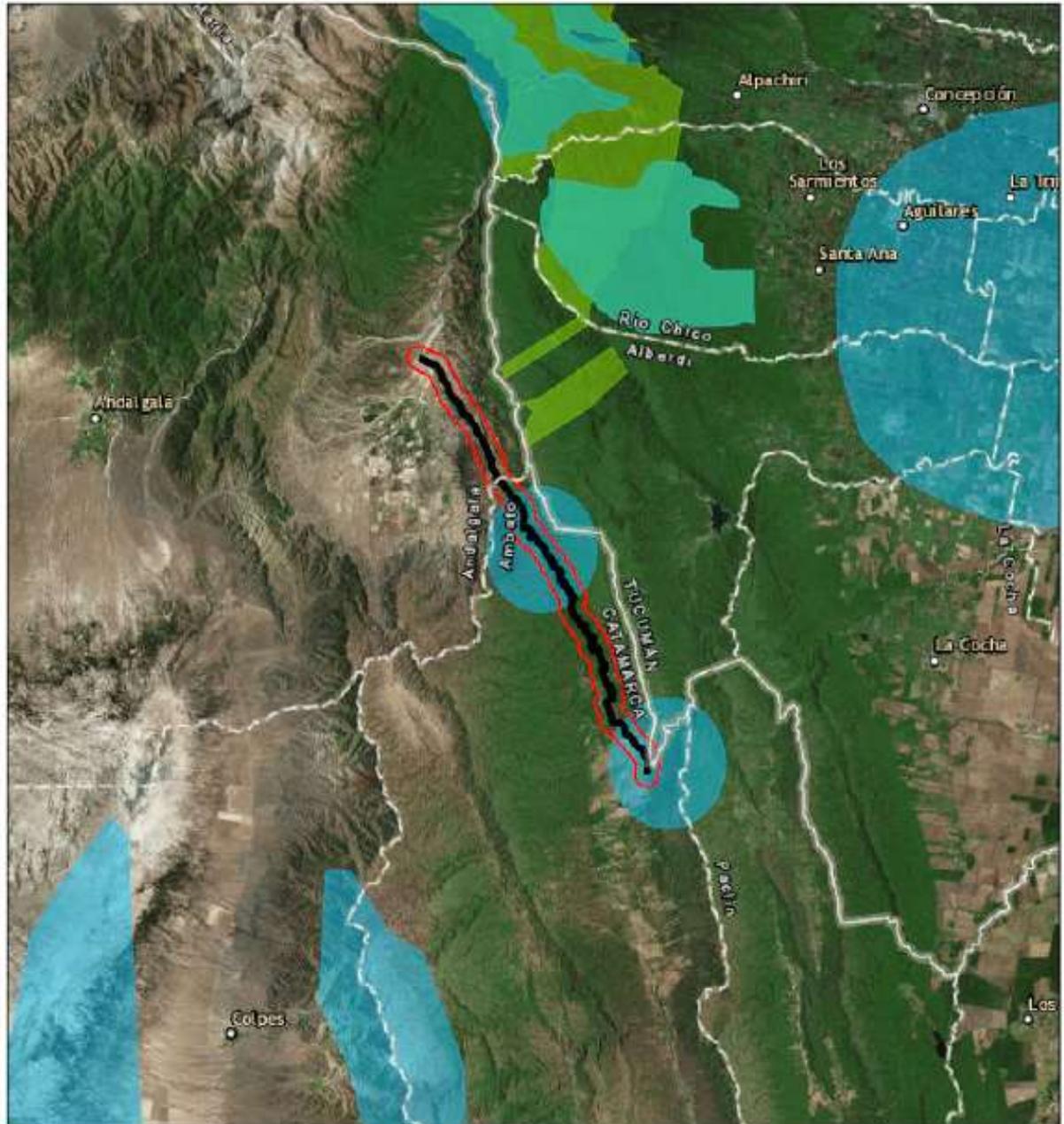
Políticas / Directrices	¿Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
B.8 Impactos Transfronterizos	No	N/A	N/A
B.9 Hábitats Naturales	Sí	Las rutas incluidas están en zonas con cierto grado de antropización histórica y no resultarán en conversión significativa o degradación de hábitats naturales.	Para cada proyecto de la muestra, el EIAS y el PGAS documentarán como las obras evitarán y minimizarán afectaciones a hábitats naturales.
B.9 Especies Invasoras	No	N/A	N/A
B.9 Sitios Culturales	No	No se anticipan que se afecten sitios culturales.	El PGAS para cada uno de los proyectos en la muestra y el MGAS para los demás proyectos contendrá un protocolo de hallazgos fortuitos.
B.10 Materiales Peligrosos	Sí	Durante la construcción es normal que haya uso de materiales peligrosos (combustibles, lubricantes etc).	Para cada proyecto de la muestra el PGAS incluirá las medidas de mitigación para el uso de materiales peligrosos. El MGAS incluirá también requerimientos generales para los PGAS para los demás proyectos.
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación	Sí	Durante la construcción es normal que haya cierto nivel de contaminación (desechos, emisiones de aires, etc.).	Para cada proyecto de la muestra el PGAS incluirá las medidas de mitigación para la contaminación. El MGAS incluirá también requerimientos generales para los PGAS para los demás proyectos.
B.12 Proyectos en Construcción	No	N/A	N/A
B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo	No	N/A	N/A
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos	No	N/A	N/A
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento	No	N/A	N/A
B.16 Sistemas Nacionales	No	N/A	N/A
B.17 Adquisiciones	Sí	Inclusión de requerimientos socioambientales en los contratos.	El PGAS para cada uno de los proyectos en la muestra y el MGAS para los demás proyectos contendrá los requerimientos ambientales y sociales a incluirse en los pliegos de licitación para los proyectos.
OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales			
A.2 Análisis y gestión de escenario de riesgos tipo 2	Sí	Algunos proyectos se realizaran en áreas con moderado a alto riesgo de desastres naturales.	Para cada uno de los proyectos en la muestra, si se determina durante el scoping, el EIAS incluirá un análisis de los riesgos de desastres naturales, y en caso de ser necesario, un Plan de Desastres Naturales. El MGAS incluirá también requerimientos generales para los demás proyectos.

Políticas / Directrices	¿Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
A.2 Gestión de contingencia (Plan de respuesta a emergencias, plan de seguridad y salud de la comunidad, plan de higiene y seguridad ocupacional)	Sí	Durante la construcción de proyectos se requiere un plan de contingencia y plan de seguridad y salud ocupacional.	Para cada proyecto de la muestra y los demás proyectos se prepararán un PGAS incluyendo un plan de contingencia y plan de seguridad y salud ocupacional.
OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario			
Minimización del Reasentamiento	Sí	Reasentamiento se prevé en algunos proyectos.	Para cada uno de los proyectos en la muestra, si se determine necesario, se incluirá un Plan de Reasentamiento que indicará los reasentamientos involuntarios tanto permanentes como temporales y deberá contener medidas de mitigación, compensación. El MGAS incluirá requerimientos generales para los demás proyectos.
Consultas del Plan de Reasentamiento	Sí	Reasentamiento está previsto en algunos proyectos.	Para cada uno de los proyectos en la muestra que tienen casos de reasentamiento, se realizarán las consultas adecuadas con todas las partes afectadas. El MGAS incluirá requerimientos generales para los demás proyectos.
Análisis del Riesgo de Empobrecimiento	Sí	Es posible que los grupos afectados con el reasentamiento son vulnerables y existe riesgo de empobrecimiento.	Para cada uno de los proyectos en la muestra, en el EIAS se realizará un análisis de riesgo de empobrecimiento y se identificará en el PGAS las acciones para manejar y mitigar dicho riesgo. El MGAS incluirá requerimientos generales para los demás proyectos.
Requerimiento para el Plan de Reasentamiento y/o Marco de Reasentamiento	Sí	Reasentamiento está previsto en algunos proyectos.	Para cada uno de los proyectos en la muestra que tienen casos de reasentamiento, se preparará un Plan de Reasentamiento Involuntario. El MGAS incluirá un Marco de Reasentamiento para las obras futuras.
Requerimiento de Programa de Restauración del Modo de Vida	Sí	Se anticipa que algunos proyectos tendrán impactos económicos negativos a las actividades localizadas en las áreas alrededor de las zonas de construcción.	Para cada uno de los proyectos en la muestra el EIAS analizará los riesgos de reasentamiento temporal o permanente y los impactos económicos negativos a las actividades localizadas en las áreas alrededor de las zonas de construcción, y de ser necesarios, el PGAS incluirá un Programa de Restauración del Modo de Vida y pondrá especial atención a los grupos vulnerables. El MGAS incluirá requerimientos generales para los demás proyectos.
Consentimiento (Pueblos Indígenas y otras Minorías Étnicas Rurales)	No	No se anticipan impactos negativos a pueblos indígenas.	N/A

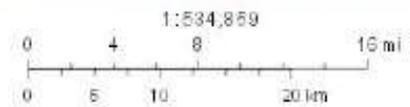
Políticas / Directrices	¿Política / Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas			
Requerimiento de Evaluación Sociocultural	A confirmar	Se anticipa que algunos proyectos se realicen en áreas de cercanía a pueblos indígenas y se asegurara que no hayan impactos negativos sobre los mismos.	Los proyectos de la muestra no tendrán impactos sobre pueblos indígenas. El MGAS incluirá requerimientos generales y guías para futuros proyectos, del alcance de, y cómo realizar, un análisis sociocultural y evidenciar que no tendrán impactos negativos directos, indirectos y/o acumulativos sobre pueblos indígenas, sus territorios y/o recursos.
Negociaciones de Buena Fe y documentación adecuada	No	N/A	N/A
Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados	No	N/A	N/A
Requerimiento de Plan o Marco de Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas	No	N/A	N/A
Cuestiones Discriminatorias	No	N/A	N/A
Impactos Transfronterizos	No	N/A	N/A
Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados	No	N/A	N/A
OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo			
Consulta y participación efectiva de mujeres y hombres	Sí	Asegurar que los diferentes géneros estén adecuadamente representados en las consultas.	Para cada uno de los proyectos en la muestra el EIAS se realizará la consulta pública significativa para asegurar que los diferentes géneros estén adecuadamente representados en las consultas. El MGAS incluirá requerimientos generales para los demás proyectos.
Aplicación del análisis de riesgo y salvaguardias	No	N/A	N/A
OP-102 Política de Acceso a la Información			
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales Previo a la Misión de Análisis, QRR, OPC y envío de los documentos al Directorio	Sí	Divulgación de los EIAS y PGAS de la muestra, así como del MGAS para el programa.	Se publicarán los EIAS y PGAS para los proyectos en la muestra, así como el MGAS en la página del Banco antes de la misión de análisis, y la versión final con el informe de consulta pública antes del <i>Operational Policy Committee</i> (OPC).
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto	Sí	El Ejecutor será responsable de divulgar documentación socioambiental sobre los demás proyectos durante ejecución.	El MGAS para el programa contendrá los requerimientos para divulgacion de documentacion socioambiental durante ejeuccion.

Apéndice 1. Mapas

Figura 1. Catamarca (RP.1)

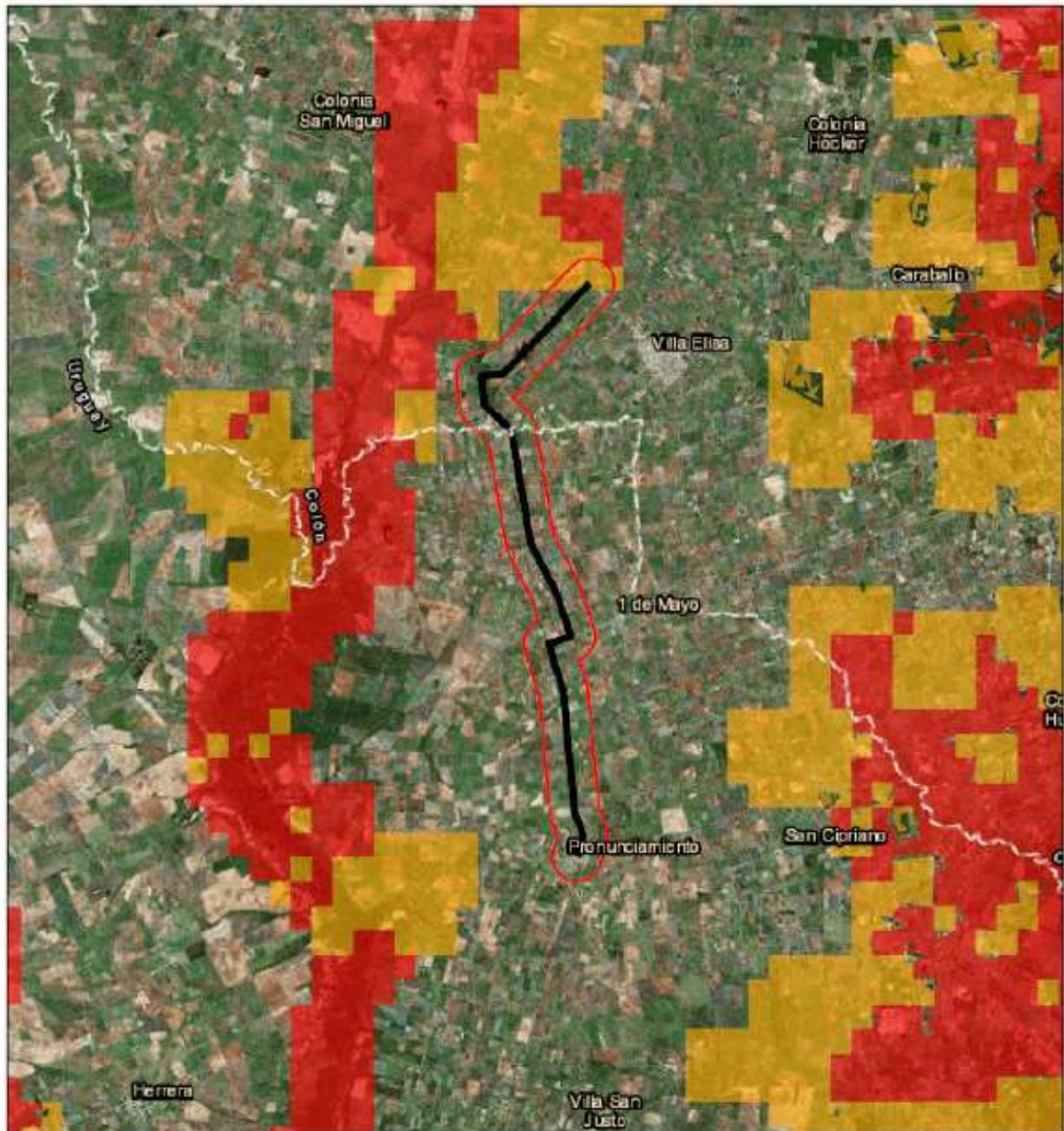


-  Key Biodiversity Areas
-  Protected Areas



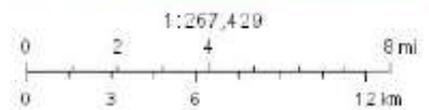
Est. HERE, Garmin © OpenStreetMap contributors, and the GIS user community. Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

Figura 2. Entre Ríos (RP.23)



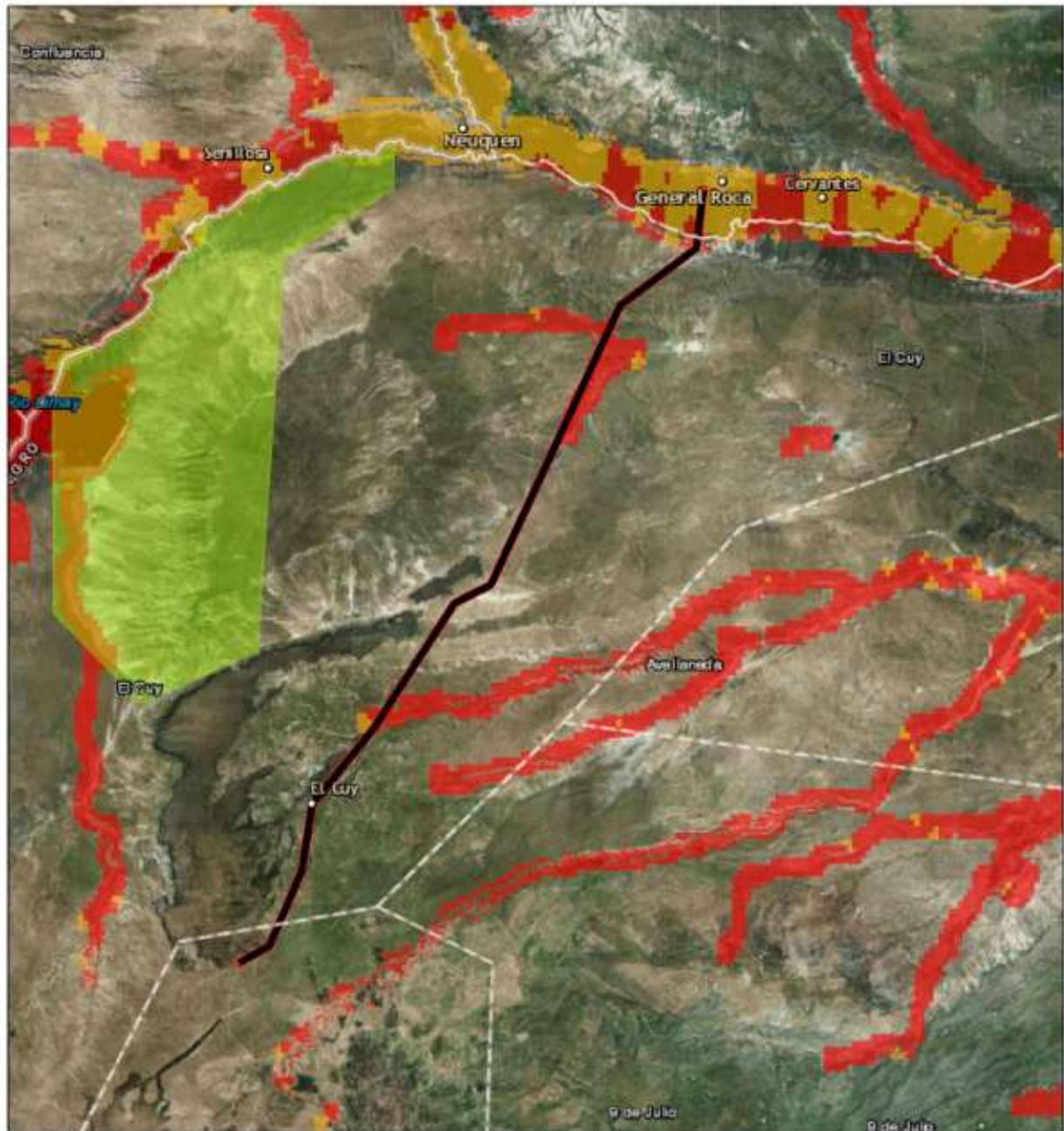
Riverine Flooding hazard

- High
- Moderate



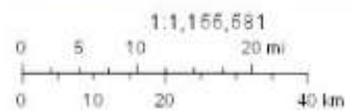
Est. HERE. Datos: © OpenStreetMap contributors, and the GIS user community. Fuente: Est. DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

Figura 3. Río Negro (RP.6)



4/11/2019, 12:08:39 PM

- Protected Areas
- Riverine Flooding hazard
- High
- Moderate



Esri, HERE, Garmin, © OpenStreetMap contributors, and the GIS user community. Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL REALIZADO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Enlaces a archivos técnicos
Estudios técnicos de diseño y de planificación estratégica	Estudios técnicos de ingeniería de los proyectos que conformarán la muestra del programa	mayo 2019	En elaboración
	Presupuestos detallados	mayo 2019	En elaboración
	Fichas de contexto sobre el sector vial provincial de las obras que conformarán la muestra	mayo 2019	En elaboración
	Protocolos de inspección y supervisión de obras bajo financiamiento Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional (FFFIR)	junio 2019	En elaboración
Análisis del costo del proyecto y su viabilidad económica	Evaluación económica de los proyectos que conformarán la muestra	mayo 2019	En elaboración
Administración financiera/fiduciaria, ambiente de control	Análisis de capacidad institucional del organismo ejecutor, insumo para anexo fiduciario del POD	mayo 2019	En elaboración
	Borrador de Convenio Marco entre Ministerio de Hacienda de Argentina y FFFIR	junio 2019	En elaboración
Taller de gestión de riesgos	Realización de taller de gestión de riesgos	mayo 2019	En elaboración
Componente socioambiental	Preparación del Plan de Consultas Públicas	mayo 2019	En elaboración
	Ejecución del Plan de Consultas Públicas	mayo 2019	En elaboración
	Informe de análisis socioambiental, insumo para el IGAS	junio 2019	En elaboración
Componente fortalecimiento institucional	Diseño general de plan de capacitación en activos viales a los gobiernos provinciales	mayo 2019	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).