

**PROGRAMA DESARROLLO
DEL NORTE GRANDE
– COMPONENTE VIAL –**

**PERFIL DE PROYECTO¹
PROPUESTO AL BANCO
MUNDIAL**

Enero 2010

¹ Este documento ha sido presentado al Banco Mundial como parte de un perfil de proyecto para solicitar financiación a dicha entidad. El documento será evaluado por el banco de acuerdo a su ciclo de preparación de proyecto y requerimientos asociados.

INDICE

SINTESIS EJECUTIVA	3
I.- ANTECEDENTES	5
A. - Contexto Económico Argentino	5
B. - Contexto Económico Internacional	7
C. - Desarrollo Económico y Social	8
D. - Descripción de la Región Norte Grande	10
E. – Justificación del Programa	14
F. – Estrategia de Alianza de Argentina y del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento 2010-12	15
II.- PROGRAMA DESARROLLO NORTE GRANDE - COMPONENTE VIAL	16
A. - Metas y Objetivos	16
B. .- Descripción del Programa	16
C. - Alcance Geográfico	17
D. - Marco Lógico: Supuesto Generales	18
III.- EJECUCION DEL PROGRAMA	19
A. - Prestatario y Organismo Ejecutor	19
B. - Ejecución y Administración del Programa	19
C. - Adquisiciones de Bienes y Contratación de Obras y Servicios	20
IV.- IMPACTO DEL PROGRAMA	21
A. - Beneficios y Beneficiarios	21
B. - Indicadores de Resultado	21
V.- ESTADO DE PREPARACION Y PLAN DE ACCION	22
VI.- ANÁLISIS ESTRATÉGICO DEL PROGRAMA A LA LUZ DE LA POLÍTICAS DE SALVAGUARDAS DEL BIRF	22
VII.- ESTRATEGIA PARA EVALUACIÓN DE LAS OBRAS PRESENTADAS	23
A. - Evaluaciones Ambientales y Sociales	23
B. - Consultas Públicas	24
C. - Cumplimiento De Legislación Nacional Y Provincial	24
VII.- CONDICIONES SOCIO - AMBIENTALES DE LAS OBRAS PRESENTADAS	25
A. - Aspectos Generales	25
B. - Condiciones Socio – Ambientales De Las Obras PRE-SELECCIONADAS	27
i. Ruta Provincial N° 3 De La Provincia De Chaco, Tramo Pampa Del Indio Y Villa Río Bermejito	27
ii. Ruta Provincial N° 304 De La Provincia De Tucumán Entre Los Gutiérrez Y El Río Urueña	34
iii. Ruta Provincial N° 221, 222 de la Provincia de Misiones	39
XIX.- IMPACTOS SOCIO - AMBIENTALES DE LAS OBRAS –PRE-SELECCIONADAS	43
A. - Consideraciones Generales	43

B.	- Impactos Comunes A Todas Las Obras	46
C.	- Impactos Específicos De Las Distintas Obras	47
X	- PLANES DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL	55
A.	- Consideraciones Generales	55
B.	- Seguimiento y Monitoreo Ambiental y Social	57
C.	- Costos de la Gestión Ambiental y Social	58
XI	CONCLUSIONES	58

SINTESIS EJECUTIVA

Nombre del Programa	Programa Desarrollo del Norte Grande – Componente Vial	
Organismo Ejecutor	Unidad de Coordinación de Programas y Proyectos con Financiamiento Externo Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación	
Responsable del Programa	Dr. Pablo Abal Medina	
Prestatario	República Argentina	
Alcance Geográfico	Provincias de Catamarca, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy, Formosa, Misiones, Chaco y Corrientes.	
Plazo de Ejecución	60 meses	
Plan de Financiamiento	BIRF	U\$S 400 Millones
	Aporte Local	U\$S 105 Millones
	Total	U\$S 505 Millones
Fechas Tentativas	Misión de Identificación	Febrero 2010
	Misión de Orientación	Marzo 2010
	Misión de Negociación	Mayo 2010
	Tratamiento del Programa por Directorio del BIRF	Junio 2010

El presente documento propone el Programa Desarrollo del Norte Grande – Componente Vial.

El Programa propone un cofinanciamiento con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento - BIRF. Se estima que el costo total sería de U\$S 505 millones, de los cuales U\$S 400 millones serán financiados por el BIRF y U\$S 105 millones se financiarían con aportes del Tesoro Nacional de la República Argentina.

El Programa se enmarca en las acciones integrales que viene desarrollando el Gobierno Nacional en el Programa de Desarrollo e Integración del Norte Grande, tendientes a una reparación histórica de los desequilibrios entre las regiones del Noroeste y Noreste con el resto del país.

Asimismo, este Programa incluye obras de infraestructura para dinamizar e integrar las actividades productivas en las provincias de estas regiones a fin de contribuir a reducir la brecha de desarrollo económico y social con el resto del país.

El Gobierno ya ha iniciado acciones que incluyen proyectos de inversión en infraestructura vial, hídrica y de transmisión eléctrica con financiamiento parcial por parte del Banco Interamericano de Desarrollo - BID. En tal sentido, se encuentran en ejecución los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande BID 1851 OC-AR, Infraestructura Hídrica del Norte Grande BID 1843 OC-AR y Programa de Transmisión Eléctrica del Norte Grande BID 1764 OC-AR.

Las provincias integrantes del Norte Grande han presentado mayores necesidades en obras de infraestructura vial de las que el Programa con financiamiento del BID puede financiar.

Esta necesidad de mayor inversión se concentra especialmente en: a) construcción, ampliación y rehabilitación de rutas provinciales²; b) construcción de puentes sobre rutas provinciales; y c) construcción de accesos y vinculación de rutas provinciales.

El objetivo general del Programa es contribuir al desarrollo económico sostenible de la región Norte Grande. Para ello, contribuirá a mejorar de manera sostenible las condiciones de accesibilidad, eficiencia y seguridad de la red vial provincial.

Las principales metas son:

- Mejorar la calidad y rendimiento en las redes viales provinciales, otorgando mayor facilidad de acceso a la red de rutas nacionales y a los principales centros de producción.
- Reducir los costos de transporte, contribuyendo así a una mayor productividad y competitividad de las economías provinciales y regionales.

² El proyecto propuesto al Banco Mundial solo financiara ampliación y rehabilitación de rutas provinciales, construcción de puentes sobre rutas provinciales; y construcción de accesos y vinculación de rutas provinciales. No se financiará la construcción de caminos nuevos.

I.- ANTECEDENTES

A. - Contexto Económico Argentino

En el período 2003/2008 la economía argentina creció en un promedio del 8% anual. En este ciclo expansivo aumentó el empleo, el tipo de cambio real cayó y las tasas de interés fueron negativas en términos reales. Durante el año 2009 en curso, y como consecuencia de la crisis internacional declarada a fines del año 2008, se produjo una contracción respecto al crecimiento económico experimentado en el período señalado; pero, como consecuencia de la política de flotación administrada del tipo de cambio llevada a cabo por el Banco Central de la República Argentina (BCRA), el tipo de cambio real durante el 2008 y principio del 2009 se ha apreciado frente al dólar sólo en un 9,3%³, a pesar de la fuerte crisis que sufre Estados Unidos. De acuerdo al relevamiento de las expectativas del mercado (REM) del BCRA del pasado mes de agosto, la tasa de crecimiento del PIB en 2009 se ubicaría en 0,5%, por encima del -2,5% y del -1,9% proyectados por el FMI y la CEPAL, respectivamente, para la región latinoamericana. Para 2010, el proyecto de Presupuesto de la Administración Nacional estima una recuperación del nivel de actividad de 2,5% como resultado de una mejora que se espera de la economía hacia fines de 2009 y que continuaría en 2010. Recientes proyecciones del FMI y la CEPAL para 2010 estiman un crecimiento del PIB de la Argentina de 1,5% y de 3%, respectivamente. En el escenario planteado en las proyecciones macroeconómicas del proyecto de Presupuesto, se prevé un alza de la Inversión Bruta Interna Fija del orden del 8,2%, lo que implica una mejora respecto a la caída de 2009 (-6,2% según el REM). La recuperación de la inversión privada y el mantenimiento de la obra pública serían los factores más importantes que contribuirían a este crecimiento.⁴

Los primeros meses del año 2009 fueron meses de confirmación y consolidación de la fuerte crisis internacional que golpeó primordialmente al sistema financiero y luego al sector productivo de los países desarrollados. Argentina sintió la crisis pero no fue de la magnitud que tuvo en Norteamérica y Europa, al no tener tan comprometido su sistema financiero.

Durante el primer semestre de 2009, las cuentas públicas nacionales mostraron un resultado primario positivo de \$ 7.171 millones, aunque un 65% menor al de igual período de 2008

³ Evolución del Tipo de Cambio Real Multilateral (ITCRM) Febrero 2009 BCRA

⁴ Fuente: Situación Argentina - Informe 1er.semestre 2009 – Centro de Economía Internacional - MRECIyC

debido al mayor aumento de los desembolsos respecto de los ingresos: las erogaciones primarias crecieron 29% interanual y los recursos aumentaron 14% interanual. La recaudación impositiva nacional correspondiente al primer semestre de 2009 aumentó 11,3% respecto del mismo período del año anterior. Los recursos tributarios que recauda la AFIP (los destinados al Sector Público) tuvieron un crecimiento interanual de 14,6%. La suba de la recaudación fue impulsada por los recursos de la Seguridad Social que registraron un aumento de 28,4% interanual.⁵

La Crisis Internacional impacta en la Argentina por 3 canales:

El menor crecimiento mundial reduce el precio de las materias primas agrícolas, lo cual afecta negativamente sobre la tasa de aumento del PBI. El impacto negativo externo aumenta el costo de financiamiento público y privado y por lo tanto reduce la tasa de crecimiento del PBI. (al ser la crisis netamente del sistema financiero provoca la contracción del crédito externo y la búsqueda de un reordenamiento de todos los organismos internacionales de crédito).

La crisis internacional también produjo la salida de capitales en importantes socios de Argentina lo cual indujo depreciaciones de sus monedas con la consiguiente presión en Argentina para subas de la paridad peso/dólar. Como ocurrió en los últimos meses de 2008, durante el 2009 el dólar siguió apreciándose con relación al peso, llegando a fines de septiembre a \$ 3,84 por dólar. En el Presupuesto se proyecta para 2010 un tipo de cambio promedio de \$ 3,95 por dólar. En cuanto a la política monetaria, el nivel de liquidez actual del sistema financiero, que representa el 40% de los depósitos, brinda confianza frente a la volatilidad que presentan los mercados internacionales.⁶

En materia fiscal, la recaudación del presente año se encuentra amenazada por menores ingresos por retenciones sobre las exportaciones. Como contraparte, los subsidios serían menores por dos factores, primero el reciente ajuste de las tarifas de electricidad y gas y en segundo término por la fuerte caída de los precios del petróleo. A pesar de ello, y en concordancia con un mayor crecimiento de la economía argentina y mundial, se espera para 2010 un repunte tanto de las exportaciones como de las importaciones que posibilitaría

⁵ Fuente: Situación Argentina – Informe 1er.semestre 2009 – Centro de Economía Internacional - MRECIyC

⁶ Fuente: Situación Argentina – Informe 1er.semestre 2009 – Centro de Economía Internacional - MRECIyC

alcanzar nuevamente un importante superávit comercial. De todas formas, debe considerarse que el comportamiento de la economía seguirá dependiendo fundamentalmente de la demanda interna, y en particular del consumo y de la inversión, por lo que serán de suma importancia las políticas destinadas a favorecer la inversión pública y privada, que resultarán fundamentales para la preservación y creación de empleo en las actuales circunstancias.⁷

B. - Contexto Económico Internacional

Desde el 12 de septiembre de 2008, fecha de la quiebra de Lehman Brothers, se ha producido un punto de inflexión a nivel mundial. La incertidumbre y la fuerte aversión de los inversores se trasladaron a todas las regiones del globo, principalmente a Europa, pero también al mundo emergente.

Los bancos centrales de los países desarrollados han inyectado enormes cantidades de dinero a fin de otorgarle liquidez al mercado con el propósito de aliviar las tensiones financieras. Las autoridades económicas y monetarias de los diferentes países se encuentran ante una crisis financiera que está siendo amplificada por efecto de la aversión al riesgo.

A partir de la cumbre del G-20, con los acuerdos adoptados, se refleja la firme voluntad de la Comunidad Internacional para afrontar la actual crisis económica y financiera de forma coordinada, combinando acciones y medidas multilaterales con políticas nacionales acordadas y validadas por todos los participantes en la cumbre. Esto es importante porque se evitarían errores cometidos en el pasado cuando respuestas puramente nacionales sirvieron para agravar los procesos recesivos. Desde la primera reunión cumbre, llevada a cabo en Washington durante noviembre de 2008; y teniendo en cuenta la interrelación del comercio, la moneda y las finanzas, se decidió que las propuestas deberían tener en cuenta en forma conjunta la reforma del sistema financiero internacional, la del sistema comercial, las políticas macroeconómicas, el papel de los organismos financieros multilaterales y la sustentabilidad medioambiental y social. Para ello el G-20 asumió una amplia agenda de trabajo técnico como soporte de las decisiones de los líderes políticos.⁸

Respecto al mercado de las materias primas, los mismos han reaccionado con mucha fuerza, con caídas de precios que bordean el 60% respecto de sus picos a mediados del 2008 en el

⁷ Fuente: Situación Argentina – Informe 1er.semestre 2009 – Centro de Economía Internacional - MRECIyC

⁸ Fuente: Situación Internacional a agosto 2009 – Centro de Economía Internacional - MRECIyC

caso del petróleo y el cobre, y en torno a un 40% para granos como maíz, trigo y soja. Aunque hacia mayo del 2009, luego de las decisiones tomadas en la cumbre G-20, se ve una lenta recuperación tanto en el precio del petróleo como el del cobre. En cuanto a los commodities agrícolas, se ve una importante mejoría en los precios en relación a los de fines del 2008 y principios del 2009, y se estima que a partir de ahora esta tendencia se mantenga.

Es de esperar en una próxima etapa una estabilización y recuperación, ya que restricciones de oferta en el mediano y largo plazo, y el aumento en el consumo de energía, alimentos y materias primas industriales en China, India y otros países emergentes seguirán creciendo. Cabe destacar que la mayoría de los países de América latina ha ahorrado una proporción significativa de los ingresos extraordinarios obtenidos durante el “boom” de precios y cantidades exportadas de commodities, lo que les permite enfrentar en mejores condiciones la caída de precios.

C. - Desarrollo Económico y Social

Desde hace ya varios años se puede observar un proceso de crecimiento equilibrado que incorpora al conjunto de los sectores económicos y sociales y que abarca todo el territorio de la República Argentina.

La evolución de la participación de los asalariados en el producto bruto está creciendo sostenidamente, alcanzando el 42% del PBI⁹. Las mejoras en las remuneraciones de los trabajadores buscan continuar con el modelo de inclusión social y de mejora de la distribución del ingreso.

Los buenos resultados obtenidos a nivel macroeconómico, en conjunción con las políticas de ingresos impulsadas por el Gobierno, permitieron una rápida recuperación de todos los indicadores sociales. El aumento en el nivel de actividad redujo la tasa de desempleo (8,4% para el primer trimestre de 2009)¹⁰ y los índices de pobreza e indigencia, siendo cada vez menos necesaria la participación de los planes sociales en el gasto público.

⁹ Datos obtenidos de INDEC

¹⁰ Encuesta Permanente de Hogares INDEC

Asimismo, el activo reparto de los beneficios del crecimiento en los distintos estratos sociales ha mejorado la distribución del ingreso, contribuyendo con la integración social de los sectores menos favorecidos y reduciendo la brecha de ingreso entre los quintiles más ricos y más pobres de la población. Estas medidas, junto a la puesta en vigencia del Salario Mínimo, Vital y Móvil, se tradujeron en una mejora general de la calidad de vida de millones de argentinos.

La estructura y evolución del gasto público reflejan la prioridad asignada por el Gobierno a la recuperación de la composición social y productiva del país, relegada durante la década pasada. Se prevé para el 2009 una erogación de \$233.000 millones¹¹ orientada primordialmente a seguridad social, inversión en infraestructura, educación, ciencia, tecnología y salud. Se considera así, que es prioritaria la recuperación de la inversión en infraestructura para consolidar el crecimiento y mejorar las condiciones de la producción. La opción por el superávit fiscal y el desendeudamiento ha generado una posición más sólida del país para la captación de capital, tanto nacional como internacional, logrando un nivel de sustentabilidad ampliamente superior de las inversiones en nuestro país.

Por lo expuesto anteriormente resulta fundamental planificar una política de Estado donde la inversión en obras públicas sea una herramienta de gestión fundamental para alcanzar los objetivos propuestos en materia de desarrollo económico y social.

A partir del año 2003 el presupuesto destinado a la inversión en infraestructura se ha venido incrementando de manera significativa. Esto es debido a una política de estado que tiene como objetivos generales generar acciones para el crecimiento económico, crear empleo en el sector de la construcción y actividades afines, promover la equidad social, fortalecer el desarrollo territorial, ejecutar obras estructurales para el desarrollo económico-productivo y sostener los niveles de inversión en las obras programáticas.

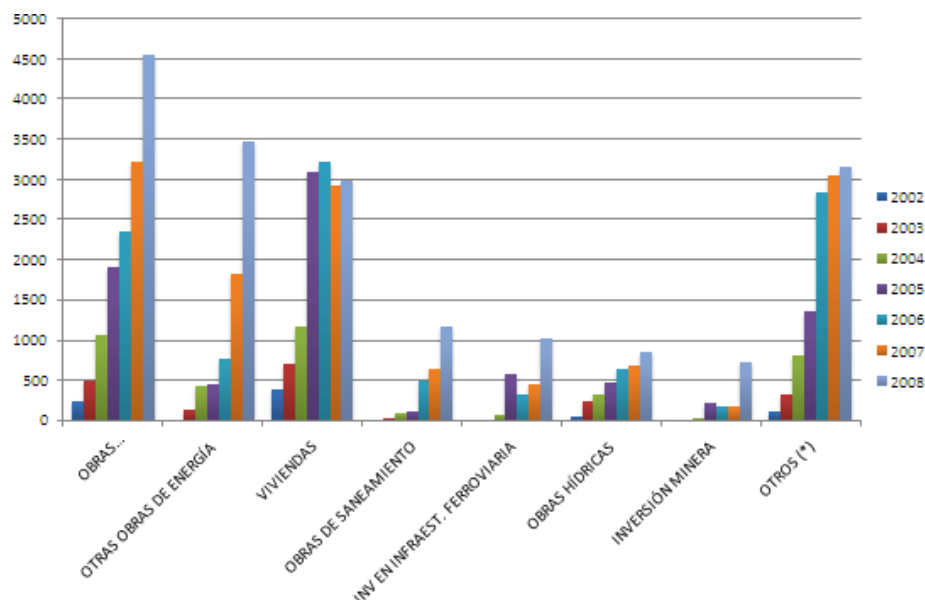
Inversión Pública en Obras - Obras por Rubro (En millones de pesos)								
MINPLAN	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	EJEC/TOT 2008
TOTAL ANUAL	759,00	1.877,00	3.924,00	8.160,00	10.770,00	12.927,00	17.913,00	100%

¹¹ Ley Nacional de Presupuesto 2009

Perfil del Programa Desarrollador del Norte Grande

<i>% DE CRECIMIENTO</i>		147%	109%	108%	32%	20%	39%	
Obras Viales	224,00	477,00	1.054,00	1.903,00	2.357,00	3.208,00	4.553,00	25,42%
Otras Obras de Energía		131,00	423,00	447,00	756,00	1.821,00	3.476,00	19,40%
Viviendas	375,00	703,00	1.170,00	3.095,00	3.224,00	2.928,00	2.975,00	16,61%
Obras de Saneamiento	8,00	20,00	77,00	103,00	481,00	626,00	1.158,00	6,46%
Infraestructura Ferroviaria			68,00	565,00	311,00	451,00	1.021,00	5,70%
Obras Hídricas	45,00	237,00	311,00	476,00	638,00	687,00	847,00	4,73%
Inversión Minera	0,04	0,23	19,00	217,00	161,00	161,00	724,00	4,04%
Infraestructura Municipal		48,00	37,00	121,00	302,00	368,00	577,00	3,22%
Escuelas			4,00	105,00	247,00	329,00	550,00	3,07%
Gasoductos				35,00	383,00	440,00	493,00	2,75%
OCCOVI				29,00	251,00	340,00	481,00	2,68%
Otras Obras de la S.O.P.	93,00	188,00	484,00	294,00	522,00	361,00	393,00	2,20%
Líneas de Alta Tensión			91,00	445,00	628,00	765,00	226,00	1,26%
Arquitectura	4,00	6,00	12,00	30,00	75,00	118,00	180,00	1,00%
Obras en Puertos	7,00	29,00	18,00	38,00	130,00	92,00	125,00	0,70%
Emergencias Inundaciones	3,00	28,00	79,00	106,00	119,00	86,00	77,00	0,43%
Universidades				14,00	41,00	41,00	40,00	0,22%
Otras Obras de Transporte		10,00	77,00	137,00	144,00	106,00	19,00	0,11%

Inversión Pública por Rubro

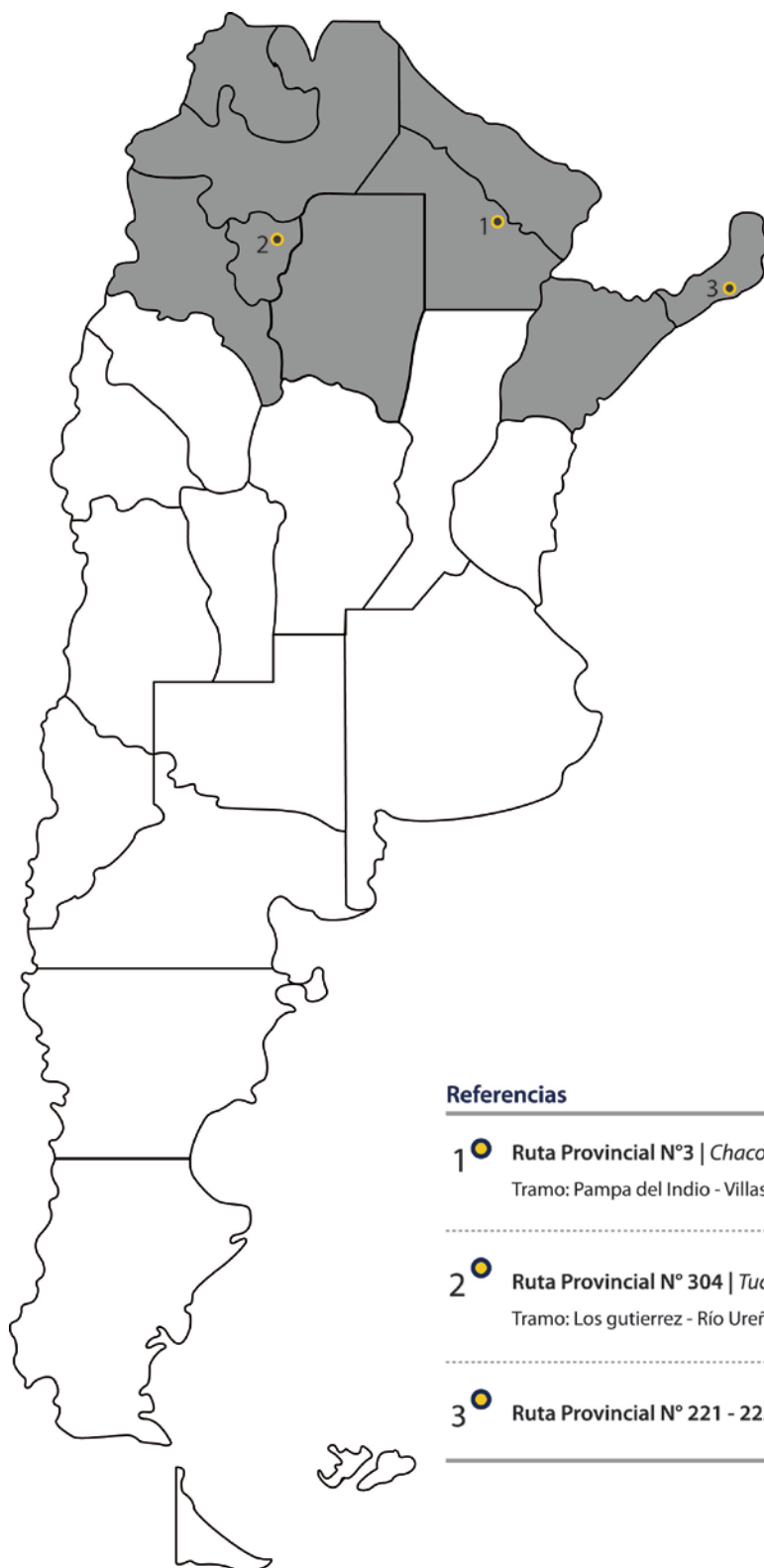


D. - Descripción de la Región Norte Grande

La Región del Norte Grande – RNG –, comprende las provincias de Catamarca, Corrientes, Chaco, Formosa, Jujuy, Misiones, Tucumán, Salta y Santiago del Estero. El nivel de desarrollo social y económico de estas provincias ha sido notoriamente inferior al del resto del

país. Con una superficie mayor a un tercio del territorio continental argentino y con aproximadamente 7,5 millones de habitantes, que representa el 21% de la población total de Argentina, la Región Norte Grande sólo genera el 10,4% del Producto Interno Bruto (PIB) del país, y exporta el 8% del total nacional. Aunque la incidencia de la pobreza ha venido disminuyendo en la mayoría del país como consecuencia de la recuperación económica, en esta región el 48% de la población aún se encuentra por debajo de la línea de pobreza (51,2% en el NEA y 45,8% en el NOA) y el 19% por debajo de la línea de indigencia (21,3% en el NEA y 15,4% en el NOA). Adicionalmente, su tasa de analfabetismo es del 5,4%, más del doble de la media del país; la mortalidad infantil es del 19 por mil, sobre una media nacional de 14,4 por mil; y la proporción de hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) es del 18,6%, sobre una media nacional del 14,3%.

La estructura productiva de la Región del Norte Grande es predominantemente agropecuaria, con excepción de Catamarca donde predomina la minería. Gran parte de la producción es exportada o distribuida en cadenas productivas de mercados regionales y nacionales. El incremento en la producción regional y las exportaciones están ejerciendo una presión cada vez mayor sobre la infraestructura logística de transporte, lo cual comienza a evidenciarse en el congestionamiento de nodos críticos de acopio, almacenamiento y transferencias de cargas, trayendo como consecuencia una menor eficiencia de la movilización interna de cargas. Esta presión se traduce en mayores costos de transporte, cada vez más relevantes en la estructura de costos de producción, particularmente en regiones como el NOA y NEA que se encuentran alejadas de los principales centros de transformación de *commodities* agrícolas y de los principales nodos de exportación. Por ejemplo, pequeñas y medianas empresas (PyMEs) orientadas a la exportación, que están mostrando gran dinámica de crecimiento (30% en 2005) y que resultan fundamentales en la consolidación del crecimiento y desarrollo socioeconómico de la región, evidencian en regiones como el NOA costos logísticos mayores (aproximadamente 50%) que el promedio de otras regiones en el país.



Referencias

- 1 ● Ruta Provincial N°3 | *Chaco*
Tramo: Pampa del Indio - Villas Río Bermejito

 - 2 ● Ruta Provincial N° 304 | *Tucumán*
Tramo: Los gutierrez - Río Ureña.

 - 3 ● Ruta Provincial N° 221 - 222 | *Misiones*
-

Distribución de la región Norte Grande en el territorio de la República Argentina con referencia de las obras viales dentro del marco del Programa.

Infraestructura Vial

Principales características.

La red vial interurbana argentina abarca aproximadamente 230.125 km (31% pavimentados) y esta dividida en dos niveles administrativos: Red Vial Nacional (RVN) y Red Vial Provincial (RVP) (Cuadro I-1). El 87% de la RVN esta pavimentada, por encima del promedio de América Latina (68%), en tanto que la proporción de la RVP que esta pavimentada es de apenas el 20%. La RVN y RVP pavimentada concentra más del 70% del tráfico interurbano que circula en el país.

CUADRO I-1 RED VIAL INTERURBANA ARGENTINA

	RVN	RVP
Extensión red vial (km)	38.313	191.812
Red Pavimentada (km)	33.300	38.400
Red Pavimentada en malas condiciones	1.700	8.400

CUADRO I-2 RED VIAL NORTE GRANDE

	Red Vial Nacional (Km)				Red Vial Provincial (Km)			
	Pavimento	Ripio	Tierra	Total	Pavimento	Ripio	Tierra	Total
Catamarca	687	204	-	891	1.474	1.357	1.958	4.789
Chaco	780	-	329	1.109	692	334	4.751	5.777
Corrientes	1.754	-	-	1.754	776	1.023	3.781	5.580
Formosa	755	-	555	1.310	287	222	2.288	2.797
Jujuy	446	422	61	929	449	134	3.076	3.659
Misiones	629	-	199	828	1.086	1.160	799	3.045
Salta	1.170	287	247	1.705	667	2.969	3.635	7.271
S. del Estero	1.428	-	59	1.487	1.816	1.600	15.000	18.416
Tucuman	426	37	-	463	1.094	947	152	2.193
Total	8.075	95	1.450	10.476	8.341	9.746	35.440	53.527
%	77%	9%	14%	100%	16%	18%	66%	100%

La red vial en la Región Norte Grande y necesidades de inversión.

En la Región Norte Grande (Cuadro I-2), el 77% de la RVN y el 16% de la RVP esta pavimentada, ambas por debajo del promedio nacional (Cuadro I-1). La proporción de la red vial pavimentada en malas condiciones también se estima que es mayor en la región con respecto al promedio nacional tanto en la RVN como en la RVP. Estos aspectos reflejan el rezago de inversión destinada al mantenimiento, mejoramiento y ampliación de la infraestructura vial del Norte Grande con respecto al resto del país. Los recursos necesarios

para mejorar y ampliar la red vial en estas provincias, y reducir la disparidad regional, son considerables. El país ha estimado que las necesidades de inversión en infraestructura en esta región es de aproximadamente US\$20.000 millones, de los cuales gran parte corresponderían al sector vial.

E. – Justificación del Programa

Cabe señalar que las condiciones de la red vial son decisivas para respaldar el proceso de crecimiento económico experimentado en los últimos años, en consonancia con el mayor dinamismo registrado por las economías locales y rurales de la Argentina, que dependen de mayores índices de movilidad física y una red de transporte confiable.

El incremento en la producción regional y las exportaciones están ejerciendo una presión cada vez mayor sobre la infraestructura logística de transporte. Esta presión se traduce en mayores costos de transporte, cada vez más relevantes en la estructura de costos de producción.

Las provincias integrantes del Norte Grande han presentado mayores necesidades en obras de infraestructura vial de las que el Programa con financiamiento del BID puede financiar.

Esta necesidad de mayor inversión se concentra especialmente en: a) construcción¹², ampliación y rehabilitación de rutas provinciales; b) construcción de puentes sobre rutas provinciales; y c) construcción de accesos y vinculación de rutas provinciales.

La demanda total en obras de infraestructura vial a la fecha, asciende a U\$S 394,1 millones

Dado el impacto de las inversiones que está llevando a cabo el Gobierno Nacional y la mayor demanda de obra que se evidencia en las necesidades presentadas por las provincias del Norte Grande, es que resulta de gran importancia comenzar a diagramar una nueva etapa del Programa de Desarrollo e Integración del Norte Grande, a fin de garantizar la continuidad de las políticas y las inversiones realizadas.

¹² El proyecto a ser financiado con recursos del Banco Mundial no financiará la construcción de caminos nuevos.

F. – Estrategia de Alianza de Argentina y del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento 2010-12

El Banco y el Gobierno de Argentina acordaron la nueva “Estrategia de Alianza con el País EAP” para el período 2010-12, que apoya la visión de desarrollo del Gobierno y provee apoyo pragmático, basado en resultados y consistente con el contexto de incertidumbre mundial, pero a su vez, adecuado para las oportunidades que se presentan y reflejando la experiencia positiva de trabajo en Argentina. Una gran parte de la asistencia financiera del Banco apoyará al Gobierno en fortalecer la red de protección social y otros programas sociales prioritarios.

La EAP 2010-2012 seguirá centrándose en los tres pilares respaldados con éxito en el marco de la anterior estrategia: crecimiento sostenido y equidad; inclusión social y mejora de la gestión de gobierno. La EAP se basará en resultados e incorporará incentivos para su logro.

Dentro del programa propuesto, se destacan los siguientes objetivos:

- Mejorar la infraestructura de Argentina de modo de resolver posibles cuellos de botella que obstaculicen la competitividad, y respaldar el crecimiento de mediano plazo y alivio de la pobreza.
- Incrementar la competitividad, la calidad y las exportaciones de los productos agropecuarios.
- Abordar el creciente problema de la degradación de los recursos.
- Consolidar la reducción de la pobreza y ampliar los esfuerzos dirigidos a modificar la tendencia de más largo plazo de la pobreza mediante el incremento de los ingresos de los hogares y la integración de grupos marginados en el mercado productivo.
- Consolidar las mejoras en los indicadores referidos a la salud y mejorar la calidad de la educación a la vez que se reducen las tasas de deserción.
- Aumentar la eficacia, eficiencia, transparencia y rendición de cuentas de la gestión del sector público.

- Extender la gestión basada en el desempeño, elevar la calidad del gasto público, mejorar los resultados de la prestación de servicios e incrementar la confianza en las instituciones.

II.- PROGRAMA DESARROLLO NORTE GRANDE - COMPONENTE VIAL

A. - Metas y Objetivos

El objetivo general del Programa es contribuir al desarrollo económico sostenible de la región Norte Grande. Para ello, contribuirá a mejorar de manera sostenible las condiciones de accesibilidad, eficiencia y seguridad de la red vial provincial.

Las principales metas son:

- Mejorar la calidad y rendimiento en las redes viales provinciales, otorgando mayor facilidad de acceso a la red de rutas nacionales y a los principales centros de producción.
- Reducir los costos de transporte, contribuyendo así a una mayor productividad y competitividad de las economías provinciales y regionales.

B. .- Descripción del Programa

El Programa se plantea como un préstamo de inversión de obras múltiples, con el cual se pretende intervenir en obras de mejoramiento, ampliación y rehabilitación de tramos prioritarios de la red vial provincial.

El Programa está compuesto por los siguientes componentes:

Componente I: Obras

Prevé obras de Infraestructura en la Red Vial Provincial, incluye obras de: a) ampliación y rehabilitación de rutas; b) construcción de puentes; c) construcción de accesos y vinculación de rutas.

Componente II: Estudios

Este componente financiará, entre otros, proyectos ejecutivos para la realización de las obras, programas de seguridad vial, inventarios de la red vial provincial, planeamiento estratégico; tecnología informática y comunicaciones; y gestión ambiental.

Componente III: Inspección y Supervisión de Obras

Este componente financiará la ejecución de la inspección de las obras, las cuales en general serán realizadas por las direcciones de vialidad de cada una de las provincias, pudiendo en algún caso puntual ser ejecutada por una empresa consultora. La supervisión será realizada por la Unidad Ejecutora de Programa.

Componente IV: Administración

Este componente financiará la administración y operación del Programa, las herramientas gerenciales necesarias y la asistencia técnica.

Asimismo, se financiará la auditoria externa del Programa, la cual deberá ser realizada por una entidad independiente.

Componente V: Contingencias Físicas y de Precios

Este componente costeará tanto las desviaciones de incrementos de obra como así también las variaciones de precios.

La duración prevista del Préstamo será de 60 meses, estimándose para este período los desembolsos semestrales por componente que se presenta a continuación.

C. - Alcance Geográfico

Las obras se realizarán en las provincias de Catamarca, Chaco, Corrientes, Jujuy, Salta, Santiago del Estero, Tucumán, Misiones y Formosa.

D. - Marco Lógico: Supuesto Generales

A continuación se realiza una descripción general del objetivo, indicadores y medios de verificación del marco lógico del Programa.

Objetivo	Indicadores	Medios de Verificación
<i>Fin</i>		
Contribuir al desarrollo económico sostenible de la región Norte Grande.	<ul style="list-style-type: none"> - Crecimiento sostenido del PBG per cápita del Norte Grande. <i>Línea Base:</i> \$3.415 de 1993 per cápita (año 2000). - Disminución en NN% de hogares con NBI. <i>Línea Base:</i> 24,7 (año 2001). - Disminución en NN% de hogares por debajo de la línea de pobreza. <i>Línea Base:</i> 67,5 (año 2003). 	Reportes del Instituto Nacional de Estadística y Censo – INDEC. Direcciones de Estadísticas Provinciales.
Objetivo	Indicadores	Medios de Verificación
<i>Propósito</i>		
Accesibilidad, eficiencia y seguridad de la red vial y del transporte en la región Norte Grande	<ul style="list-style-type: none"> - Una vez terminado el Programa el índice de accesibilidad de vías provinciales pavimentadas en la región aumenta NN%. <i>Línea Base:</i> NN Km. vías pavimentadas por cada 1000km² de superficie al año NNNN. - Los costos económicos de operación vehicular en los tramos intervenidos disminuyen en el 2016 NN% con respecto a 2010 en los trayectos mejorados y pavimentados y en NN% en los ampliados. - Una vez terminado el Programa el número de días de no transitabilidad o accesibilidad en rutas pavimentadas se reduce en un 100%. <i>Línea Base:</i> NN días por año. - El número de víctimas fatales por accidente de tránsito en los tramos intervenidos se reduce en un NN%. <i>Línea Base:</i> tasa ponderada de muertos por millón de vehículos-km estimada en 0,077 (año 2004). - Una vez terminado el Programa las DPVs contarán con inventarios viales, herramientas de evaluación y planificación. 	Informes de Seguimiento del Programa. Informes de las Direcciones Provinciales de Vialidad. Estudios de factibilidad de los proyectos.

III.- EJECUCION DEL PROGRAMA

A. - Prestatario y Organismo Ejecutor

Este Programa se inserta dentro de las políticas públicas que viene desarrollando el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación.

El Prestatario del Programa será la República Argentina a través del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios quien recibirá los fondos provenientes del Banco Internacional de Reconstrucción y fomento. Asimismo, la Nación contribuirá con los recursos de contrapartida local que requiera el Programa.

Los fondos del Programa serán administrados por la Unidad de Coordinación de Programas y Proyectos con Financiamiento Externo – UCPyPFE, a través de la Unidad Ejecutora de Programa - UEP.

B. - Ejecución y Administración del Programa

La administración y ejecución operativa del Programa estará a cargo de una Unidad Ejecutora del Programa (UEP), dependiendo directamente de la UCPyPFE.

El máximo nivel decisorio del Programa estará en el Coordinador General y el Coordinador General Adjunto de la UCPyPFE, quienes se desempeñarán como Directores Nacionales del Programa, y cuyas principales funciones estarán descriptas en el Manual Operativo del Programa.

La UEP, que será creada para esta operación, estará encargada de la coordinación y ejecución de todas las actividades, incluyendo adquisiciones, contrataciones y pagos. La UEP será dirigida por un Coordinador Ejecutivo y tendrá un Coordinador Ejecutivo Adjunto. Estos Coordinadores deberán tener experiencia relevante en gerencia de programas con la banca multilateral, dirigirán y supervisarán a los Coordinadores de las áreas de la UEP.

La UEP será la única responsable ante el Banco de la consolidación de la información administrativa-financiera, análisis y control de los aspectos técnicos y ambientales, seguimiento y evaluación de los proyectos. Sus principales funciones serán: (i) efectuar la programación anual de actividades del Programa; (ii) mantener la contabilidad del Programa de acuerdo con las normas del país y políticas del Banco al respecto; (iii) preparar y tramitar las solicitudes de desembolso, como así también, sus correspondientes justificaciones y responder por éstas cuando le sea requerido tanto por la autoridades nacionales como por el Banco; (iv) establecer y mantener los archivos del programa; (v) preparar la información técnica y legal de los procesos de adquisiciones; (vi) efectuar los pagos correspondientes a contratistas y proveedores; (vii) realizar el seguimiento tanto técnico como ambiental y supervisar las actividades financiadas con recursos del Programa; (viii) apoyar y supervisar el trabajo de los consultores ambientales en las provincias; y (ix) contratar y servir de contraparte a la auditoria externa.

El Contrato de Préstamo con el Banco deberá ser aprobado por Decreto del Gobierno Nacional, el cual autorizará al Ejecutor a designar a la UCPyPFE como responsable de la administración del Programa y a crear la UEP. La constitución de la UEP y la asignación del personal adecuado para operarla estarán en un todo de acuerdo con los términos de referencia acordados con el Banco.

C. - Adquisiciones de Bienes y Contratación de Obras y Servicios

Las normas y procedimientos que se seguirán para las contrataciones de consultorías, las adquisiciones de bienes y las contrataciones de obras durante la ejecución del Programa deberán, de acuerdo con el Contrato de Préstamo, ajustarse a lo previsto en las políticas para la adquisición de obras y bienes financiados por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, vigentes al momento de aprobarse el Programa.

IV.- IMPACTO DEL PROGRAMA

A. - Beneficios y Beneficiarios

Los proyectos de infraestructura vial permitirán una mayor accesibilidad, eficiencia y seguridad de la red vial y del transporte en la región del Norte Grande mejoradas de manera sostenible. Se espera que con la ejecución de estas obras se reduzcan los costos económicos de operación vehicular en los tramos intervenidos y disminuyan el número de víctimas fatales por accidentes de tránsito.

B. - Indicadores de Resultado

Los resultados del Programa se evaluarán con un conjunto de indicadores elaborados al efecto, y que preliminarmente son los siguientes.

Para el componente de Obras se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes indicadores: a) Km. construidos, rehabilitados o ampliados de rutas provinciales; b) Cantidad puentes; y c) Km. de caminos accesibilidad y/o vinculación rehabilitados o construidos.

En el componente de Estudios se estiman, entre otros, los siguientes indicadores: a) Cantidad de términos de proyectos ejecutivos realizados; b) Cantidad de programas de seguridad vial elaborados; c) Cantidad de inventarios viales provinciales desarrollados; y d) Cantidad de estudios de planeamiento efectuados.

En el componente de Inspección y Supervisión de Obras se prevén, entre otros, los siguientes indicadores: a) Cantidad de obras inspeccionadas; y b) Cantidad de obras supervisadas.

En el componente de Administración se prevén los siguientes indicadores: a) Cantidad de pliegos licitatorios de obras elaborados; b) Cantidad de pliegos licitatorios de proyectos ejecutivos elaborados; c) Cantidad de licitaciones de obras realizadas; y e) Cantidad de obras terminadas.

V.- ESTADO DE PREPARACION Y PLAN DE ACCION

La preparación del Programa Desarrollo del Norte Grande será o está siendo realizada por la UCPyPFE. A fin de coordinar las acciones de preparación, se mantendrá o se está manteniendo? una fluida comunicación con las Provincias Participantes y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento.

VI.- ANÁLISIS ESTRATÉGICO DEL PROGRAMA A LA LUZ DE LA POLÍTICAS DE SALVAGUARDAS DEL BIRF

Como parte del ejercicio de preparación de la operación, el equipo de proyecto ha iniciado un análisis del Programa a la luz de todos los temas relevantes incluidos en las políticas operativas de salvaguardas de medio ambiente del BIRF.

Existe un primer grupo de obras pre-seleccionadas, con diseños ejecutivos ya preparados, que serán evaluadas por el Banco durante la preparación de los Programas, incluyendo los estudios de impacto ambiental y planes de manejo ambiental y social. Otras obras hasta ahora no identificadas ni priorizadas, serán evaluadas durante la fase de implementación con base en Marcos de Gestión Ambiental y Social, incluyendo reasentamiento involuntario y pueblos indígenas. Estos Marcos ya cuentan con versiones preliminares que están siendo objeto de análisis por parte del BIRF.

El mismo enfoque de evaluación ambiental y social será dado a las obras pre-seleccionadas será aplicado a todo proyecto que se incluya en el Programa en el futuro.

Dada la distribución de obras propuestas por las diferentes provincias del Norte Grande, la extensión de la región, la poca cantidad de proyectos interprovinciales, la diferencia en el avance de preparación de estudios de factibilidad técnica y socio-económica en varios de los proyectos y la incertidumbre asociada a las alternativas inicialmente planteadas para las obras y las diferencias en el estado de conservación de las redes viales nacionales y provinciales entre provincia y provincia, hubiera sido difícil analizar el Programa dentro de un contexto de

complementariedad entre las obras, aún cuando estas contribuirán a mejorar las condiciones de interconexión.

A los efectos de lograr un panorama amplio y representativo de las obras que componen el programa, los técnicos y consultores del Banco están efectuando el análisis de las obras presentadas por la UCPYPFE lo que permitirá incluir la mayor variabilidad ambiental, social y de ingeniería que presentaran las obras del programa.

Las obras pre-seleccionadas son las siguientes:

- Ruta provincial 304 en Tucumán
- Ruta provincial 3 en Chaco
- Rutas provinciales 221 y 222 en Misiones

VII.- ESTRATEGIA PARA EVALUACIÓN DE LAS OBRAS PRESENTADAS

A. - Evaluaciones Ambientales y Sociales

Los proyectos propuestos cuentan con un Estudio de Impacto Ambiental y cumplen con los requerimientos de la normativa ambiental nacional y provincial. A la fecha, estos estudios están siendo analizados y revisados para asegurar su consistencia con las Políticas de Salvaguardas del Banco Mundial en lo concerniente a Evaluación Ambiental, Hábitat Naturales Críticos, Bosques, Pueblos Indígenas y Reasentamientos Involuntarios. Incluyen también, un detallado Plan de Gestión ambiental y social con sus Programas de gestión y costos asociados, donde se destacan con claridad las medidas de mitigación, los responsables de su aplicación, cronogramas y costos

El equipo de Consultores del Banco ha iniciado una serie de relevamientos de campo para cada obra a los efectos de constatar in situ el grado de ajuste del EIA con el medio donde se desarrollaría la obra. Dichas visitas de campo han resultado en una serie de informaciones complementarias a los estudios de impacto ambiental ya realizados.

B. - Consultas Públicas

Las obras presentadas han observado las instancias necesarias de consultas a la comunidad, especialmente dirigidas a los directamente afectados por las obras. Durante la preparación del proyecto a ser financiado por el Banco Mundial se analizarán el alcance y los resultados de tales ejercicios de consulta.

Está previsto convocar a Audiencias Públicas de acuerdo con las regulaciones nacionales, antes de implementar los llamados a licitación y completar los procesos de consulta pública para antes de la evaluación final del préstamo propuesto en aquellos casos donde no se hayan realizado o deban complementarse con algún aspecto. Asimismo, y a realizar las consultas permanentemente a lo largo del ciclo de los proyectos de conformidad con las políticas de salvaguardas del BIRF..

C. - Cumplimiento De Legislación Nacional Y Provincial

Todos los proyectos evaluados cuentan con las autorizaciones ambientales requeridas en la Argentina para este tipo de proyectos. Todos los estudios ambientales fueron realizados según los requerimientos legales vigentes en la Argentina y fueron aprobados oportunamente por las autoridades locales.

Cada documento de EIA evaluado incluye un capítulo descriptivo de la legislación aplicable y del proceso de autorizaciones a nivel nacional y provincial.

Específicamente los EIA se ajustan a los requerimientos de:

- El “Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales” MEGA II 2007
- Las regulaciones provinciales aplicables para este tipo de emprendimientos.
- Los TDR’s para EIA exigidos por el Banco para proyectos viales.
- Las Políticas Operacionales Sectoriales del Banco en cuanto a Medio Ambiente, Comunidades Indígenas y Reasentamiento Involuntario¹³.

¹³ Actualmente se está analizando la congruencia entre los estudios ambientales disponibles y las políticas de salvaguardas del Banco Mundial

VII.- CONDICIONES SOCIO - AMBIENTALES DE LAS OBRAS PRESENTADAS

A. - Aspectos Generales

La Región del Norte Grande comprende las provincias de Catamarca, Corrientes, Chaco, Formosa, Jujuy, Misiones, Tucumán, Salta y Santiago del Estero.

El nivel de desarrollo social y económico alcanzado por estas provincias es notoriamente inferior al del resto del país. Con cerca de 8 millones de habitantes, que representan el 20% de la población de Argentina, la región sólo genera el 10% del Producto Interno Bruto (PIB), y exporta sólo el 7% del total nacional.

A junio de 2003, más del 65% de la población de la región se encontraba por debajo de la línea de pobreza y el 33% por debajo de la línea de indigencia. Adicionalmente, su tasa de analfabetismo era del 5,5%, más del doble de la media del país; la mortalidad infantil era del 22 por mil, sobre una media nacional de 16,8 por mil; y la proporción de hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) era del 24,7%, sobre una media nacional del 14,3%.

El NG como la Argentina, en términos generales se caracteriza por ser una región homogénea sin conflictos étnicos. Sin embargo, en esta zona, habita el mayor porcentaje de población indígena, la cual constituye uno de los grupos más marginalizados desde el punto de vista social, económico y cultural. De acuerdo a la ECPI14 122.863 serían las personas de los Pueblos Indígenas que viven en comunidades, que ancestralmente ocupaban territorios y que hoy se encuentran en la zona de Gran Norte..

Estos pueblos indígenas del Gran Norte en un contexto en el que no se conoce con exactitud la cantidad de personas pertenecientes a pueblos indígenas de Argentina, aunque existen diversas fuentes que arrojan cifras entre los 400.000 y 1.500.000. Las provincias con mayor proporción de hogares con algún integrante indígena son: Jujuy (10.5%), Chubut (9.7%),

¹⁴ La Encuesta provee estimaciones a nivel de regiones muestrales. Estas regiones muestrales se definieron a partir de la combinación de dos criterios: a) localización ancestral de los pueblos indígenas en el actual territorio de nuestro país, de acuerdo con la bibliografía especializada en la temática; y b) territorio actual de asentamiento, que se determinó combinando la información de la distribución geográfica de los hogares con respuesta afirmativa en la pregunta sobre pertenencia y/o descendencia de un pueblo indígena en el Censo 2001 y datos de las comunidades indígenas suministrados por el INAI, ONG e investigadores reconocidos en la temática.

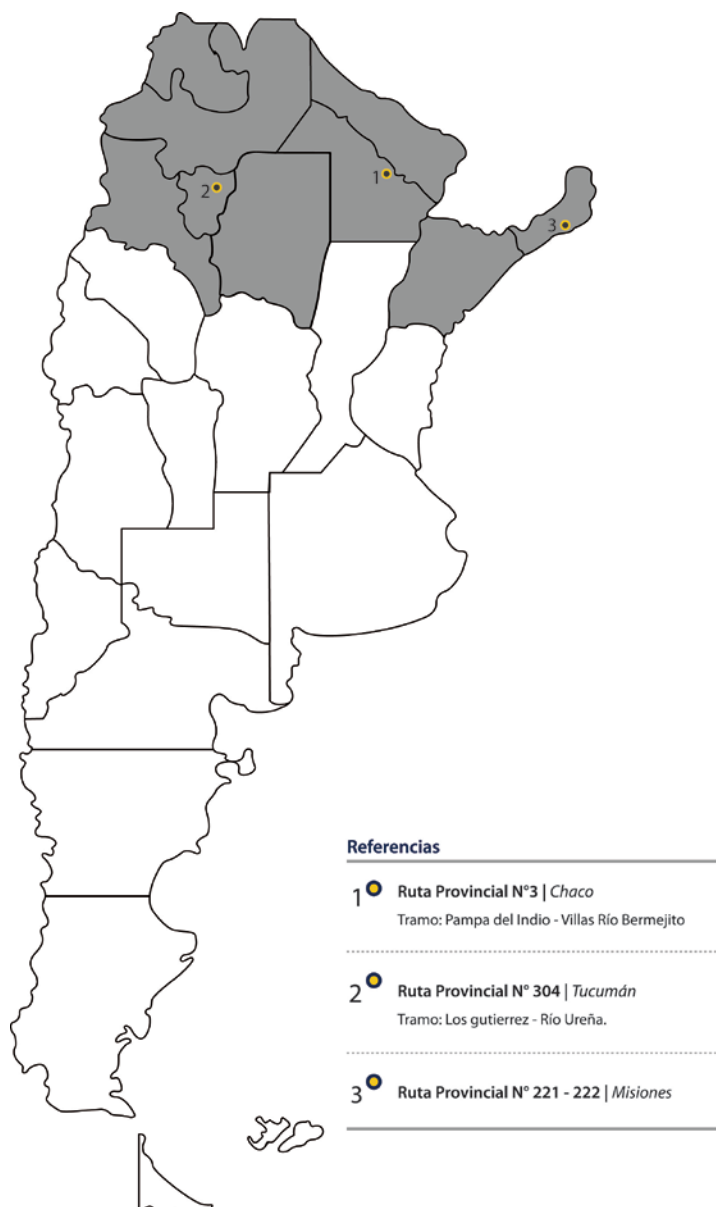
Neuquén (8.6%), Río Negro (7.9%) y Salta (6.4%). El 23.5% de los hogares indígenas se encuentran con las necesidades básicas insatisfechas, una proporción muy alta comparada con el resto de los hogares (13.8%) y el total nacional (14.3%). Las provincias que muestran los niveles más altos de NBI en los hogares indígenas son: Formosa (74.9%), Chaco (66.5%) y Salta (57.4%). Asimismo, el 16.5% de los hogares son rurales. Para los hogares sin indígenas este valor desciende a 9.2% y para el total país es de 9.7%.

La estructura productiva del Norte Grande es predominantemente agropecuaria, con excepción de Catamarca donde predomina la minería. Una gran parte de la producción en la Región del Norte Grande es exportada o distribuida en cadenas productivas de mercados regionales y nacionales.

El incremento en la producción regional y las exportaciones está ejerciendo una presión cada vez mayor en el sector transporte. Esta presión se traduce en altos costos de transporte, los cuales son cada vez más relevantes en la estructura de costos de producción en la región.

Para mantener la competitividad regional, y para no desfavorecer actividades y desarrollo productivo, es necesario que los incrementos en la producción de la Región del Norte Grande sean acompañados con inversiones en infraestructura vial, manteniendo los costos de transporte competitivamente bajos.

La calidad de la infraestructura vial y la eficiencia del transporte de cargas tienen una gran incidencia en la estructura de costos logísticos del aparato productivo en esta región.

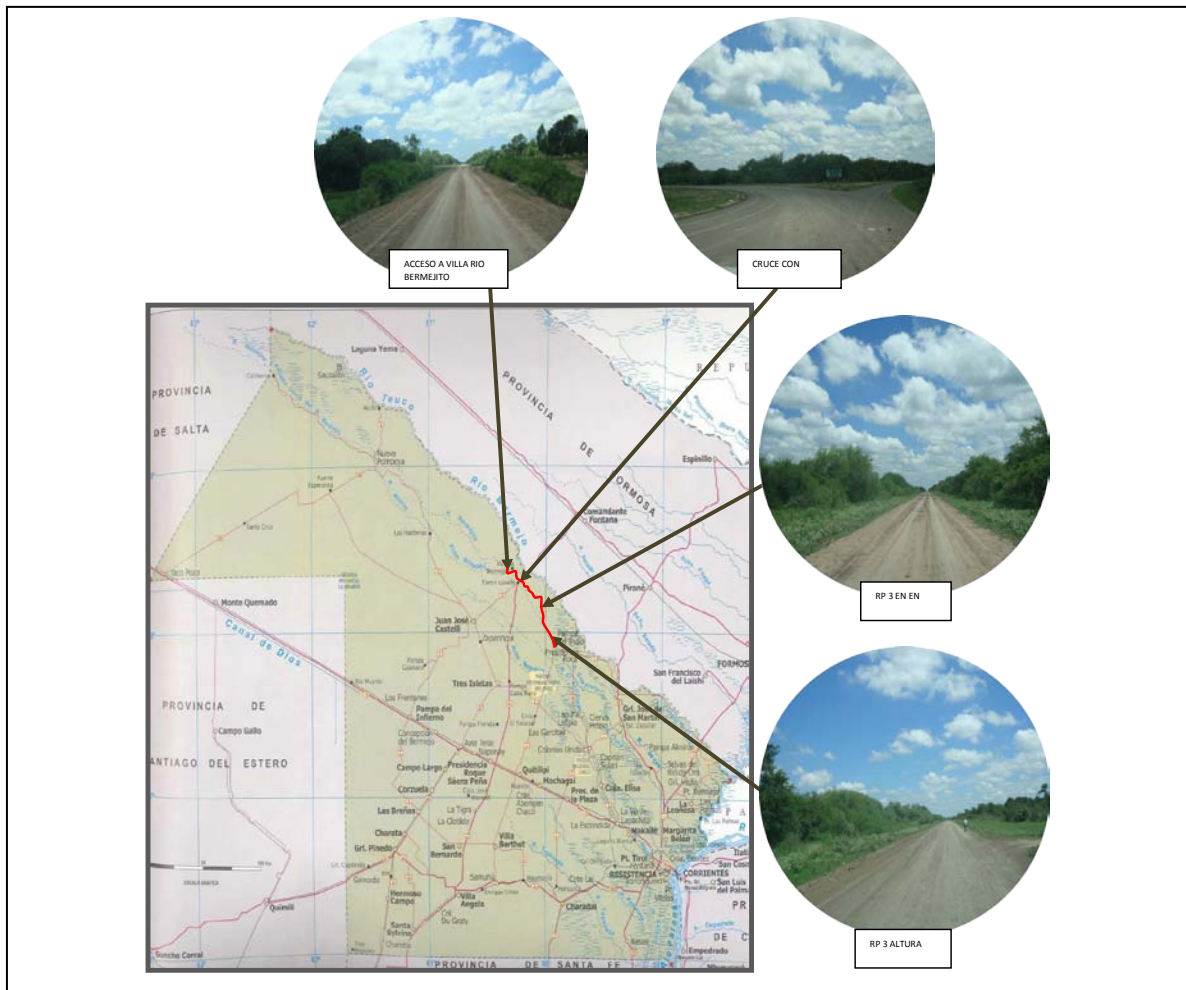


B. - Condiciones Socio – Ambientales De Las Obras PRE-SELECCIONADAS

i. Ruta Provincial N° 3 De La Provincia De Chaco, Tramo Pampa Del Indio Y Villa Río Bermejito

El Estudio de Impacto Ambiental presentado se refiere al Proyecto Ejecutivo de la Ruta Provincial N° 3, en la Provincia de Chaco, en el tramo comprendido entre la localidad de Pampa del Indio y Villa Río Bermejito.

A continuación se presenta un plano con la ubicación relativa del tramo en cuestión con un detalle en el cual se puede visualizar las localidades previamente mencionadas.



La obra propone la ejecución de las obras básicas completas y la pavimentación del tramo de la Ruta Provincial N° 3 con inicio en el punto de finalización del pavimento existente en la localidad de Pampa del Indio, con 2464 metros de pavimento urbano en esta ciudad, prosiguiendo por la actual traza de la Ruta Prov. N° 3 hasta interceptar la Ruta Nacional N° 95 pavimentada, y desde allí siempre por Ruta Prov. N°3 hasta el empalme con el Acceso a la localidad de Villa Río Bermejito, que también se incluye.

El proyecto prevé la ejecución de los siguientes parciales:

- Pavimento Urbano Pampa del Indio 2.464 m
- Desde Pampa del Indio km 0+000 a km 30+000 30.000 m

- | | |
|--|--------------|
| - De km 30+000 a Empalme RNN° 95: | 12.347 m. |
| - Empalme RN N° 95 – Empalme Acceso a Villa Río Bermejito: | 13.154,64 m. |
| - Acceso a Villa Río Bermejito: | 602 m. |

En el EIA se desarrolla la evaluación de los impactos ambientales y sociales que se verifican en la fase de ejecución de la obra como así también en la fase de funcionamiento u operación de la ruta.

Las principales conclusiones que surgen del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del Proyecto denominado “Pavimentación de la Ruta Provincial N° 3 Tramo Pampa del Indio – Villa Río Bermejito”, son las siguientes:

- Considerando la amplitud del proyecto, su área de intervención y el medio ambiente donde se implantará, no se han identificado impactos ambientales negativos que pudieran impedir o comprometer de manera insalvable el desarrollo del proyecto.
- Los procedimientos constructivos del paquete estructural y obras complementarias, especialmente establecidos para este proyecto, garantizan la menor afectación al medio ambiente producto de la minimización de las áreas y formas de intervención en el terreno.
- La comunidad manifiesta expectativas favorables para la ejecución del proyecto, por los beneficios asociados al transporte de pasajeros y mercancías, la prevención de accidentes, la seguridad de la población y el desarrollo económico de la región relativo a las actividades agropecuarias, forestales, turísticas, comerciales y de bienes y servicios, en el área de influencia del proyecto.
- El balance de los impactos ambientales y sociales resulta favorable en el sentido de la ejecución del Proyecto
- El desarrollo de la obra se realiza sobre tierras de propiedad provincial lo cual no es necesario la expropiación de las mismas; a su vez la traza se encuentra en su totalidad liberada por lo tanto no es necesario el reasentamiento involuntario de población.

La Necesidad, los Componentes de la Obra y las Características del Area

La traza actual de tierra de la RP N° 3, tramo Pampa del Indio - Emp. RN N° 95 - Villa Río Bermejito, se extiende en sentido SE-NO, abarcando los departamentos Libertador Gral. San Martín y General Güemes. Dicho tramo de ruta se encuadra dentro de la zona centro-norte de la provincia del Chaco; consiste en un área postergada y sumamente sensible debido a la falta de inversiones en infraestructura, servicios, salud, educación y falta de apoyo al desarrollo de la producción primaria local.

Es importante destacar, que este tramo de la RP 3 establece la comunicación vial con la Ruta Nacional N° 95, corredor Norte-Sur que une la región y la provincia con Santa Fe al sur, con Formosa al Norte y a su vez está vinculada con el Corredor Bioceánico RN 16 que atraviesa el Chaco en sentido Este-Oeste. Por lo tanto, resulta de vital importancia a nivel local, regional y provincial.

De esta forma, con el tramo proyectado a ejecutar se valoriza y enriquece una verdadera trama de alto potencial socio-económico de la red caminera de la Provincia Asimismo, a través de mejorar y asegurar el transporte de productos y desplazamiento de personas, beneficiará a su zona de influencia y representará un medio eficaz de estímulo para el desarrollo económico, social y turístico del área.

El Proyecto de la RP 3 del tramo en Pampa del Indio - Villa Río Bermejito, es esencial y apunta no sólo al desarrollo socio-económico de su zona de influencia sino también a asegurar el tránsito bajo cualquier condición climática en adecuadas condiciones de seguridad en la totalidad del tramo.

Desde el análisis tanto de aspectos sociales como de infraestructura la construcción del proyecto significará un importante beneficio para los habitantes de las localidades de influencia directa como son Pampa del Indio, Fortín Lavalle y Va. Río Bermejito así como también para los que habitan en el área de influencia indirecta de la ruta

El estado en el que se encuentra actualmente la RP 3, tramo Pampa del Indio-Villa Río Bermejito, hace que la circulación por la misma sea con altos niveles de inseguridad ya que la

población local transita a altas velocidades y con las densas polvaredas producidas son corrientes los accidentes de tránsito.

En épocas de lluvias el camino resulta intransitable, quedando así las localidades aisladas por tiempo prolongado y dificultando en extremo su aprovisionamiento, acceso a servicios tanto de salud como educativos y afectando profundamente su desarrollo económico ya que resulta imposible el transporte de la producción local

El Proyecto en estudio persigue como objetivo principal lograr la transitabilidad permanente del camino a través de la construcción de obras básicas y pavimento. Su ejecución impulsará el desarrollo socio-económico y turístico de esta zona centro-norte de la provincia, permitiendo el flujo ininterrumpido del transporte local, regional, nacional e internacional tanto de productos como de personas

Se espera que mediante la materialización del proyecto, mejoren tanto la calidad de vida como las economías regionales, beneficiando no sólo a los departamentos Libertador Gral. San Martín y Gral. Güemes sino también al conjunto de colonias y parajes que componen parte del área de influencia de la R.P.Nº3.

Asimismo la habilitación del tramo “Villa Río Bermejito – RNNº95 – Pampa del Indio” alentará fuertemente el uso desde localidades aledañas. El factor más importante será sin dudas la reducción de los tiempos de viaje y la interconexión con provincias limítrofes.

Por otra parte es de considerar el desarrollo turístico que posee la región y al que se le está dando en la actualidad un gran impulso como asimismo a la localidad de “Villa Río Bermejito”. La Villa Turística de Río Bermejito es el único destino turístico del interior provincial con características de playa y en épocas estivales recibe miles de visitantes por día, por lo que la ejecución del Proyecto de la RP 3 impulsará enormemente su desarrollo.

Si bien la actividad turística genera en su mayor parte tránsito liviano, sin duda esta actividad inducirá un incremento de los sectores de bienes y servicios de toda la región que redundarán en un incremento del tránsito de todas las categorías.

Las actividades de mayor importancia que se desarrollan en la zona, tales como las agropecuarias, forestales y turísticas se verán beneficiadas en gran medida por esta nueva obra de infraestructura, en particular, en lo concerniente al transporte de cargas, aunque debe aclararse que los motivos que inciden sobre el crecimiento de dicha demanda son externos a las condiciones de la infraestructura, ya que dependen de la influencia del aumento de rendimientos de la producción agropecuaria, de la expansión de la frontera cultivable y de la demanda exterior de los productos.

A los beneficios enunciados se suman los resultados positivos entre los cuales se cuenta:

- Reducción de costos de producción por ajustes en los costos de comercialización (fletes, etc.) y por efecto de disminución de los riesgos de producción derivados de la inseguridad de la cosecha en tiempo y forma y/o de extracción y venta del producto.
- Mejora de ingresos brutos por doble efecto de ventas de mayor volumen que posibilita mejor posicionamiento negociador y de productos de mayor calidad.
- Mejora en el ingreso neto, de la que podrá surgir un excedente económico que genera capacidad de adquisición de crédito para las inversiones que sean necesarias.
- Potenciar la localización de PyMES, principalmente aquellas que requieren tener acceso diario y/o permanente
- Afianzar la radicación de la familia en el medio rural y revertir la tendencia al gradual empobrecimiento de los núcleos familiares vinculados a los emprendimientos productivos pequeños y medianos.
- Revertir el movimiento migratorio de la población rural hacia los centros urbanos de mayor tamaño en búsqueda de mejores condiciones de vida en las ciudades. Ello engrosa los cinturones de pobreza de las ciudades, especialmente la capital provincial
- Lograr una mejor calidad de vida de la población local que podrá contar con acceso a los servicios esenciales en forma continua, como son la salud, la educación, el esparcimiento, la actividad comercial, etc
- Impulsar, mejorar y favorecer el crecimiento de la oferta de la actividad turística ya instalada en Villa Río Bermejito

Otros aspectos a destacar son:

Integración física con países limítrofes puesto que la RP 3 en su origen Sur-Este está integrada con la República del Paraguay mediante el Puerto de Bermejo y a través de su relación con la RN 11 se vincula con otras localidades del país vecino, principalmente con Asunción. Efectivamente, la ejecución de las obras previstas facilitará y asegurará la transitabilidad de la zona hacia y desde Paraguay, promoviendo el desarrollo de las actividades sociales y económicas tanto locales como regionales, nacionales y provinciales.

En un aspecto más amplio debe considerarse su relación con el corredor bioceánico RN 16 a través de la RN 95. La RN 16 en sentido Oeste, extiende su traza hacia la Pcia. de Santiago del Estero, todo el NOA y hacia los puertos de Chile; en sentido Este, con el puerto de Barranqueras en el corazón de la Hidrovía Paraguay-Paraná y los puertos de Brasil.

Algunos de los beneficios directos destacados son:

- La nueva pavimentación permitirá un desplazamiento ágil de los vehículos que circulan por ella y mayores condiciones de seguridad al tránsito local y regional
- Mejora de las condiciones de transitabilidad incidiendo positivamente sobre el ahorro de tiempo y combustible.
- Mayor seguridad y comodidad en dichos viajes, manteniendo una velocidad más constante con un menor riesgo.
- En la fase de construcción el beneficio estará dado por la ocupación de mano de obra para los trabajos que se requieren. Parte del beneficio se trasladará a la fase de operación en las tareas de mantenimiento.

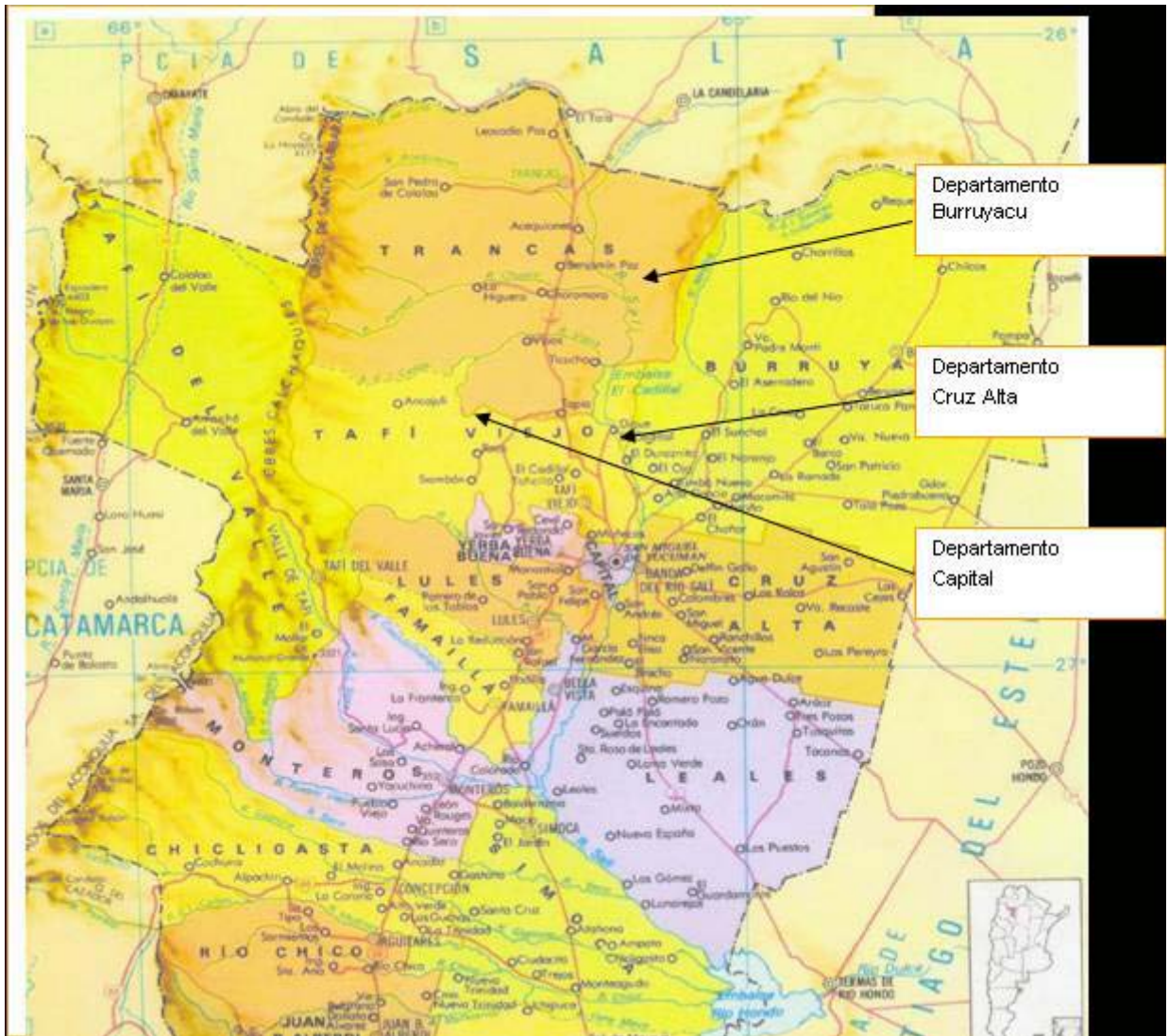
Además, la obra presenta también varios beneficios indirectos, entre los que se pueden mencionar:

- Contribución a un flujo más eficiente.
- Mejoramiento en el transporte público de pasajeros a las zonas vecinas por eliminación del factor de incidencia negativa sobre el costo de mantenimiento de vehículos.
- En la fase de construcción los beneficios se verán representados por la demanda de materiales e insumos los que de forma indirecta representa producción y mano de obra.

En conclusión, la materialización del presente proyecto permitirá mejorar la circulación en este tramo, haciendo más seguras las intersecciones, mejorando la calidad de vida de los habitantes de las dos ciudades por la ejecución del pavimento urbano en Pampa del Indio y el acceso en Villa Río Bermejito, contribuyendo asimismo con la sostenibilidad del desarrollo económico social de la región y su área de influencia.

ii. Ruta Provincial N° 304 De La Provincia De Tucumán Entre Los Gutiérrez Y El Río Urueña

La Ruta Provincial N° 304 de la Provincia de Tucumán entre Los Gutiérrez y el Río Urueña que, con una longitud de 86,9 Km, integra la red de rutas del corredor, que en el futuro, servirá como nexo de los centros productivos del Mercosur, atravesando los departamentos Cruz Alta y Burruyacu, conectando el noreste tucumano con la Ruta Nacional N° 34 en el límite con Salta.



La ruta cuyo proyecto se estudia, une las ciudades de San Miguel de Tucumán y Banda del Río Salí con todo el noreste de la Provincia de Tucumán y el sureste de la provincia de Salta, pasando por localidades como Los Gutiérrez, El Chañar, La Ramada, Villa Benjamín Araoz, y concluye en la Ruta Nacional N° 34 en la mencionada provincia vecina.

En su recorrido, que tiene como origen la Ciudad de Banda del Río Salí, atraviesa importantes centros industriales azucareros y textiles conectando vastas zonas de producción agrícola, siendo las más relevantes las de: caña de azúcar, citrus, palta, soja, trigo y maíz.



Se pretende recuperar totalmente las calzadas existentes en los primeros 56 Km de la obra, y pavimentar todo el tramo actualmente enripiado entre las localidades de Burruyacu, hasta el límite de la provincia en la localidad de Laguna de Robles, incluyendo la construcción de un puente sobre el Río Urueña.

El diseño de la traza actual es el adecuado para las condiciones de tránsito y categoría del camino a desarrollar, por lo que no se prevén rectificaciones ni modificaciones de la misma.

Los 3 tramos en los que se dividió el proyecto se han subdividido asimismo en dos secciones atendiendo a la diferencia entre reconstrucción, pavimentación y repavimentación, con las siguientes características: Tramo 1: Los Gutierrez (Pr.0+00)-La Ramada (Pr.22+366): reconstrucción y ensanche de calzada; Tramo 2: La Ramada-Burruyacu (Pr. 55+540): reconstrucción y repavimentación; Tramo 3: Burruyacu-Río Urueña (Pr. 86+900): pavimentación. Asimismo se ejecutarán 12 intersecciones nuevas con rutas y accesos a localidades y 6 puentes nuevos así como limpieza, reconstrucción y construcción de nuevas alcantarillas a lo largo de todo el proyecto.

Las principales conclusiones que surgen del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del Proyecto denominado “Ruta Provincial N° 304 Tramo Los Gutierrez – Río Urueña”, son las siguientes:

- Considerando la amplitud del proyecto, su área de intervención y el medio ambiente y social donde se implantará, no se han identificado impactos ambientales y sociales negativos que pudieran impedir o comprometer de manera insalvable el desarrollo del proyecto.

- Los procedimientos constructivos del paquete estructural, puente, obras de arte menores y obras complementarias, especialmente establecidos para este proyecto, garantizan la menor afectación al medio ambiente producto de la minimización de las áreas y formas de intervención en el terreno.
- La comunidad manifiesta expectativas favorables para la ejecución del proyecto, por los beneficios asociados al transporte público de pasajeros, la prevención de accidentes, la seguridad de la población y el desarrollo económico de la región relativo a las actividades agropecuarias, industriales, comerciales y de bienes y servicios, en el área de influencia del proyecto.
- El balance de los impactos ambientales y sociales resulta favorable en el sentido de la ejecución del Proyecto.

La Necesidad, los Componentes de la Obra y las Características del Área

En relación con el objetivo básico del proyecto, el mismo se centra en mejorar sustancialmente las condiciones de circulación del tramo de la Ruta Provincial N° 304 que constituye una vía radial que une municipios de cabecera departamental (Ciudad de Burruyacu) con la zona atractora de mayor desarrollo (Gran San Miguel de Tucumán), y que recibe los aportes de las rutas transversales que incrementan sus volúmenes de tránsito. Asimismo la ruta tiene en el primer tramo, una fuerte presencia de núcleos poblacionales (La Ramada- El Chañar- Los Gutiérrez) y de radicaciones industriales (dos fábricas textiles- Ingenios Concepción y Florida) que se refleja en un importante incremento de tránsito local.

Los estudios de tránsito indican la presencia del polo de atracción de la zona de carga ferroviaria en valores crecientes para toda el área de influencia del proyecto en territorio provincial y asimismo se debe destacar la fuerte presencia en la expansión agropecuaria del NE Tucumano y de las zonas NO santiagueña y Sur salteña de productores de granos de la Provincia de Tucumán (radicados principalmente en el Departamento Burruyacu) sobre el eje de la RN N° 34 en las zonas de: Bobadal, Fisco de Fátima, Rapelli, Antillas y Apeadero Cochabamba.

Esta obra presenta diversos beneficios directos puesto que se trata de la repavimentación de una vía que se encuentra en mal estado para soportar la demanda de tránsito bajo los parámetros de seguridad establecidos.

Algunos de los beneficios directos son:

- Mejora de las condiciones de transitabilidad por la reconstrucción y ensanche, repavimentación y pavimentación de la ruta, el desarrollo de nuevas travesías urbanas y cruces con rutas así como la reparación, ensanche y construcción de nuevos puentes y alcantarillas, incidiendo positivamente sobre el ahorro de tiempo y combustible.
- Permitirá integrar la red de rutas del corredor, que en el futuro, servirán como nexo de los centros productivos del Mercosur, atravesando los departamentos Cruz Alta y Burruyacu, conectando el noreste tucumano con la Ruta Nacional N° 34 en el límite con Salta, mejorando sustancialmente las condiciones de circulación del tramo de la Ruta Provincial N° 304 que constituye una vía radial que une municipios de cabecera departamental con gran desarrollo agrícola, con la zona atractora de mayor desarrollo provincial como es el Gran San Miguel de Tucumán.
- Mayor seguridad y comodidad en dichos viajes, manteniendo una velocidad más constante con un menor riesgo.
- En la fase de construcción el beneficio estará dado por la ocupación de mano de obra para los trabajos que se requieren. Parte del beneficio se trasladará a la fase de operación en las tareas de mantenimiento.

Además, la obra presenta también varios beneficios indirectos, entre los que se pueden mencionar:

- Contribución a un flujo más eficiente.
- Mejoramiento en el transporte público de pasajeros a las zonas vecinas por eliminación del factor de incidencia negativa sobre el costo de mantenimiento de vehículos.
-

En conclusión, la materialización del presente proyecto permitirá mejorar la circulación en este tramo, haciendo más seguras las intersecciones con otras rutas y en los cruces y accesos a las distintas localidades, entre otros beneficios.

iii. Ruta Provincial N° 221, 222 de la Provincia de Misiones

Tanto la Ruta Provincial N° 221, como la Ruta N° 222 se desarrollan en sentido transversal de Norte – Sur y tiene una longitud total de 54.000m la primera y 30.500m la segunda dando, la suma de ambas, una longitud total de 84,50Km. Estas rutas se encuentran ubicadas en la región central de la Provincia de Misiones.

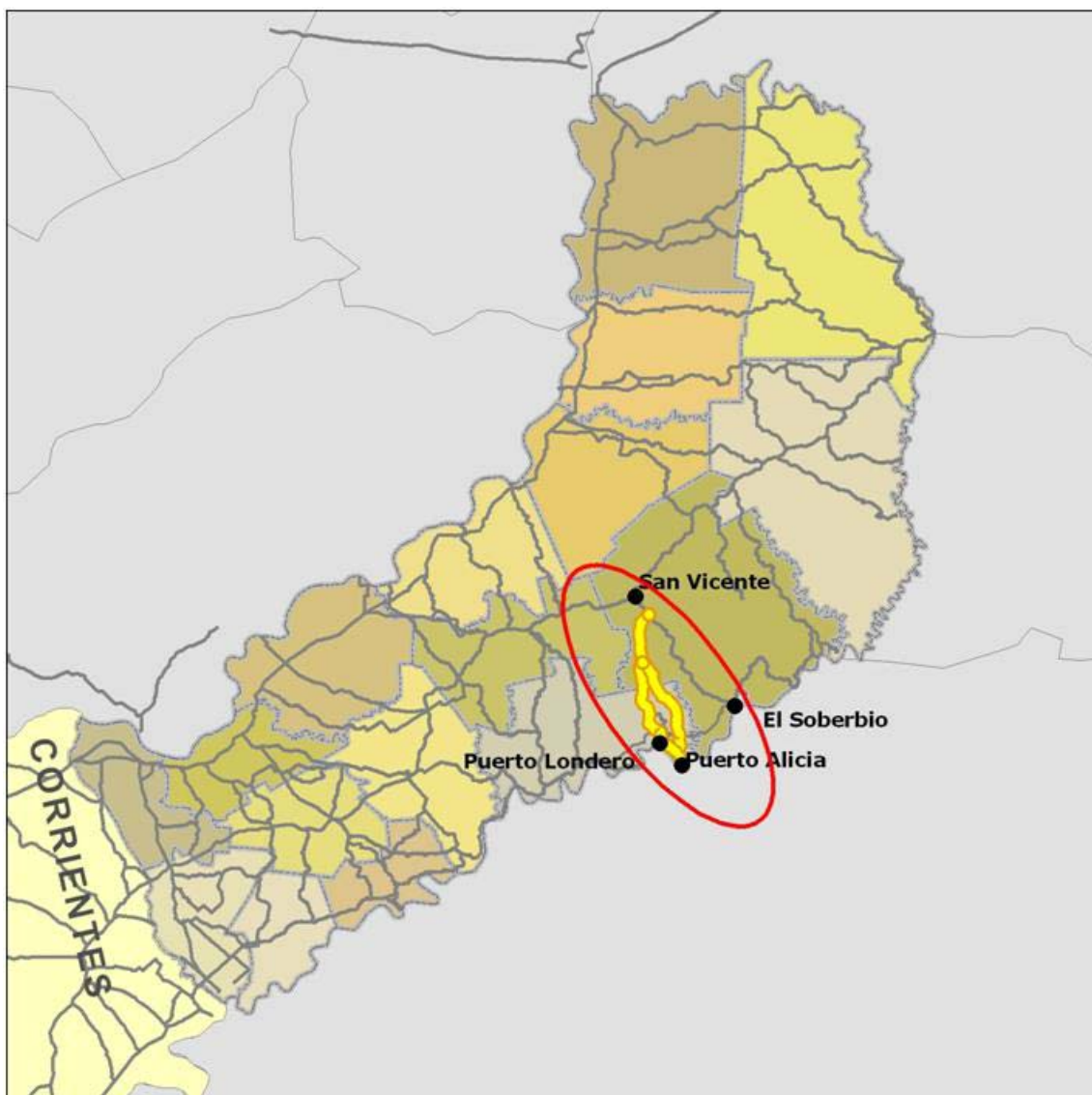
Territorialmente el proyecto se desarrolla en los departamentos de Guaraní y 25 de Mayo conecta a las poblaciones de San Vicente sobre Ruta Provincial N°13 y Puerto Alta y Puerto Londero que se encuentran sobre el Río Uruguay y ambas atraviesan la Ruta Costera N° 2.

Este Proyecto se desarrolla a través de los Municipios de San Vicente del departamento Guaraní (5 Km. aprox. Desde el inicio del proyecto hasta la ciudad de San Vicente por la Ruta Provincial N° 13); Municipio Colonia Aurora del Departamento de 25 de Mayo (20km de la ciudad Colonia Aurora por la Ruta Provincia N° 2)

Para su ejecución, el proyecto de obra básica y pavimento será dividido en dos secciones (Ruta Provincial N° 222 y Ruta Provincia 221), planteadas con los mismos parámetros de diseño.

Esta ruta atraviesa perpendicularmente a la provincia de Misiones, uniendo el centro de la provincia con las costas del río Uruguay, en las fronteras con el Brasil.

Con el mejoramiento de estas rutas se mejorará el desarrollo y las relaciones regionales, lo cual puede dar origen a una red de centros de servicio y distribución comercial para productos de la madera sea celulosa o aserrío, aceites esenciales, té, yerba mate y almidón, incluyendo el transporte de insumos para las actividades antes descritas. La ejecución de este proyecto permitirá que áreas actualmente aisladas o con malas condiciones de comunicación vial se integren al escenario regional y sirvan de soporte a procesos de acopio y distribución de productos.



Ubicación proyecto en la provincia

La Necesidad y los Componentes de la Obra y las Características del Área

En relación con el objetivo básico del proyecto, el mismo se centra en mejorar sustancialmente las condiciones de circulación del tramo de la Ruta Provincial N° 221, 222 que constituye una de las principales vías de vínculo entre dos importantes rutas como la RP 13 y RP 2, que son extraordinarios corredores de comunicación para el comercio y la producción de Misiones.

Además, la materialización del proyecto de la Ruta Provincial N° 221, 222 permitiría fomentar el turismo en la región ya que vincularía a las localidades del Soberbio, San Vicente, transcurriendo por un paisaje de atractivos naturales y potencial crecimiento en actividades económicas vinculadas al turismo.

La zona de influencia de la ruta en estudio comprende el Oeste-Sudoeste de la provincia; es una región atrasada en su desarrollo, con severas restricciones naturales (en materia de agua y suelos) y económicas (de infraestructura, equipamientos y servicios básicos),

Se caracteriza por ser la de mayor régimen pluvial, con un promedio de 1677,0 mm anuales (Estación El Soberbio), lo cual dificulta la transitabilidad y una disminución progresiva de su población, la baja cobertura de servicios, el uso no sustentable de los recursos naturales y la deficiente, insuficiente o inexistente infraestructura de producción y transportes.

No obstante la situación descrita la región cuenta con aptitudes potenciales para el desarrollo minero, agrícola, ganadero y turístico, una vez instalada la infraestructura de agua, caminos y energía necesarios para el desarrollo regional.

Esta obra presenta diversos beneficios directos puesto que se trata de la pavimentación de una vía que se encuentra en mal estado para soportar la demanda de tránsito bajo los parámetros de seguridad establecidos.



Estado de la traza Ruta 221

Algunos de los beneficios directos son:

Con el mejoramiento de estas rutas se mejorará el desarrollo y las relaciones regionales, lo cual puede dar origen a una red de centros de servicio y distribución comercial para productos de la madera sea celulosa o aserrío, aceites esenciales, té, yerba mate y almidón, incluyendo el transporte de insumos para las actividades antes descritas. La ejecución de este proyecto permitirá que áreas actualmente aisladas o con malas condiciones de comunicación vial se integren al escenario regional y sirvan de soporte a procesos de acopio y distribución de productos.

Respecto de la factibilidad de cada uno de los objetivos que se propone cumplir el proyecto de la Ruta Provincial N° 221 y Ruta Provincia 222, el estudio de impacto ambiental y social considera que: En los aspectos geopolíticos el proyecto contribuirá efectivamente al desarrollo de las políticas de control territorial, tanto en el área de frontera como al interior de la Provincia y la fiscalización por parte de las autoridades competentes, del tráfico internacional de productos y personas entre Argentina (Provincia de Misiones y Brasil (Estado de Santa Catarina y Rio Grande do Sul). Integración al sistema de mercados interregionales: El proyecto constituirá una “Ruta del MERCOSUR” integrando a la zona Centro de Misiones con Paraguay y Brasil, contribuirá al desarrollo de las relaciones regionales e internacionales, facilitando el traslado de personas y el transporte de cargas dentro y a través de esta región de Misiones.

En cuanto a la homogeneización del espacio regional el proyecto mejorará la accesibilidad y conectividad de áreas actualmente aisladas o con malas condiciones de comunicación vial. Se reforzarán los lazos con las localidades de San Vicente 2 de Mayo Puerto Alicia, Colonia Alicia y Puerto Londero

También el proyecto mejorará la accesibilidad turística a enclaves culturales (colonias de inmigrantes europeos), reservas naturales, vistas panorámicas, arroyos y saltos de la zona. Aumentará las posibilidades de los contingentes de acceder a sitios que en la actualidad presentan dificultades de ingreso por las malas condiciones del camino. Al existir la posibilidad real de explotación turística, podría permitir la promoción de las bellezas naturales de la zona e incentivo a la inversión tanto pública como privada en infraestructura hotelera, gastronómica, artículos regionales, camping y complejos de recreación. Además, facilitará el

tránsito al turismo proveniente desde el Brasil, que busca comunicación directa con el Alto Paraná misionero, hacia las Cataratas del Iguazú. Desarrollo económico regional

El proyecto beneficiará económicamente a los establecimientos yerbateros y tealeros instalados a lo largo de la RP 222, RP 221 y área de influencia facilitando el acceso fluido de la producción primaria. Los productores agropecuarios también se verán beneficiados superando los condicionamientos climáticos para el traslado de su producción, a los centros de acopio o el suyo y de sus familias a localidades cercanas por consultas técnicas, acceso a servicios, etc.

En cuanto al desarrollo social regional contribuirá a la conectividad y mejoramiento de la calidad de vida de la población residente en el área con el sector limítrofe de la República Federativa del Brasil como con el resto de la Provincia de Misiones, facilitando la incorporación de áreas que al momento operan como asentamientos aislados. Este desarrollo vial paralelo a la ruta que comunica El Soberbio con San Vicente establece un cuadrángulo de acceso al río Uruguay que contribuirá al desarrollo en un sector caracterizado por un aislamiento relativo como consecuencia de la no-existencia de vías con carpeta de rodadura asfaltada.

Respecto a la optimización del recurso vial el proyecto contribuirá a mejorar el sistema de transporte de la región, satisfaciendo la demanda de la población local, de las áreas vecinas y las necesidades de la comunicación trans-fronteriza, minimizando los costos de operación y gastos de mantenimiento del parque automotor que opera en el área de influencia.

Permitirá descongestionar el tráfico del tránsito pesado de la RP 7, proveniente de RN 12 y con 9 destino a la zona centro de la Provincia y a la ruta provinciales que transitan de este a oeste la provincia.

XIX.- IMPACTOS SOCIO - AMBIENTALES DE LAS OBRAS – PRE-SELECCIONADAS

A. - Consideraciones Generales

Los impactos socio-ambientales del Programa son múltiples y predominan los de signo positivo, ya que el propósito del Programa es promover el desarrollo económico de las regiones más relegadas del país. Las obras que se incluyen en el Programa consisten en un mejoramiento impostergable de vías existentes, lo que significa un impacto positivo muy importante para las economías regionales.

Los impactos sociales y ambientales identificados para los proyectos considerados viables para el Programa, pueden ser mitigados razonablemente con las medidas de mitigación propuestas en los Planes de Gestión Ambiental y Sociales (reasentamiento involuntario y pueblos indígenas)

Dentro de los Proyectos considerados finalmente como viables, hubo algunos casos en los que hubo que proponer adecuaciones al proyecto original para minimizar las afectaciones y potenciar los beneficios. De esta manera los impactos remanentes resultaron los típicos para obras viales, para los cuales existen y aplican medidas de mitigación conocidas y probadas en proyectos de esta naturaleza.

Las misiones del Banco están asesorando el proceso de adecuación de la documentación existente para la tramitación del financiamiento que las obras requieren. El equipo de proyecto del Banco ha revisado y sugerido complementaciones a los EIA preparados por firmas consultoras locales, en el marco de los requerimientos estándar exigidos en la Argentina para este tipo de obras.

Es necesario destacar que en todos los casos analizados, los estudios ambientales de los Proyectos habían sido realizados en un momento en que no estaba previsto solicitar financiamiento al Banco.

Por este motivo, si bien los estudios no respondían a los requerimientos que normalmente requiere el Banco, cumplieron en su momento con todos los requisitos exigidos en los términos de referencia elaborados por las autoridades locales, y fueron aprobados oportunamente para la realización de las obras.

Se ha iniciado un proceso de colaboración con el Banco para que se puedan adecuar estos estudios a los requerimientos ambientales y sociales que establece el Banco antes de la

evaluación final del proyecto, incorporando los aspectos que habían sido omitidos o que requerían de mayor desarrollo en los estudios originales.

Desde un punto de vista ambiental, se ha recomendado, entre otras cosas, complementar los estudios con información referida a la relación entre las obras previstas y los bosques nativos a lo largo de la zona de camino.

A partir de las recomendaciones del Equipo Técnico del Banco y sus consultores, los EIA están siendo actualizados considerando las condiciones ambientales y sociales existentes en la zona de obra y su área de influencia, atendiendo a la posible existencia de áreas sensibles, especies protegidas, áreas de reserva natural, comunidades indígenas o grupos sociales vulnerables, con el objeto de evaluar los posibles impactos ambientales derivados de las obras y las medidas de mitigación requeridas para reducir estos impactos. Asimismo se considerará con especial detalle la posible afectación de propiedades privadas y a comunidades indígenas en la zona de influencia del proyecto.

Los impactos ambientales fueron analizados a dos niveles: el área de afectación directa determinada por el área operativa de la obra y el área de afectación indirecta determinada por un alcance de varios kilómetros a su alrededor, zona donde se estimó que podrían manifestarse impactos ambientales indirectos. El alcance del área de influencia indirecta resultó variable para cada proyecto y estuvo determinada por la naturaleza de cada obra y el contexto socio-ambiental donde se desarrollaba.

En términos generales, puede decirse que prácticamente todas las obras presentadas transcurren por zonas ya intervenidas por la traza actual del camino, lo que limita realmente los impactos que se pueden producir. Estas obras consisten básicamente de mejoras y ampliaciones de caminos existentes.

En ninguno de los proyectos analizados se han detectado interferencias con áreas protegidas, especies protegidas o sitios con valor histórico, arqueológico o paleontológico que pudieran ser afectados por las obras. Tampoco se observaron interferencias con comunidades indígenas.

Por este motivo, en términos generales no se identificaron impactos ambientales relevantes que pudieran impedir el desarrollo de las obras.

B. - Impactos Comunes A Todas Las Obras

Los proyectos presentados, los impactos ambientales negativos que se detectan son típicos para este tipo obras de ampliación y mejoras de rutas preexistentes.

Los principales impactos negativos están relacionados normalmente a la etapa de construcción, con la adquisición de la franja de dominio para el camino, la explotación de áreas de préstamo (canteras), la instalación de obradores y campamentos, la instalación de plantas asfálticas, depósitos de materiales, talleres, depósitos de combustibles, almacenamiento de sustancias peligrosas, utilización de agua, descarga de efluentes, producción de residuos y tránsito de camiones.

Por su parte, respecto a los impactos sociales de los proyectos pre-identificados, se espera que sean altamente positivos. No obstante, se están revisando con especial detalle la posible afectación de propiedades privadas y a comunidades indígenas en la zona de influencia del proyecto.

En la mayoría de los casos, estos impactos ambientales negativos podrán ser mitigados o minimizados razonablemente mediante la elaboración y aplicación de un Plan de Gestión Ambiental (PGA) y Planes Sociales, cuando pertinente para cada obra, donde se incluyen y detallan las medidas de protección ambiental y social necesarias.

Los impactos positivos más importantes de los proyectos analizados están relacionados con el aumento de la demanda de empleo y de servicios en las comunidades cercanas a la obra (mano de obra, transportes, alojamiento) y la provisión de insumos y servicios por parte de las empresas relacionadas con la industria de la construcción.

En algunos casos el equipo de proyecto del BIRF solicitó una profundización de los análisis realizados y un mayor detalle en la descripción de las medidas de protección ambiental y

social incluidas en los EIA, para lograr que el PGA y Planes de Reasentamiento o de Pueblos Indígenas – como sea pertinente - de cada obra pueda constituirse en herramientas operativas eficaces con el nivel de detalle necesario y suficiente para asegurar su aplicabilidad por parte de los contratistas y/o de la provincias beneficiarias. En este sentido, los EIA incluirán Planes de Gestión Ambiental y Sociales – como pertinentes - con medidas específicas y detalladas para mitigar adecuadamente los impactos de la intervención en el marco del Programa.

En particular, el Banco solicitó con especial énfasis que se levantara información detallada de todos los afectados por cada obra, cuantificando superficie ocupada, proporción afectada por la obra, tipo de vivienda, tipología de los pobladores, necesidades de reasentamiento, estimación de costos y expectativas de los afectados frente a la obra.

C. - Impactos Específicos De Las Distintas Obras

Las rutas provinciales presentadas son las rutas

- Ruta Provincial 304 en Tucumán
- Ruta provincial 3 en Chaco
- Ruta provincial 221 y 222 en Misiones

El equipo de proyecto del Banco efectuó un relevamiento de ambas zonas de los proyectos a los efectos de constatar in situ la situación socio ambiental de las obras.

Ruta provincial 304 en Tucumán

No se han detectado impactos ambientales negativos que pudieran impedir el desarrollo del proyecto, resultando en un balance positivo, atento las dimensiones reducidas del área afectada y los beneficios altamente favorables de la implantación del mismo.

Los principales impactos ambientales por las actividades del proyecto pueden resumirse en:

Sobre el Medio Natural

Calidad de Aire: Durante la etapa constructiva del proyecto se ejecutarán acciones que tendrán efectos puntuales y transitorios sobre la calidad de aire actual en el área de influencia directa del proyecto. El incremento de polvo atmosférico, ruido y efluentes gaseosos producirán impactos, siempre de baja magnitud e importancia.

Calidad de Agua Superficial: No se producirán impactos negativos significativos sobre el agua superficial, salvo por eventos o circunstancias fortuitas como vuelcos de efluentes, productos o hidrocarburos que puedan llegar a los cauces en el área de influencia. Estos impactos han sido identificados con muy bajo riesgo de ocurrencia.

Calidad de Agua Subterránea: El proyecto no afectará la calidad del agua subterránea en el área de influencia del proyecto, puesto que no se identifican acciones capaces de alterar el recurso.

Suelos: El proceso constructivo especialmente desarrollado para mitigar los efectos negativos durante la etapa constructiva, permite reducir el mínimo posible la intervención sobre los suelos. Los impactos sobre la calidad de suelos y el escurrimiento superficial del mismo no son importantes y se podrán observar puntualmente en la construcción y montaje del paquete estructural, puentes, obras de arte menores y las obras complementarias.

Flora: El proyecto no contempla desmontar ningún monte de árboles a lo largo de todo el tramo de la ruta, excepto algunos ejemplares puntualmente localizados en los sectores de ensanche de la ruta, acceso a propiedades, en algunas de las intersecciones con rutas y accesos a lo largo de la traza. Sin embargo conforme se observa en el Capítulo 7 - Plan de Manejo Ambiental, se prevé un arbolado paisajístico en zona de camino de 33.600 unidades sobre el área operativa del proyecto.

Fauna: Los impactos sobre la fauna silvestre están relacionados con la alteración del hábitat por la remoción de suelo y cobertura vegetal del área que se utilizará para el montaje del paquete estructural, puente y ensanche de la ruta, así como por el funcionamiento de los obradores y campamento. Los impactos son puntuales, de mediana a baja importancia y se reducirán, revertirán y remitirán al estado original de la zona, una vez concluida la obra.

Sobre el Medio Socioeconómico Cultural

Paisaje: El área operativa del proyecto es un área que se encuentra perturbada por el hombre en forma bien definida, especialmente en el tramo 1 y 2. Evidentemente la fisonomía original cambiará durante la etapa constructiva y será distinta, con la renovación de este tramo de ruta. Conforme lo anterior, se debe considerar que la construcción de esta vía modificará efectivamente el paisaje del área de influencia directa del proyecto.

A su vez, con la renovada vía se mejorará el flujo del tránsito vehicular de la región y se producirá un impacto positivo debido a los nuevos diseños de cruces de rutas y sus instalaciones de iluminación y nueva cartelería así como arreglos vegetales, eliminación de los sitios de anegamientos por limpieza de alcantarillas, cauces y cunetas sobre el área operativa del proyecto.

Empleo: La etapa constructiva del proyecto producirá un impacto positivo sobre las poblaciones en el área de influencia del mismo, por la demanda de mano de obra particularmente aquella especializada y necesaria en varias de las actividades de esta.

Actividad económica, comercio y servicios: Los 24 meses de la etapa constructiva del proyecto para cada tramo serán positivos para la economía del área de influencia, por la demanda de bienes y servicios. Mucho más por la posibilidad de tener, durante la etapa operativa para toda la región, unas posibilidades de tránsito que permitirá que la actividad agropecuaria, industrial y comercial prospere, sin limitaciones asociadas a las vías de comunicación y transporte, fortaleciendo el desarrollo económico y elevando la calidad de vida de los habitantes.

Seguridad de la población: Una vez operativo, el proyecto permitirá mejorar las condiciones de transitabilidad, incidiendo positivamente sobre el ahorro de tiempo y combustible, trayendo aparejado como beneficio una mayor seguridad y comodidad en dichos viajes, manteniendo una velocidad más constante con un menor riesgo.

Por otro lado, la reconstrucción y repavimentación de esta vía brindará, especialmente en el Tramo 1, mejores condiciones de circulación para vehículos menores y mejorará la accesibilidad a las zonas urbanas.

Ruta provincial 3 en Chaco

Se prevé que las actividades y acciones de las etapas de construcción y operación de la obra “Ruta Provincial N° 3 Tramo Pampa del Indio – Villa Río Bermejito” producirán afectaciones sobre diversos componentes del medio natural y antrópico, pero los mismos no son lo suficientemente negativos como para que pudieran impedir el desarrollo del proyecto.

Los principales impactos ambientales por las actividades del proyecto sobre el Medio Natural afectan la calidad de:

Aire: Durante la etapa constructiva del proyecto el impacto negativo más destacable sobre el componente calidad de aire es el ruido que producirán las maquinarias utilizadas y el incremento tanto de polvo como de efluentes gaseosos. Dichos impactos son transitorios y de baja magnitud e importancia.

Agua Superficial: Podrá verse afectada negativamente, aunque en forma leve y con muy bajo riesgo de ocurrencia, por la posibilidad de contaminación debida a la ocurrencia de accidentes con residuos peligrosos, residuos tipo sólido urbano, vuelco de efluentes líquidos o por derrame de hidrocarburos.

Agua Subterránea: El proyecto en cuestión posee muy baja probabilidad de ocurrencia de impacto sobre la calidad del agua subterránea. Dicha probabilidad de impacto se encuentra asociada a la explotación de los yacimientos

Suelos: Durante el proceso constructivo se generarán efectos negativos sobre la calidad de suelos y el escurrimiento superficial del mismo, asociados particularmente a las etapas preparatorias del terreno, que tienen que ver con la realización de excavaciones, remoción de suelo y cobertura vegetal, nivelación y compactación del terreno, implantación de la infraestructura necesaria, acopio y utilización de materiales e insumos, generación de RSU y del tipo peligroso así como los efluentes líquidos y derrame de hidrocarburos. Una gestión adecuada de las medidas mitigatorias durante la etapa constructiva reducirá al mínimo posible la intervención sobre los suelos.

Flora: Las perturbaciones sobre la flora se han determinado con calificaciones ambientales negativas, debido a la actividad de remoción de cobertura vegetal requerida por la preparación del terreno para la construcción. El proyecto contempla la forestación y revegetación por medio de la reposición de especies arbóreas sobre el área operativa del proyecto, como medida mitigatoria.

Fauna: La actividad de remoción de suelo y cobertura vegetal producirá alteración del hábitat generando efectos negativos sobre la Fauna. Los impactos revertirán al estado original de la zona, una vez concluida la obra.

Los efectos sobre el Medio Socioeconómico Cultural se encuentran circunscriptos a afectaciones sobre:

Paisaje: La fisonomía paisajística original del área operativa del proyecto, cambiará. El paisaje natural sufrirá un impacto positivo conforme a que aumenta la calidad de la cuenca visual, dado que se podrá apreciar una vía totalmente mejorada, con buena señalización y con un renovado arbolado paisajístico debido al plan de forestación y revegetación de la obra.

Empleo: Durante la etapa constructiva del proyecto el rubro de la construcción es uno de los que impacta más positivamente sobre las poblaciones en el área de influencia del mismo. Dicho impacto se aprecia, principalmente, en la demanda de contratación de mano de obra.

Actividad económica, comercio y servicios: El proyecto, en su etapa constructiva, impacta positivamente sobre el comercio y sobre la demanda de bienes y servicios en el área de influencia directa del mismo. A su vez, durante la etapa operativa, podrá haber mayor actividad agropecuaria y comercial, dadas las nuevas vías de transporte y comunicación asociadas al proyecto en cuestión.

Seguridad de la población: Durante la etapa constructiva, la actividad de movimiento de vehículos y personal traerá aparejada impactos sobre el medio socioeconómico, con efectos negativos asociados a la seguridad de la población en el área de influencia directa e indirecta del proyecto, por el aumento circunstancial de tránsito. Una vez que el proyecto se encuentre en su etapa operativa, permitirá mejores condiciones de transitabilidad, de circulación y de accesibilidad a las zonas urbanas.

Ruta provincial 221 y 222 en Misiones

Los impactos asociados a la obra, se encuentran circunscriptos a afectaciones sobre el medio natural, situándose los de mayor jerarquía sobre el suelo, aire, flora y fauna, y sobre el paisaje, visto este como un aspecto del medio antrópico.

Las actividades tanto de montaje como de funcionamiento de obradores, campamentos, depósitos de materiales y plantas de asfalto y hormigón se desarrollan durante la etapa constructiva, con acciones que producirán impactos negativos y positivos calificados, en general, como de mediana a baja magnitud e importancia, localizados evidentemente sobre el área operativa del proyecto.

Las afectaciones sobre el medio natural prevalecen tanto en cantidad como en intensidad sobre las del medio antrópico. Efectivamente, los impactos negativos se encuentran circunscriptos a afectaciones sobre el medio natural, situándose los de mayor jerarquía sobre el suelo, aire, flora y fauna, y sobre el paisaje, visto este como un aspecto del medio antrópico.

La baja calificación general de los impactos tiene que ver con que los obradores y campamentos y las plantas de asfalto y hormigón, se localizarán sobre áreas agropecuarias bien definidas y alejadas entre uno y dos kilómetros de las localidades de San Vicente

Uno de los efectos más impactantes de esta actividad, tiene que ver con el componente Suelo. Efectivamente, el impacto del montaje y funcionamiento de obradores y la plantas de asfalto y hormigón generará efectos negativos sobre la calidad de suelos, asociados particularmente a las etapas preparatorias del terreno, que tienen que ver con la Realización de excavaciones, remoción de suelo y cobertura vegetal, Nivelación y compactación del terreno, así como la Implantación de la infraestructura necesaria.

Las perturbaciones sobre la flora se han determinado con calificaciones ambientales negativas, debido a la actividad de remoción de cobertura vegetal (está prohibida la

utilización de herbicidas) la extensión del impacto es puntual, así como la posibilidad de reversibilidad parcial una vez terminada la etapa constructiva, el impacto que se producirá tendrá una calificación de mediana importancia,

Este impacto negativo es uno de los más intensos (con el Suelo y Paisaje) de toda la actividad evaluada, especialmente por la ubicación de los predios donde serán implantados los obradores, campamentos y las plantas de asfalto y hormigón.

El Escurrimiento Superficial se verá afectado en el área de ocupación de los obradores, campamentos y las plantas por la implantación de la infraestructura necesaria para ejecutar las actividades propias del mismo

Se han identificado y evaluado otras afectaciones negativas directas producto del Uso de Equipos y Maquinaria Pesada y el Movimiento de Vehículos y Personal y del funcionamiento de las plantas de asfalto y hormigón sobre la calidad de aire, por la Generación de material particulado, Generación de ruido y vibraciones

En cuanto a la calidad de agua subterránea se ha determinado la posibilidad de generarse impactos de calificación leve Esta calificación tiene particularmente que ver con la baja probabilidad de ocurrencia y la extensión puntual de impacto

Las actividades de los obradores y plantas de asfalto y hormigón que producen o generan residuos, emisiones o efluentes, al igual que todas las demás, deben cumplir con las medidas establecidas en el Plan de Manejo Ambiental y los Programas involucrados.

La valoración de impactos ambientales que se ha llevado a cabo, determina su calificación tomando como base que las medidas de mitigación establecidas e impuestas por el PMA serán de obligatorio cumplimiento, durante las etapas y actividades del proyecto. De no ser así, las probabilidades de ocurrencia de eventos productores de impactos negativos aumentarían notablemente, así como las valoraciones de los demás parámetros involucrados en la polinómica utilizada por el equipo multidisciplinario, dando como resultado que las actividades serían inviables.

El componente suelo podrá ser afectado negativamente, aunque en forma leve por las tareas preliminares como, implementación de las plantas de acopio materiales y utilización de materiales e insumos, la generación de RSU y del tipo peligroso así como los efluentes líquidos y derrame de hidrocarburos. Las instalaciones se encuentran ubicadas en un área de bajo riesgo de vulnerabilidad a los efectos naturales, incluyendo aquellos de tipo climático, los relacionados con fenómenos de remoción en masa así como los geológicos, de modo que no se generarán riesgos sobre los recursos hídricos, ni sobre el componente forestal que rodea el área. Esto implica además la salvaguarda de los factores básicos de seguridad sobre las instalaciones y equipos, así como de los operarios

También se calificaron como impactos negativos de baja importancia en el componente Condiciones Higiénico Sanitarias (Salud de la Población, Infraestructura Sanitaria y Proliferación de Vectores) que se pueden producir por las actividades de Generación de material particulado, Generación de residuos tipo sólido urbano, Generación de efluentes líquidos y Derrame de hidrocarburos.

Se prevé la posibilidad de que, por las actividades propias de los trabajadores en los obradores y las plantas de asfalto y hormigón, se produzcan eventos, accidentes o enfermedades profesionales, que se traducen en la matriz en impactos negativos sobre la seguridad de los trabajadores. Conforme lo anterior, se han identificado impactos sobre la Seguridad de Operarios, que tienen que ver con el Movimiento de Vehículos y Personal, Movimiento de Maquinaria Pesada, Acopio y Utilización de Materiales e Insumos y Generación de Ruido y Vibraciones.

Asimismo es posible que, aunque con baja probabilidad de ocurrencia, se susciten eventos que pongan en riesgo la Seguridad de la Población (tránsito de personas por las inmediaciones de obradores, campamentos y plantas), particularmente debido al movimiento de maquinarias, equipos y vehículos en el área de influencia directa de los obradores.

Por otra parte sobre la Actividad Económica también se producirá un impacto positivo medio debido a la contratación de mano de obra local y a la generación de expectativas (estilo de vida) de estas personas.

En el mismo sentido se considera la demanda de empleo como un impacto importante, aunque no especialmente trascendente por el número de trabajadores ocupados, cuanto por el tiempo en que estarán ocupados, que serán 36 (treinta y seis) meses, conforme se ha descrito en párrafos anteriores. La sumatoria de estos efectos beneficiosos configura un cuadro con valoraciones positivas significativas para el medio socioeconómico del área de influencia del proyecto.

Movimiento de suelos, Construcción de Paquete Estructural, Obras Complementarias:

Esta actividad es la que producirá la mayor cantidad de impactos negativos importantes sobre el medio ambiente (comparada con las cuatro actividades evaluadas y valorizadas para la Etapa Constructiva del proyecto) 402 impactos sobre 903 impactos para toda la matriz.

La visualización de la actividad en la matriz presentada en el EIA, permite observar que 337 de los impactos valorizados son negativos

De los 337 impactos negativos detectados, 166 de ellos están calificados como de mediana a alta magnitud

Por otra parte, la materialización del proyecto de la Ruta Provincial N° 221, 222 permitiría fomentar el turismo en la región ya que vincularía a la localidad del Soberbio o, transcurriendo por un paisaje de atractivos naturales y potencial crecimiento en actividades económicas vinculadas al turismo, por la cercanía a los Saltos del Mocona.

El funcionamiento del sistema vial con la renovada ruta, conforme lo visto, tendrá efectos positivos sobre aspectos socioeconómicos destacados. Se prevén impactos de alta calificación sobre las Actividades Económicas locales y regionales

X - PLANES DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

A. - Consideraciones Generales

Dado la extensión territorial de la Región del Norte Grande, la intervención de un gran número de actores descentralizados (como son las DPVs), la baja complementariedad entre algunas de las obras propuestas en una provincia con las propuestas en otra, la diferencia en el avance de preparación de estudios de factibilidad técnica y socioeconómica en varios de los proyectos del Programa, la incertidumbre asociada a las alternativas inicialmente planteadas para las obras, y las diferencias en el estado de conservación de las redes viales nacionales y provinciales entre provincia y provincia, el equipo de proyecto no consideró apropiado realizar una evaluación ambiental estratégica para el Programa.

La mayoría de las obras incluidas en el Programa serán independientes unas de otras y por lo tanto se ha definido como estrategia la ejecución de Estudios de Impacto Ambiental (EIA) y PGAs individuales para las obras mayores de ampliación, y la elaboración de PGAs para las obras de rehabilitación.

El enfoque del equipo de proyecto incluye un análisis estratégico a nivel macro. Los impactos negativos identificados en los EIA serán objeto de medidas de prevención y mitigación que conformarán los PGA, y el costo correspondiente será incluido en los presupuestos de obra de los proyectos.

Los EIA se realizaron en concomitancia con las demás evaluaciones técnicas y socioeconómicas previstas, de manera que la selección de alternativas y el cálculo de costo de los proyectos contemplaran las medidas de prevención y mitigación ambiental.

Para los proyectos que se incluyan en el programa, se incluirán especificaciones detalladas en el diseño de los criterios de elegibilidad a ser definidos en el Reglamento Operativo del Programa.

Dentro de los criterios de elegibilidad social y ambiental se incluye el análisis de los siguientes temas:

- cumplimiento de las normas aplicables, tanto a nivel nacional, como provincial y municipal, incluyendo autorizaciones y licencias;
- cumplimiento de las políticas aplicables del Banco, tales como OP-4.10 (Política Operativa de Pueblos Indígenas), OP-4.01 (Política de Evaluación Ambiental) y OP-

4.12 (Política sobre Reasentamientos Involuntarios)OP – 4.04 (Hábitats Naturales) OP
4.36 (Bosques);

- impactos directos e indirectos a corto, mediano y largo plazo, en especial los potenciales reasentamientos, e impactos en zonas sensibles o protegidas;
- medidas de prevención, mitigación y monitoreo, y los responsables correspondientes;
- planes de contingencias y gestión ambiental, incluyendo temas de salud y seguridad;
- difusión de la información y consultas públicas;
- condiciones especiales para documentos de licitación; e
- impactos positivos del proyecto.

Los Planes de Gestión Ambiental de cada obra serán elaborados como parte de los EIA´s y servirán como herramientas operativas para los contratistas, de cumplimiento obligatorio en todos sus aspectos y alcances.

En los PGAS se detallarán las medidas propuestas para mitigar los impactos sociales y ambientales. Cada medida propuesta incluirá una descripción de los objetivos, metodologías, presupuesto, cronograma y responsable de su aplicación. Asimismo incluirá indicadores de éxito de la aplicación de cada medida.

Los PGAS de las obras cumplirán con los requerimientos ambientales de la DNV (MEGAI).

B. - Seguimiento y Monitoreo Ambiental y Social

Los PGAS y Planes Sociales (Reasentamiento Involuntario y de Pueblos Indígenas) – cuando pertinentes – operativos de cada obra incluirían las acciones de Monitoreo Ambiental y Social seguimiento de las medidas de mitigación con el propósito de verificar la correcta aplicación y la eficacia de las medidas propuestas. Esto permitirá implementar cuando resulte necesario, las acciones correctivas pertinentes a los efectos de optimizar la gestión ambiental de la obra.

Al finalizar cada obra incluida en el Programa se realizará una Auditoria Ambiental independiente para verificar el cumplimiento de las obligaciones ambientales, detectar eventuales pasivos ambientales y/o sociales que resulte necesario mitigar

C. - Costos de la Gestión Ambiental y Social

Los costos de la gestión ambiental y social son incluidos en los presupuestos de las obras. El PGA operativo de cada obra incluirá los programas de Gestión Ambiental y Social necesarios para minimizar los impactos ambientales, con sus costos asociados a los efectos de efectuar las previsiones presupuestarias con la anticipación suficiente.

Los costos ambientales de los proyectos incluidos en la Muestra Representativa, adicionales a los incluidos como parte de las especificaciones de obras y que hacen parte del presupuesto de construcción, son los siguientes:

Ruta Provincial 304 en Tucumán \$ 3.180.000.-

Ruta Provincial 3 en Chaco \$ 3.390.000.-

Ruta Provincial 221 y 222 en Misiones \$ 1.509.000.-

XI CONCLUSIONES

De acuerdo con los estudios de impacto ambiental realizados, los Proyectos presentados no presentan (en términos generales) impactos ambientales severos que pudieran comprometer su viabilidad.

En general se trata de obras de rehabilitación de caminos existentes, donde las tareas a desarrollar se mantienen dentro del área de camino actual. Cuando se producen afectaciones a las propiedades o a los habitantes del lugar, son de pequeña escala y pueden manejarse razonablemente con las medidas de mitigación incluidas en el PGA a costos aceptables para los Proyectos. No se afectan especies protegidas de la flora o de la fauna. Tampoco se interfiere con áreas de reserva natural o sitios de interés arqueológico, paleontológico o histórico.

– Todas las obras incluidas en la Muestra Representativa son proyectos de rehabilitación y mejora de vías existentes.

- Son proyectos viables desde el punto de vista ambiental y social debido a que los beneficios esperados por su realización supera con creces los impactos ambientales y/o sociales que se producen, los cuales son moderados o bajos y pueden mitigarse a niveles razonablemente bajos con el Plan de Gestión Ambiental y Planes Sociales (Reasentamiento Involuntario y de Pueblos Indígenas) – cuando pertinentes – de las obras.

- No se han identificado impactos ambientales o sociales de nivel significativo que impidan su realización. Los impactos observados son comunes a obras de rehabilitación y mejoramiento de vías existentes que no interfieren ni generan conflictos con recursos naturales valiosos, áreas naturales protegidas o elementos del patrimonio arqueológico, histórico o paleontológico.

- Todas las obras cumplen con el mismo nivel de exigencias ambientales requeridas por la legislación de Argentina y los manuales de Gestión Ambiental de la DNV

- El contrato para las obras incluirá los requerimientos establecidos en las Políticas Operativas del Banco, específicamente en lo concerniente a su Política de Medio Ambiente, Reasentamiento Involuntario y Pueblos Indígenas.