

INFORME DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

PROGRAMA CAMINOS PROVINCIALES PARA LA PRODUCCIÓN ARGENTINA

1. INTRODUCCIÓN

Durante la preparación del Programa Caminos Provinciales para la Producción (PCPP) se incluyeron una serie de consideraciones ambientales y sociales que permitirán asegurar la sostenibilidad socio-ambiental del mismo y cumplir con las legislaciones ambientales nacionales y provinciales de Argentina, como con las Políticas de Salvaguarda del Banco Mundial (PSBM). Dichas consideraciones consistieron en:

- Elaborar un Marco Conceptual para el Manejo Ambiental y Social (MCMAS) para el PCPP
- Evaluar ambiental y socialmente el primer paquete de obras aplicando el MCMAS

Asimismo, se tomaron en cuenta una serie de aspectos para incluir dentro del Marco Conceptual, con el fin de asegurar una adecuada gestión socio-ambiental durante la ejecución del Programa, entre los que cabe mencionar el desarrollo de un Plan de Fortalecimiento de la Gestión Socio-Ambiental y la inclusión de información secundaria de base para la evaluación socio-ambiental.

En la elaboración del MCMAS, participaron: el especialista ambiental del Banco Mundial (BM), las Unidades Ambientales de las Direcciones de Vialidad Provincial (UA-DVPs) de las provincias de Chubut, Neuquén, Entre Ríos, Corrientes, Santa Fe y Córdoba y la Unidad Central del PCPP (UCP). Se efectuaron diversos talleres de discusión y consulta, con el fin de obtener un documento consensuado con los principales actores que utilizarán este instrumento. Asimismo, durante este proceso, participaron las Autoridades Ambientales de las Provincias interesadas en adherirse al Programa, quienes mostraron un alto interés en el desarrollo del MCMAS, ya que contribuirá a mejorar la gestión socio-ambiental en el sector transporte.

Como parte del proceso de evaluación del PCPP, se realizaron las respectivas Evaluaciones Ambientales Expeditivas (EAEx) que incluyen la Ficha Ambiental y Social (FAS) desarrollada para cada uno de los proyectos propuestos en el Programa. Anexo 1.

Durante el proceso de preparación del Programa se llevó a cabo una visita de evaluación de campo a una muestra representativa de los proyectos del primer paquete de obras, conjuntamente con el especialista ambiental del BM y UA-DVPs.

Finalmente, dentro del Marco Conceptual se elaboró un Plan de Fortalecimiento Institucional para la Gestión Socio-Ambiental (PFI-GSA), discutido y consensuado con las UA-DVPs a través de talleres efectuados, con el fin de identificar y acordar acciones concretas que permitan mejorar y fortalecer la gestión socio-ambiental en cada una de las Unidades.

2. IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS

El Programa tiene previsto desarrollar obras de rehabilitación y mantenimiento de la red vial provincial. No se tiene previsto la ampliación ni construcción de nuevas vías, razón por la cual se espera que los impactos negativos al entorno natural y a la población sean mínimos. Sin embargo, existen varias actividades vinculadas con la ejecución de las obras que pueden generar potenciales riesgos socio-ambientales, siendo por lo tanto necesario identificarlas con el fin de proponer acciones o medidas destinadas a prevenir, mitigar y/o compensar los potenciales impactos negativos.

Cabe señalar que los impactos socio-ambientales previstos en el Programa son principalmente directos y temporales, presentándose durante la ejecución de las obras.

2.1 Actividades susceptibles de generar impactos ambientales y sociales

Las actividades que podrán generar efectos negativos tanto al entorno natural como a la sociedad, en las diferentes fases de un subproyecto son las siguientes:

Previo a la ejecución de obras:

- Selección de áreas para la ubicación de campamentos, equipo y plantas asfálticas
- Transporte de combustibles y lubricantes.

Durante la ejecución de obras:

- Transporte de material y combustibles.
- Manejo de lubricantes y combustible de los equipos en campamentos y plantas asfálticas
- Operación de las plantas de asfalto que producen contaminación atmosférica.
- Actividades mismas de la construcción que puede crear condiciones peligrosas de tránsito al interferir el normal flujo vehicular
- Acarreo de materiales inapropiados hacia áreas de disposición final.
- Eliminación de desechos sólidos en los campamentos y sitios de trabajo

Una vez ejecutadas las obras:

- Recuperación de áreas utilizadas como préstamo, cuando se justifique.
- Manejo de sitios de depósito de material de desperdicio.
- Revegetación de las áreas intervenidas.

2.2 Potenciales impactos ambientales y sociales

Contaminación atmosférica:

Emisión de partículas a la atmósfera que se podrán generar con ejecución de las obras de rehabilitación y mantenimiento de los caminos. Este impacto se presentará en la ejecución de las siguientes actividades: a) Operación de maquinaria y equipo por la emanación de gases producto de la combustión de derivados del petróleo; b) explotación de áreas de préstamos o yacimientos de materiales; y c) acarreo de material; entre otras actividades.

Contaminación de desechos sólidos:

Dentro de los contaminantes que se producirán en la fase de ejecución de las obras se tienen los residuos de material y productos residuales de la maquinaria como filtros, repuestos usados, neumáticos, depósitos de aceite, basura, entre otros.

Impacto por ruido y/o vibraciones:

El uso de maquinaria y equipo durante la ejecución de las obras, explotación de préstamos de material y mejoramiento de la carretera puede ocasionar niveles de ruido que afecten a los trabajadores y en ciertos casos a pobladores ubicados a lo largo de las carreteras.

Contaminación visual:

La disposición final de materiales de desecho en el derecho de vía sin criterio ambiental y social en la ejecución de las obras, puede alterar el paisaje o bellezas escénicas existentes.

Afectación de áreas protegidas:

La ejecución de proyectos en zonas declaradas bajo régimen de protección ambiental o en zonas de alta sensibilidad del medio, sin un adecuado manejo ambiental del área, puede ocasionar efectos negativos a este tipo de áreas sensibles desde el punto de vista ambiental.

3. EVALUACIÓN AMBIENTAL

El Programa prevé únicamente la rehabilitación y mantenimiento de la red vial provincial existente, razón por la cual no se anticipa impactos socio-ambientales significativos que pudieran poner en riesgo el entorno natural, ni a pobladores ubicados en el área de influencia directa e indirecta donde se ejecutarán las obras. En este sentido ha sido clasificado como "Categoría B" de acuerdo a la Directriz Operacional de Evaluación Ambiental (OP 4.01) del BM

Esta categoría se fundamenta en el hecho de que las obras previstas en el Programa, no causarán impactos ambientales significativos y sus medidas de prevención, mitigación y/o compensación son fácilmente identificables y mitigables con un adecuado manejo ambiental y social durante las diferentes fases del ciclo de proyecto. Cabe mencionar que los principales impactos o afectaciones socio-ambientales ocurrieron en el pasado cuando se construyeron los caminos.

La evaluación ambiental del Programa se centró en 3 temas principales: a) Revisión de las Políticas de Salvaguarda del Banco que se activan con el Programa; b) Elaboración del MCMAS del PCPP; c) Evaluación socio-ambiental del primer paquete de proyectos a financiar con recursos del Banco.

3.1 Políticas de Salvaguarda Ambiental y Social que se aplican al Proyecto

Política de Evaluación Ambiental [OP 4.01]

En relación con los aspectos ambientales, se activa la Política de Evaluación Ambiental ya que a pesar de que no se tiene previsto impactos ambientales significativos, es necesario identificar acciones y medidas de prevención, mitigación y/o compensación, que permitan asegurar la sostenibilidad ambiental y social de los subproyectos. Con la aplicación de esta política se acordó con el QAT: i) la elaboración del MCMAS para el PCPP; ii) la presentación de la respectiva evaluación ambiental del primer paquete de obras aplicando el MCMAS; y iii) la preparación de un Plan de Fortalecimiento Institucional para mejorar la gestión socio-ambiental, el cual fue incluido dentro del MCMAS.

Política de Hábitats Naturales [OP 4.04]

Existe la posibilidad de que alguno de los proyectos a financiarse con recursos del Programa atraviese zonas declaradas bajo algún tipo de régimen de protección ambiental o áreas ambientalmente sensibles. Sin embargo no se ejecutaran obras en zonas intangibles declaradas bajo algún tipo de régimen de protección. En este sentido no se activa esta Política ya que no se prevé la afectación de especies en peligro de extinción.

Política de Control de Plagas [OP 4.09]:

No se activa esta Política ya que no se prevé la afectación de áreas por el inadecuado uso de pesticidas en los derechos de vía.

Política de Pueblos Indígenas [OD 4.20]

No se activa esta Política ya que no se identificaron grupos sociales vulnerables en el primer paquete de obras.

Política de Reasentamiento Involuntario [OD 4.30]

No se tiene previsto la afectación de viviendas ni predios privados con la ejecución de las obras dentro del Proyecto, debido al tipo de obras que se tiene previsto desarrollar. En este sentido no se activa la Política de Reasentamiento Involuntario.

Política de Patrimonio Cultural y/o Físico [OPN 11.03]

Esta Política se activa preventivamente, para que en el caso que se determine una potencial afectación del Patrimonio Cultural y/o Físico, se desarrolle una adecuada estrategia para

evitar impactos que perjudiquen este tipo de riqueza cultural. Cabe señalar nuevamente que no se tiene previsto la ampliación ni la construcción de nuevas vías con lo cual se minimiza este potencial riesgo de afectación.

3.2 Marco Conceptual para el Manejo Ambiental y Social para el PCPP

Durante la primera fase del Programa Caminos Provinciales (PCP), se incluyó la temática ambiental y social, logrando resultados muy positivos durante la ejecución del mismo; sin embargo, tomando en cuenta las lecciones aprendidas y tratando de introducir nuevos elementos que permitan mejorar la gestión socio-ambiental, para esta segunda fase del Proyecto, se acordó la incorporación de una serie de elementos, entre los que destaca la elaboración del MCMAS, con el fin de optimizar la gestión socio-ambiental y cumplir tanto con la legislaciones ambientales nacional y provincial, como con las PSBM.

Objetivo del Marco Conceptual para el Manejo Ambiental y Social para el PCPP

El objetivo general del MCMAS es contar, en las diferentes fases del ciclo de un proyecto, con un instrumento de fácil uso y aplicación que permita definir sobre la base de un diagnóstico, los procedimientos de gestión socio-ambiental en su relación interna y externa, las herramientas necesarias para asegurar la incorporación de las variables socio-ambientales en los proyectos y cumplir con la Legislación del País y las PSBM.

Entre los objetivos específicos de este instrumento se destacan:

- (i) Proponer una herramienta que identifique de una forma rápida, los aspectos legales e institucionales más relevantes que deben tomarse en cuenta para cumplir con la legislación ambiental y los respectivos procedimientos para su cumplimiento;
- (ii) Definir los procedimientos de gestión socio-ambiental en las diferentes fases del ciclo de proyecto;
- (iii) Presentar una metodología fácil y rápida para la categorización de un proyecto en función del riesgo socio-ambiental, con el fin de proponer para cada nivel de riesgo los estudios ambientales y/o sociales requeridos, para cumplir con la legislación ambiental nacional y provincial y las PSBM;
- (iv) Definir instrumentos de gestión socio-ambiental a nivel interno, tanto de la UCP, como de las UA-DPVs, con el fin de dejar una huella o evidencia de la gestión socio-ambiental desarrollada a lo largo del ciclo de proyecto;
- (v) Identificar los procedimientos requeridos para cumplir con las autoridades ambientales nacionales, provinciales y las PSBM;
- (vi) Identificar a los responsables de la gestión socio-ambiental, y su rol en cada una de las etapas de proyecto;
- (vii) Preparar un Plan Fortalecimiento Institucional para la Gestión Socio-Ambiental (PFI-GSA), con el fin de identificar actividades y acciones dirigidas a fortalecer las UA-DVPs.

Cabe señalar que esta herramienta de gestión socio-ambiental debe ser dinámica con el fin de ser actualizada periódicamente, con el objetivo de un mejoramiento continuo de la gestión ambiental y social en el ámbito del PCPP

3.3 Evaluación Socio-Ambiental del primer paquete de obras

Como parte del proceso de preparación del Programa, se evaluó el primer paquete de obras que se tiene previsto ejecutar en 6 Provincias (Chubut, Neuquén, Entre Ríos, Corrientes, Santa Fe y Córdoba), el cual está compuesto por 21 proyectos de la red vial provincial.

Aplicando el MCMAS, las UAs-DPVs desarrollaron las respectivas Evaluaciones Ambientales Expositivas (EAEx) que incluyó la Ficha Ambiental y Social (FAS).

Esta Ficha fue desarrollada bajo los lineamientos establecidos por el QAT en la Guía para la Evaluación Ambiental y Social Rápida de Proyectos Viales y consiste básicamente en un "checklist" que incorpora criterios de salvaguarda para definir el nivel de riesgo socio-ambiental de un proyecto y los requerimientos de Estudios Ambientales y Sociales.

Tanto las EAEx como las FAS del primer paquete de proyectos, fueron revisados por la UCP y validadas por el especialista ambiental del Banco durante la visita de evaluación ambiental de campo, efectuada en el mes de marzo del 2005 a una muestra de proyectos.

Los resultados de la evaluación ambiental aplicando el Marco Conceptual, determinaron que en el primer paquete de obras no se presentaron proyectos con alto riesgo socio-ambiental, o de "nivel 1"; 2 proyectos tienen un moderado riesgo socio-ambiental, es decir "nivel 2"; y 19 proyectos tienen una clasificación como "nivel 3", es decir de bajo riesgo socio-ambiental. Ver FAS del Anexo 1.

A continuación se presenta los resultados del análisis socio-ambiental de cada uno de los proyectos incluidos dentro del primer paquete de obras:

Cuadro 1. Resumen de la aplicación de la Ficha Ambiental y Social. Primer paquete de obras

Provincia	Proyecto	Modalidad de Contrato	Sensibilidad del medio	Nivel de riesgo Ambiental y Social
Córdoba	Malla 101: RP N°17 – RP N°10	CRema	Baja	Bajo
	Malla 102: RP N°17 – RP N°3	CRema	Baja	Bajo
	Malla 103: RP N°13 – RP E-87	CRema	Baja	Bajo
	Malla 104: RP N°13 - RP N°3	CRema	Baja	Bajo
	Malla 105: RP N°13 - RP N°3	CRema	Baja	Bajo
Corrientes	Malla 1:RP N°5-RP N°9- P N°20-RP N°43	CRema	Baja	Bajo
	Malla 2: RP N°13 – RP N°27	CRema	Baja	Bajo
	Malla 3:RP N°94-RP N°71-RP N°34	CRema	Baja	Bajo
	RP N°40: RN N°123-RN N°14	Obra Puntual	Baja	Bajo
Chubut	Ruta N°2: Empalme RN No3- Puerto Pirámide	Obra Puntual	Moderada	Moderado
	Ruta N°71: Cholila-Portada norte Parque Nacional Los Alerces	Obra Puntual	Baja	Bajo
	Ruta N°71: Trevelin–Estancia Amancay	Obra Puntual	Moderada	Moderado
Entre Ríos	RP N°11: Arroyo Salto- Acceso Diamante	Obra Puntual	Baja	Bajo
	RP N°11: Acceso Diamante-Arroyo Doll	Obra Puntual	Baja	Bajo
Neuquén	Malla N°1: RP N°7- RP N°8-RP N°51	CRema	Baja	Bajo
	Malla N° 2: RP N°17	CRema	Baja	Bajo
Santa Fe	Malla N° 1: RP N° 1	CRema	Baja	Bajo
	Malla N°2: RP N°1- RP N°39	CRema	Baja	Bajo
	Malla N°3: RP N°1-RP N°31-RP N° 40	CRema	Baja	Bajo
	Malla N°4: RP N°2- RP N°4-RP N° 62	CRema	Baja	Bajo
	Malla N°5: RP N°2- RP N°4	CRema	Baja	Bajo
TOTAL: 21 Proyectos				

Nivel de riesgo socio-ambiental

Nivel 1: Proyectos con **alto riesgo ambiental** debido a que el área de influencia presenta altos niveles de sensibilidad del medio, y las obras civiles que se tiene previsto desarrollar son de alta envergadura, lo cual pone en alto riesgo el entorno natural, su biodiversidad, la población y su riqueza cultural.

Nivel 2: Proyectos con **moderado riesgo ambiental** ya que el área de influencia del proyecto presenta ciertos riesgos por la sensibilidad del medio. Las obras que se tiene previsto desarrollar y el nivel jerárquico de la vía, no coloca en riesgo el entorno natural, su biodiversidad, la sociedad y su riqueza cultural.

Nivel 3: Proyectos con **bajo riesgo ambiental** por las características de las obras que se tienen previsto desarrollar y debido a que el área de influencia no presenta características que pongan en riesgo el entorno natural, su biodiversidad, la población y su riqueza cultural.

Evaluación Ambiental y Social de Campo

Como parte del proceso de evaluación socio-ambiental, se acordó con el Banco escoger una muestra representativa de proyectos con cierto potencial de riesgo socio-ambiental, con el fin de validar la información presentada en las EAEx y FAS realizadas por las UA-DVPs.

Las provincias visitadas durante la evaluación de campo fueron: Chubut, Neuquén y Santa Fe, es decir, el 50% de las Provincias participantes en esta nueva fase del Programa. Junto al especialista del Banco y las UA se visitaron específicamente 5 proyectos del total de 21, que representa el 25% del total de proyectos del primer paquete. Cabe señalar que además de las visitas de campo se efectuaron reuniones con las Autoridades Ambientales Provinciales de dichas provincias, como así también con las de Entre Ríos y Córdoba, a efectos de dar a conocer el Marco Conceptual que se venía desarrollando para el Proyecto.

En general, una vez realizada la visita de campo, no se identificaron impactos ambientales y sociales significativos que con la ejecución de las obras pudieran poner en riesgo el entorno natural ni a poblaciones ubicadas en el área de influencia de los proyectos, ni se identificaron aspectos que pudieran activar alguna de las PSBM.

Cabe señalar que los impactos socio-ambientales que se pueden generar con la ejecución de las obras son directos y temporales. Entre las actividades susceptibles de ocasionar estos impactos pueden mencionarse el transporte de materiales, explotación de canteras o zonas de préstamo lateral, disposición final de material de desecho, ubicación de campamentos y plantas de asfalto, seguridad vial durante la construcción de las obras, entre otros.

Únicamente los proyectos propuestos por la Provincia de Chubut, están ubicados en áreas bajo régimen especial de protección pero están localizados en zonas clasificadas como tangibles o de amortiguamiento, es decir que se permiten otros tipos de actividades que no necesariamente son de conservación, como es el caso del pastoreo, en tal sentido no se prevé poner en riesgo hábitat naturales en estas zonas. Asimismo, debido al tipo de obras que se tiene previsto desarrollar en estos proyectos, no se prevé impactos significativos que pudieran poner en riesgo estas zonas. Cabe señalar que estos proyectos cuentan con los respectivos Estudios Ambientales exigidos por la Autoridad Ambiental Provincial y sus respectivas aprobaciones.

Resultados de la evaluación ambiental de campo de la muestra de proyectos

A continuación se presenta un breve resumen de los aspectos ambientales y sociales relevantes observados durante la vista de campo en cada uno de los proyectos visitados:

Provincia de Chubut

Ruta No. 2: Empalme RN No. 3 – Puerto Pirámide:

La carretera propuesta atraviesa parte de la Península de Valdez, área declarada como Patrimonio Cultural. Esta área está compuesta de zonas tangibles e intangibles. Las zonas tangibles o áreas de amortiguamiento donde está localizada la carretera en evaluación, predomina la actividad de pastoreo de bovinos y equinos y finaliza en un área turística llamada Puerto Pirámide.

Uno de los aspectos identificados durante la visita de campo está relacionado con la seguridad vial. Gran parte de las estancias ubicadas en la margen de la vía no cuentan con cercas (alambrados) para evitar el paso de bovinos y equinos. Se ha registrado alrededor de 150 accidentes al año lo cual demuestra el alto riesgo que representa este aspecto para los usuarios de la vía. Se tiene previsto incluir en el presupuesto del proyecto la inversión en el alambrado de estos terrenos para reducir estos accidentes. Si bien esta inversión se justifica desde el punto de vista de seguridad vial, se recomendó que dicho financiamiento sea compartido con los propietarios de los terrenos. Se mantendrá conversaciones con los propietarios y la Administradora del Parque a fin de lograr la mejor solución.

Por otro lado, cabe señalar que actualmente los derechos de vía no están legalmente saneados, ya que no fueron legalmente traspasados a la Dirección de Vialidad Provincial como propietaria del derecho de vía, siendo este uno de los problemas que la Dirección deberá resolver previo a cualquier proceso de licitación para la ejecución de las obras.

Debido al tipo de obras que se tiene previsto desarrollar en este proyecto y por tratarse de zonas antrópicamente intervenidas donde se realizan actividades de pastoreo, se concluye que los impactos socio-ambientales son moderados, a pesar de que se encuentra dentro de un área bajo protección especial.

Ruta No. 71: Entrada sur y norte al Parque Nacional Los Alerces:

En el caso de la entrada sur (Tramo: Trevelin-Ea Amancay), se tenía previsto cambios en la alineación de la vía con el fin de mejorar sus características físicas; una de éstas, de unos 4 km, era muy significativa ya que atravesaría zonas de propiedad privada. La zona cuenta con un alto potencial turístico motivando que el valor de los terrenos sea elevado.

Durante la visita de campo, se observó que no se justifica el cambio de traza ya que no existen elevadas pendientes y la velocidad de diseño actual es acorde con la función que presta la vía de ingreso a un parque nacional como zona turística. En tal sentido, se acordó con el especialista del Banco, que no se justifican los cambios del trazado, con lo cual se podría financiar el proyecto si se siguen las características de diseño originales de la vía, no activando la Política de Reasentamiento del Banco.

En el caso de la entrada norte (Tramo: Cholila-Portada norte Parque Nacional Los Alerces) no se tiene previsto cambios de la traza con lo cual no se anticipa riesgos socio-ambientales con la ejecución de las obras en este tramo.

Provincia de Neuquén

Malla No. 1: Ruta Provincial RP No. 7 – RP No. 8 – RP No. 51

Gran parte de la Ruta Provincial No. 51 que forma parte de la Malla 1, atraviesa una zona de explotación petrolera donde existe un sinnúmero de tuberías subterráneas que en muchos casos atraviesan la vía y que en su mayoría no se tiene registros de su ubicación. A pesar de que no se tiene previsto la ampliación ni cambio en el trazado de la vía, se recomendó exigir a la contratista tomar las debidas precauciones, con el fin de evitar potenciales roturas de estos ductos que pudieran poner en riesgo el entorno natural.

Dadas las características semiáridas de estas zonas, se recomendó evitar la limpieza de la vegetación natural del derecho de vía cuando no se justifica por razones de seguridad vial,

a fin de minimizar la erosión eólica y el consecuente transporte de partículas para reducir los riesgos de seguridad vial por efecto de los fuertes vientos en la zona.

Malla No. 2: Ruta Provincial No. 17

En esta malla también se tiene el problema del cruce de tuberías debido a la actividad petrolera en la zona, razón por la cual también se recomendó exigir a las contratistas, tener especial cuidado con este tema para evitar potenciales riesgos para el entorno natural.

Se recomendó, asimismo, mantener en lo posible el derecho de vía con la vegetación natural para evitar los procesos erosivos y minimizar la acción del polvo que puede poner en riesgo a los usuarios de la vía por efectos del viento.

Se identificó una zona de basural en la que gran parte de los desechos sólidos se encuentran dispuestos dentro del derecho de vía. Se deberá incluir como parte del proyecto la recuperación de este pasivo ambiental.

Provincia de Santa Fe

Ruta Provincial No. 1

Se observaron 3 casas en precarias condiciones localizadas dentro del derecho de vía. Si bien son asentamientos ilegales, se encuentran a más de 30 metros de la vía, razón por la cual no se requerirá de su reubicación. Se recomendó hacer lo antes posible un censo de estas viviendas, con el fin de que una vez que se adjudique el respectivo contrato, evitar futuros asentamientos ilegales. Dentro de las obligaciones del contratista, una vez se haya adjudicado la obra, se deberá incluir una vigilancia y control con el fin de establecer los procedimientos para evitar nuevos asentamientos. Se acordó que el censo mencionado lo realizará la UA-DPV y será incluido como anexo en la EAEx.

La Malla cruza varios centros poblados consolidados a lo largo de su recorrido. En este sentido, se deberá poner especial atención en la incorporación de acciones y medidas complementarias de seguridad vial para evitar potenciales accidentes en estas zonas urbanas.

El proyecto se encuentra ubicado en un área inundable razón por la cual se construyó una barrera de defensa a lo largo de la margen derecha de la vía. Durante la visita se observó que dicha defensa se encuentra en varios tramos interrumpida debido a que propietarios de las zonas aledañas han abierto accesos a sus terrenos. En este sentido, es importante que la empresa contratista, en el caso de potenciales inundaciones, cuente con procedimientos y acciones inmediatas para que estas barreras funcionen adecuadamente.

En la zona de Cayastá se encuentra ubicada la antigua ciudad de Santa Fe, en proceso de ser declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad. Si bien este monumento histórico no se verá afectado por la ejecución de las obras, la contratista deberá tomar en cuenta este hecho para evitar cualquier afectación que ponga en riesgo este patrimonio cultural.

4. CAPACIDAD INSTITUCIONAL DE LA GESTIÓN SOCIAL-AMBIENTAL

La capacidad institucional en materia de gestión socio-ambiental para la implementación del PCPP está internalizada como producto de la incorporación de la dimensión socio-ambiental en el primer financiamiento para desarrollar el PCP.

Las 6 Provincias que participan en el primer paquete de obras de esta nueva fase cuentan con sus UA, constituidas por personal técnico con la experiencia necesaria para desarrollar una adecuada gestión socio-ambiental durante la implementación del Programa. Asimismo, la Unidad Central cuenta con un responsable que desarrollará actividades de coordinación,

revisión y supervisión, durante la ejecución del Programa, así como aquellas destinadas a fortalecer la capacidad de gestión socio-ambiental de las UA-DVPs.

Con el fin de lograr un mejoramiento continuo de las capacidades en materia de gestión socio-ambiental, se ha preparado conjuntamente con el Banco y las UA-DVPs, un Plan de Fortalecimiento Institucional de la Gestión Socio-Ambiental, el cual se presentó en el Marco Conceptual. Este Plan está dirigido a desarrollar las siguientes Actividades: a) Promoción y divulgación de los instrumentos de gestión, entre las que se puede mencionar talleres de divulgación del MCMAS, publicación del MCMAS; b) Capacitación a nivel interno de las Unidades Ambientales en temas especiales de gestión socio-ambiental, como por ejemplo taller sobre Pasivos Ambientales, entre otros y participación en Seminarios o Foros internacionales para su capacitación; c) Capacitación realizadas por las UA-DVPs a personal externo para internalizar la temática socio-ambiental, tales como talleres dirigidos a los obradores, inspectores de obra, entre otros; y d) Requerimiento de equipamiento y medios de trabajo para la gestión socio-ambiental.

5. CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN AMBIENTAL

El Gobierno Argentino cuenta con una Normativa Legal que servirá de fundamento para llevar a cabo el PCPP. Estos Instrumentos jurídicos, procuran el bienestar social, la conservación de la biodiversidad y el manejo de recursos naturales y el medio ambiente. Asimismo, regulan los aspectos relacionados con el sector transporte y la participación ciudadana.

El sistema federal de gobierno delega la responsabilidad de la gestión ambiental a cada una de las Provincias, razón por la cual éstas cuenta con una Autoridad Ambiental, con su respectiva legislación, que se encarga de controlar la adecuada gestión ambiental en la ejecución de obras de infraestructura.

Dentro del Marco Conceptual se ha incluido una metodología para determinar el nivel de riesgo socio-ambiental a fin de identificar los estudios ambientales y sociales requeridos y se han desarrollado una serie de instrumentos internos para asegurar el cumplimiento de las respectivas legislaciones ambientales. En este sentido, se ha presentado el Marco Conceptual a las Autoridades Ambientales de las provincias que participarán en el Programa, las que mostraron una receptividad muy positiva. Asimismo, es de destacar que en la presentación del Marco Conceptual participaron todas las Autoridades Ambientales de estas provincias, involucradas en el primer paquete de obras. En la medida que se vayan incorporando nuevas Provincias al Proyecto, será necesario concertar este instrumento para su respectiva aplicación.

6. PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

En esta nueva fase del PCPP se está incluyendo la modalidad de contratación por resultados llamada “Proyectos CREMA”, existiendo también la ejecución de “Proyectos Puntuales” o “Específicos” en ciertas Provincias que recién se están incorporando al Proyecto.

En el caso de los proyectos CREMA, las empresas contratistas serán las responsables de preparar los Estudios Técnicos Definitivos y elaborar los Planes de Manejo Ambiental (PMA). Las UA-DVPs tendrán bajo su responsabilidad la revisión y aprobación de los TdR para la elaboración de estos planes y los planes mismos. Cabe señalar que en estos casos la misma empresa contratista será la responsable de obtener los permisos y licencias ambientales ante las Autoridades Ambientales, según corresponda de acuerdo a su legislación.

En el caso de los Proyectos Puntuales, las UA-DVPs serán las responsables de elaborar los respectivos PsMA y Estudios adicionales que se requiera. Para el caso de estudios específicos o

complementarios, en el caso de que la UA no cuente con la capacidad técnica para hacerlo, se contratará los servicios de consultoría para su elaboración.

El contenido del Plan estará basado en el Manual de Evaluación y Gestión Ambiental de Obras Viales (MEGA) de Vialidad Nacional y en las condiciones de autorización que pudieran haber establecido las autoridades provinciales y/o municipales competentes, así como la Autoridad de Áreas Naturales Protegidas cuando correspondiere. Los contenidos mínimos de este Plan se presentan en el Marco Conceptual para el Manejo Ambiental del PCPP.

En resumen, el PMA para la etapa de construcción (PMAc), debe contener todas las medidas de manejo ambiental específicas para las actividades directas e indirectamente relacionadas con la construcción, identificadas en el Pliego Técnico Particular como Intervenciones Obligatorias y Tareas de Recuperación, tales como: selección de los sitios de campamento, préstamo de material, de las plantas de asfalto, de la maquinaria, de la capacitación del personal, de los insumos requeridos para efectuar la obra propuesta, movimiento de suelos, cruces de cauces de agua, obras civiles en general, almacenamiento de combustibles, plaguicidas, pinturas y desengrasantes, manejo y disposición de residuos sólidos y líquidos, etc., y la fase de abandono.

Una vez que el tramo de camino haya sido liberado al tránsito, el PMA para la etapa de mantenimiento y operación (PMAmo), deberá contener todas las medidas de manejo ambiental específicas para las actividades directas e indirectamente relacionadas con el mantenimiento y operación del Pliego General de Bases, Condiciones y Especificaciones Técnicas Particulares para la Licitación de Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento de Carreteras, tales como: limpieza de la zona del camino, reparación de baches en calzadas y banquetas de ripio, sellado de fisuras en pavimentos y banquetas asfálticas, reparación de baches en pavimentos y banquetas de tratamiento superficial, mantenimiento del señalamiento horizontal, etc. El PMA deberá incluir a su vez los siguientes planes:

Plan de Capacitación del PMA

Se considera una actividad fundamental en todas las etapas del proyecto (construcción, mantenimiento y operación), incluida la fase de admisión de personal (inducción ambiental). Se llevará a cabo en forma acorde con la organización prevista para la iniciación de la obra, es decir se efectuará en forma verbal y escrita.

Plan de Acción del PMA

El Plan de Acción es el conjunto de actividades que han de garantizar la eliminación, prevención o control de los riesgos ambientales detectados en la identificación de impactos, medidas de mitigación y/o EIA. Serán fundamentales para su formulación el estudio de las acciones y medidas y en especial la necesidad de protección de receptores sensibles.

Plan de Contingencia del PMA

Se deberá diseñar un Plan para atender emergencias que incluye (pero no estará limitado) a derrame de productos químicos, combustibles, lubricantes, entre otros.

Plan de seguimiento del PMA

Con el objeto de detectar y corregir oportunamente las posibles fallas de manejo, la empresa contratista debe establecer los mecanismos y acciones que permitan un adecuado seguimiento del PMA, el cuál deberá contar con aprobación de la Supervisión. Las actividades a desarrollar son: monitoreo, inspecciones e informes.

6. VIABILIDAD AMBIENTAL Y SOCIAL

Durante la fase de preparación del proyecto se ha desarrollado una serie de acciones dirigidas a asegurar la incorporación de la dimensión ambiental y social de una forma integral en el

Programa, lo que permite considerar que el proyecto es viable desde el punto de vista ambiental y cumple con las PSBM.

Uno de los aspectos relevantes que viabiliza el proyecto desde el punto de vista socio-ambiental es la implementación del Marco Conceptual para el Manejo Ambiental y Social como un instrumento de gestión de uso de las Unidades Ambientales de las DVPs y de la Unidad Central. Este instrumento deberá contar con el respaldo de las Autoridades de las DVPs con el fin de adaptar el instrumento a cada uno de los ciclos de proyecto. Por otro lado, es muy importante la implementación del Plan de Fortalecimiento de la Gestión Socio-Ambiental, con el fin de garantizar un adecuado nivel técnico de la gestión socio-ambiental durante la ejecución del Proyecto.