

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO



**REGIONAL (ARGENTINA Y URUGUAY)
PROGRAMA DE INTEGRACIÓN REGIONAL DE SALTO GRANDE
RG-L1126**

**INFORME DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL
(IGAS)
24/OCTUBRE/2018**

Este documento fue preparado por:
David Baringo (VPS/ESG), Zachary Hurwitz (VPS/ESG)

INFORME DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL (IGAS)	
Nombre de la Operación	Programa de Integración Regional de Salto Grande
Número de la Operación	RG-L1126
1. Detalles de la Operación	
Sector del BID	<i>Integración Regional</i>
Tipo de Operación	<i>Préstamo de Inversión Específica (ESP)</i>
Clasificación de Impacto Ambiental y Social	<i>B</i>
Indicador del Riesgo de Desastres	<i>Moderado</i>
Prestatario	<i>Provincia de Entre Ríos (Argentina)</i>
Agencia Ejecutora	<i>Provincia de Entre Ríos (Argentina)</i>
Préstamo BID US\$ (y costo total del proyecto)	<i>Total: USD 50 millones BID: USD 50 millones Contraparte: -</i>
Políticas/Directrices Pertinentes	<i>OP-102; OP-704; OP-761; OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.4, B.5, B.6, B.7, B.9, B.10, B.11, B.17)</i>
2. Resumen Ejecutivo	
<p>Dada la naturaleza de sus actividades, los impactos ambientales y sociales de esta operación se estima que sean principalmente locales y de corto plazo, para los que se pueden aplicar medidas de mitigación estándar para este tipo de proyectos. Las principales previsible afectaciones están relacionadas con la rehabilitación, ampliación de la pista (hasta 2,000 metros) y puesta en servicio del aeródromo Comodoro Juan José Pierrestegui COC, lo cual podría ocasionar impactos a la avifauna y un aumento del ruido. También pueden generarse otros impactos ambientales menores relacionados con la construcción y operación del aeródromo (Componente 2), así como con la instalación de señalización turística y tres centros prefabricados de información turística (Componente 1). Por ello, siguiendo lo establecido en B.3 de la OP-703 del BID, se clasifica esta operación como de categoría "B". El riesgo de desastres se considera "Moderado" debido principalmente a riesgos potenciales de tipo hídrico, accidentes aeronáuticos e incendios</p> <p>Debido a la naturaleza y escala de la operación, siguiendo lo establecido por la B.5. de la OP-703, se elaboró una Evaluación Ambiental y Social (ESA) y su correspondiente Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS). Esto incluyó la elaboración de evaluaciones y propuestas de mitigación específicas en materia de avifauna, ruidos y desastres naturales. También se realizaron consultas significativas con actores afectados e interesados el 5 de julio de 2018. Los participantes en la consulta se mostraron favorables al proyecto y de las medidas de mitigación propuestas.</p> <p>La ESA muestra los efectos positivos del proyecto, entre los que destacan el fomento de la integración binacional entre diferentes regiones de Argentina y Uruguay, así como la promoción de la actividad económica regional en los sectores turístico y agropecuario. En todo caso, también supondrá algunos impactos como (i) molestias ocasionadas por el ruido generado por el aumento del tráfico aéreo; (ii) aumento del riesgo en la seguridad de los aviones al operar más aeronaves y más grandes; (iii) impactos estándar relacionados con las actividades de construcción como la generación de polvo, ruido, residuos sólidos y riesgos de seguridad y salud ocupacional; (iv) impactos indirectos vinculados con molestias por el aumento del tráfico durante la etapa de construcción y operación; (v) potenciales impactos de moderada importancia relacionados con molestias ocasionadas durante la fase de construcción por la llegada de trabajadores mayoritariamente masculinos (cuya cifra todavía está por determinar); (vi) supresión de 15 hectáreas de vegetación secundaria dentro del predio existente del</p>	

aeródromo para la construcción del nuevo terminal y nueva plataforma; (vii) riesgos durante la fase de construcción y operación, generados tanto por situarse en las inmediaciones de la presa de Salto Grande (lo que podría ocasionar inundaciones más pronunciadas) así como otros vinculados al proyecto como potenciales accidentes aéreos o incendios; (viii) posibles restricciones ocasionadas al uso del suelo en el área de influencia cercana al aeropuerto, especialmente de nuevos desarrollos residenciales en las áreas más afectadas por los ruidos de despegue y aterrizaje de aeronaves; (ix) riesgos debido a la débil capacidad de gestión de la Agencia Ejecutora para los aspectos ambientales y sociales de la operación. No se prevén impactos negativos a poblaciones indígenas ni reasentamiento involuntario.

Las medidas incluidas en el PGAS para mitigar los previsible impactos del proyecto cuentan con presupuestos específicos, habiéndose incluido instrucciones para su inclusión en los futuros pliegos de licitación para la construcción de las obras. Se incluyen en sus anexos una Evaluación de Ruido (teniendo en cuenta 3 diferentes escenarios de evolución del tráfico aéreo), Estudio de Avifauna y Evaluación de Riesgo de Desastres (a pesar de que la clasificación de riesgo es moderada, es importante para entender mejor como evitar eventuales riesgos de inundación). La Agencia Ejecutora deberá contar con un especialista ambiental, social y de seguridad y salud que implemente lo establecido en la ESA y el PGAS.

3. Descripción de la Operación

En el marco de Planes Estratégicos Territoriales, las localidades fronterizas de Concordia (Argentina) y Salto (Uruguay), vienen colaborando en toda una serie de iniciativas de integración binacional. El 4 de julio de 2017, ambos intendentes plasmaron en la ciudad de Salto un documento en el que mostraban su interés por desarrollar diferentes proyectos de integración regional, entre los que se encuentra el Aeropuerto de Concordia (provincia de Entre Ríos).

Esta operación se enmarca en dicho esfuerzo, teniendo como objetivo el mejorar la competitividad de los sectores productivos y servicios turísticos de esta región binacional, denominada “Salto Grande”. En concreto, sus objetivos específicos son (i) aumentar la productividad local; (ii) mejorar el posicionamiento de la región como destino turístico; y (iii) mejorar la conectividad de la región.

La obra más significativa del proyecto (integrada en su Componente 2) consiste en la rehabilitación y expansión del Aeródromo Comodoro Pierrestegui de Concordia para llevarlo a la categoría de aeropuerto internacional, y atender la demanda de aerolíneas comerciales para vuelos de pasajeros. Las obras se consisten en: (i) la expansión de la pista de aterrizaje actual de 1,600 metros de longitud a 2.000 metros; la pista de rodaje y plataforma de estacionamiento; adquisición y ejecución de señalamiento diurno; adquisición e instalación de balizas; accesos al aeropuerto y estacionamiento; y camino y cerco perimetral; (ii) la construcción de un nuevo terminal de pasajeros y adecuación de otros edificios existentes; construcción de un nuevo torre de control; y redes de abastecimiento y tratamiento de agua. Las obras requerirán la ampliación del predio únicamente al sur en una decena de m², no generando afectaciones al autódromo allí situado al utilizar una zona actualmente en desuso), mientras que, hacia el norte, oeste, y este, se mantendrán dentro del mismo predio preexistente (ver figuras en Anexo C).

El Componente 1 incluye dos obras menores vinculadas con la mejora del equipamiento turístico de la relación: señalación turística para la Ruta Salto Grande e instalación de 3 centros prefabricados de información turística. Esta última obra se limita a su instalación y conexión a las redes de servicios preexistentes, pero no requiere de obras adicionales ni de urbanización ni nuevos aparcamientos (ver figuras en Anexo C).

4. Impactos, Riesgos y Medidas de Mitigación Principales

Requisitos de Evaluación y Divulgación de Información

Esta operación ha sido clasificada como de Categoría "B" de acuerdo con lo establecido en la directiva B3 de la política operativa 703 del BID. Dada la naturaleza y escala de la operación, una ESA y su respectivo PGAS fueron elaborados con el fin de cumplir con lo requerido en la directiva B5.

Las medidas incluidas en el PGAS para mitigar los previsible impactos del proyecto cuentan con presupuestos específicos, habiéndose incluido instrucciones para su inclusión en los futuros pliegos de licitación para la construcción de las obras. Se incluyen en sus anexos una Evaluación de Ruido (teniendo en cuenta 3 diferentes escenarios de evolución del tráfico aéreo), Estudio de Avifauna y Evaluación de Riesgo de Desastres.

Estos documentos fueron divulgados en la web del Banco antes de la misión de análisis y las consultas, en concreto, el 25 de junio de 2018, y posteriormente en agosto del 2018 incorporando el informe de consulta realizado el 5 de julio de 2018:

- <https://www.iadb.org/es/project/RG-L1126>

Consultas y Participación de los Interesados

Se realizaron consultas significativas con actores afectados e interesados el 5 de julio de 2018 en las que se presentaron los principales aspectos de la operación, los principales resultados de la ESA así como las medidas de mitigación incluidas en el PGAS. Tras la elaboración de un mapa de actores, publicación en periódicos locales (durante los 5 días anteriores) y envío de invitaciones por correo postal a actores clave (con acuse de recibo), finalmente participaron 60 personas, 23% las cuales mujeres. Participaron particulares con actividades situadas en las áreas de influencia directa e indirecta del aeródromo (incluidas personas potencialmente afectados por el aumento de los niveles de ruido), entidades vecinales, turísticas y del sector productivo, así como representantes de instituciones públicas y entidades cívicas a nivel local, empresas privadas de los sectores agropecuario y turístico, así como la Cámara de Comercio. Los participantes en la consulta se mostraron favorables al proyecto y de las medidas de mitigación propuestas.

Las principales inquietudes de los asistentes fueron: (i) sobre el material de la pista y si soportará transporte de carga más pesado que el actualmente considerado, (ii) en torno a la forma como se abastecerá de agua para consumo humano el aeropuerto, (iii) sobre cuánto tiempo durará la obra, y si eso implicará que el aeródromo existente deje de funcionar, (iv) aclaración en torno a cómo se realizará el ordenamiento territorial de las actividades alrededor del aeropuerto, y (v) consulta en torno a cómo se proyectan los accesos terrestres al aeropuerto para el ingreso y egreso de pasajeros. Todas estas consultas fueron respondidas durante la sesión, salvo las relativas al tiempo de duración de la obra y el diseño de los accesos al aeropuerto, comprometiéndose la unidad ejecutora a responder a los interesados tras consultar con el equipo redactor del equipo técnico.

El informe de la consulta realizada el 5 de julio incluye listas de asistentes, copia de la presentación realizada, y fotografías, y fue publicado en agosto de 2018. A su vez, sus principales propuestas fueron tomadas en consideración y fueron integradas en las versiones finales de la ESA, y PGAS del proyecto.

El Plan de Participación y Comunicación Social incluido en el PGAS incluye un Mecanismo de Gestión de Inquietudes y Conflictos (MGlyC) que tiene por objeto resolver situaciones potencialmente conflictivas mediante el diálogo y la negociación. El MGlyC funcionará durante toda la fase de construcción y operación poniendo a disposición de la comunidad un número de teléfono gratuito, un buzón de sugerencias y libro de quejas, así como una dirección de e-mail específico.

Impactos y Riesgos Ambientales y Sociales y Medidas de Mitigación

Los principales impactos y riesgos potencialmente más significativos de esta operación en materia ambiental, social y de seguridad y salud se resuman a continuación. Sus correspondientes medidas de mitigación y compensación (incluidas en el PGAS), serán incluidos en los futuros pliegos de licitación para la construcción de las obras:

Biodiversidad/Hábitat Natural/Hábitat Natural Crítico. Durante la etapa de construcción de las obras de expansión del Aeródromo Comodoro Pierrestegui, se prevén impactos en el Área de Influencia Directa sobre hábitat natural, debido a la necesidad de suprimir 15 hectáreas de vegetación secundaria dentro del predio existente del aeródromo para la construcción del nuevo terminal y nueva plataforma. Sin embargo, no se prevén impactos en hábitats naturales críticos y en poblaciones endémicas o amenazadas, ya que el área donde se realizará la construcción no presenta ninguna de estas características.

En el Área de Influencia Indirecta, se encuentra el Corredor Biológico del Ayuí Grande, regulado localmente como corredor de conservación de bosque en galería representativo de la unidad de paisaje con la mayor diversidad de especies y que presenta la mayor conectividad entre ambientes. Han sido registrados individuos del mamífero acuático *Lontra longicaudis* (Casi Amenazada según la Lista Roja de la UICN). La Directiva B.9 de la Política OP-703 del BID considera al Corredor Biológico Ayuí Grande como Hábitat Natural Crítico debido a que esta zona es reconocida localmente como un área de importancia para la conservación de la biodiversidad y las funciones ecológicas.

Durante la etapa de operación, existe un riesgo de colisión de avifauna durante los despegues y aterrizajes de las aeronaves. No se presenta ningún riesgo en relación a los Áreas de Importancia para la Conservación de Aves (AICA) más cercanos, AICA "Santo Antonio" al noreste de Salto, Uruguay, y AICA "Corralitos" al sur de Salto, Uruguay, pues se encuentran a 9km y 12km de distancia respectivamente, bien afuera del espacio aéreo a ser ocupado por los despegues y aterrizajes de las aeronaves durante la etapa de operación. Sin embargo, para verificar la presencia o ausencia de especies migratorias de avifauna en el área de influencia más inmediato, se debería actualizar la línea base de avifauna como condición previa al inicio de las obras civiles. Si, a base de la actualización, se determina la presencia de especies migratorias de avifauna, la agencia ejecutora debería implementar el Programa de Monitoreo de la Mortandad de Avifauna y el consecuente Plan de Gestión Adaptativa, establecidos por el Plan de Manejo Biológico.

En el Plan de Manejo Biológico incluido en el PGAS se establecen medidas de mitigación durante las etapas de construcción y operación en relación con los impactos y riesgos elaborados arriba. Entre ellas, se destacan la no quema de los residuos del desmonte, no utilizar especies exóticas para reforestación o revegetación relacionada con el proyecto, y evitar el ingreso o la atracción de las aves y otros animales a los sectores de mayor riesgo para la operación de aeronaves (pistas y paños verdes) mediante la instalación de dispersores de aves.

Sitios Culturales. No está previsto que la operación genere ningún tipo de afectación a sitios culturales.

Contaminación. Dada la naturaleza y escala de las obras, está previsto que se produzcan los impactos estándar para este tipo de proyectos, con una intensidad moderada, incluyendo polvo, ruido, generación de residuos o el riesgo de derrames accidentales de aceites, grasas y combustibles.

Específicamente durante la etapa de construcción, destacan los impactos generados por movimientos de tierras y nivelación del terreno, aguas residuales domésticas provenientes de los trabajadores o vertidos accidentales de materiales tóxicos o dañinos (pinturas, solventes, aditivos para concreto, etc). Durante la etapa de operación, destacan las posibles afectaciones vinculadas con el incremento de los ruidos, residuos sólidos urbanos y aguas residuales generadas por los servicios para el público y empleados y de los aviones, generación residuos sólidos peligrosos (vinculados a actividades mantenimiento de equipos, aeronaves, vehículos y edificios). También existen ciertos riesgos, de intensidad baja, de escorrentía de aguas pluviales que contengan contaminantes asociados a las fugas y vertidos de aceite, diésel y combustibles para aviación durante el funcionamiento y mantenimiento de los vehículos de servicios en tierra y las actividades de almacenamiento y manejo de combustible. Durante la fase de operación la calidad del aire previsiblemente se verá afectada como consecuencia de las emisiones originadas por las aeronaves en sus operaciones de aproximación, despegue y ascenso, además de los movimientos de éstas en tierra. También contribuyen a este efecto ambiental aunque en menor medida, el tráfico de los vehículos de usuarios, servicio, mantenimiento del aeropuerto y de las aeronaves.

Las medidas de mitigación a este respecto incluidas en el PGAS incluyen el Plan de Manejo de Residuos Sólidos, el Plan de Gestión de Sustancias Peligrosas para Combustible de Aeropuerto, el Plan de Gestión de Calidad de Aire y el Plan de Gestión de Aguas de Escorrentía y Residuales. También se ha incluido un Plan de Gestión de Ruido, relacionado con la Evaluación y Mapas de Ruidos elaborados para este proyecto (teniendo en cuenta 3 escenarios diferentes de evolución del tráfico aéreo), donde se establecen toda una serie de medidas de mitigación del ruido desde el punto de vista operacional, preventiva y remediadoras.

Pueblos Indígenas. De acuerdo con la CNPHV (2010), el 1% de la población de la provincia de Entre Ríos se autorreconoce descendiente o perteneciente a algún pueblo indígena. En el departamento de Concordia habita una comunidad originaria compuesta por 8 familias, perteneciente al Pueblo Charrúa. Para la elaboración de la ESA se realizó una entrevista con un representante de estas familias, concluyéndose que el proyecto no supondrá afectaciones a este colectivo.

Reasentamiento Involuntario. No está previsto que la operación genere ningún tipo de afectación en materia de reasentamiento involuntario.

Medios de Subsistencia (desplazamiento económico). No está previsto que la operación genere afectaciones a los medios de subsistencia ni desplazamiento económico. Como analizado en la ESA, la parcela donde se encuentra emplazado el aeródromo pertenece a la Municipalidad de Concordia, siendo tierra donadas por el Gobierno de la Nación a la Provincia para la construcción de un aeropuerto. Dentro de dicho predio, la Municipalidad ha cedido tierra a través de Convenios de Comodato a Autódromo Concordia en el sector sur, al Club de Profesionales Universitarios de Concordia en el sector sureste y al Complejo de Aguas Termales en el sector noreste. Asimismo, dentro del predio se encuentran el Parque Municipal Liquidámbar. A través de dichos convenios, la

Municipalidad cede gratuitamente las tierras, por un tiempo determinado, para que estas instituciones realicen prácticas deportivas, sociales y recreativas.

El Complejo Termal y el Club de Profesionales no verán afectado el uso que actualmente dan a las tierras que ocupan por la readecuación del aeródromo, en tanto las obras de infraestructura no se proyectan sobre las mismas. En el caso del Autódromo, la nueva pista para el despegue y aterrizaje de las aeronaves se extenderá 500 m sobre lo que anteriormente constituía su predio. Al respecto, cabe señalar que a través del Decreto N° 1.140 (2017), el Consejo Deliberante de Concordia, autorizó la renovación del Convenio de Comodato con el Administrador del Aeródromo por 20 años, indicando expresamente la quita de un porcentaje del inmueble destinado a las obras necesarias para la ampliación del aeropuerto. Asimismo, destacarse que la porción de tierra afectada no era usualmente utilizada por el autódromo, por lo cual esta quita no implicará un impacto negativo para la institución. El autódromo ha mostrado en las consultas realizadas para la ESA estar de acuerdo con el procedimiento utilizado.

Personas Vulnerables. No está previsto que la operación genere afectaciones a colectivos vulnerables, localizándose la obra en un área no habitada.

Género. En la versión final de la ESA y PGAS se incluirán medidas específicas en materia de equidad de género para el proyecto, entre las que destacan el establecimiento de un Código de Conducta para mitigar posibles molestias a mujeres ocasionadas durante la fase de construcción por la llegada de trabajadores mayoritariamente masculinos, así como el establecimiento de un plan específico de generación de empleo local, a fin de minimizar los riesgos derivados de la migración temporal de trabajadores de otras zonas.

Riesgo de Desastres. La presente operación presenta un riesgo de desastres “Moderado” debido principalmente a riesgos potenciales de tipo hídrico, accidentes aeronáuticos e incendios. Como parte de la ESA se ha elaborado una Evaluación de Riesgo de Desastres en la que se muestra que se necesitaría un caudal de 40,000 metros cúbicos por segundo en el río Uruguay, con un tiempo de retorno de 50 años, para que la pista sufra una inundación. Como consecuencia de la situación mencionada, el riesgo al proyecto en sí (tipo 1), se considera bajo ya que es poco probable que una crecida máxima del Río Uruguay generada por lluvias y/o el alivio de la represa puedan causar ciertos daños sobre el aeropuerto. En relación al tipo 2 (exacerbación del riesgo por causas del proyecto), se considera moderado debido a que únicamente se acrecientan los riesgos de accidentes aéreos (durante las fases de despegue o aterrizaje) e incendios. El primero riesgo es poco probable, conociendo la baja siniestralidad del sector. El segundo es más probable, pero estará mitigado por implementación de las medidas establecidos en el Plan de Contingencias.

En el PGAS se ha incluido un Plan de Contingencias, que incluye actuaciones de mitigación específicas en materia de prevención de riesgos de inundaciones (cunetas alrededor del predio, sistema de control de flujo de saluda de las aguas de escorrentía,...), actuaciones para prevenir y, en el caso de que se produzcan, mitigar, derrames de hidrocarburos y el establecimiento de un sistemas anti-incendios para la instalación.

Capacidad del ejecutor/prestatario. Se ha definido que la Agencia Ejecutora del proyecto será la Provincia de Entre Ríos, que cuenta con una Secretaria de Ambiente con especialistas experimentados en materia ambiental y social, pero que no tienen experiencia reciente ni en proyectos relacionados con el sector aeronáutico ni en la preparación de operaciones del BID.

Dada su escala y la naturaleza, se requerirá que la Agencia Ejecutora cuente con un especialista ambiental, social y de seguridad y salud asignado a la implementación de las medidas incluidas en el PGAS.

Contexto. El sector en Argentina cuenta con diferentes entes públicos a escala nacional con autoridad en el sistema aeronáutico: ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil), ORSNA (Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos) y EANA (Empresa Argentina de Navegación Aérea). Es clave su adecuada coordinación con la Provincia de Entre Ríos (y, en especial, con su Secretaría del Ambiente), a fin de conseguir una adecuada implementación de los aspectos socioambientales del proyecto durante sus fases de construcción y operación.

Otros impactos y riesgos. Dada la naturaleza y la escala de los trabajos, se aplicará el Plan de Salud y Seguridad Ocupacional que incluye medidas estándar en materia de salud y seguridad ocupacional, tanto en el trabajo como a nivel comunitario, incluyendo el uso entre el personal de equipos de seguridad o la realización de inspecciones de obra periódicas. A su vez, debido al aumento estimado del tráfico de vehículos por la zona durante las etapas de construcción y operación, en el PGAS se incluyen un Plan de Tráfico con medidas específicas para asegurar un tráfico más fluido, así como medidas de seguridad vial.

En relación con los impactos relacionados con posibles restricciones ocasionadas al uso del suelo en el área de influencia cercana al aeropuerto, especialmente de nuevos desarrollos residenciales en las áreas más afectadas por los ruidos de despegue y aterrizaje de aeronaves, los estudios de ruido realizados demuestran que no está previsto que se produzcan afectaciones significativas en las zonas del entorno.

En relación con los impactos ambientales transfronterizos, el aumento de los vuelos aéreos y sus actividades asociadas podrían causar el aumento de emisión de gases de efecto invernadero, pero se consideran despreciables. De igual manera, los vuelos aéreos podrían ocasionar la colisión de aves en el espacio aéreo transfronterizo, pero ha sido determinado que los posibles impactos no son significativos. Los impactos sociales transfronterizos identificados son positivos, y refieren al fortalecimiento de la articulación entre las instituciones involucradas en el desarrollo del proyecto; la disponibilidad de un nuevo servicio de transporte para la población residente en el área de influencia del proyecto; y el impulso a las actividades económicas locales, en especial a sus sectores agropecuario y turístico.

Supervisión y Ejecución

El BID supervisará el cumplimiento de los aspectos y acciones incluidas en el ESA e IGAS de esta operación, así como en el Anexo B de este IGAS (que será refrendado por el contrato de préstamo), en función de sus impactos y riesgos ambientales y sociales. Esta supervisión puede incluir visitas al sitio, visitas de monitoreo de consultores externos y revisiones documentales.

En el PGAS se establece el sistema de supervisión ambiental y social a aplicar durante la construcción. A fin de asegurar de este se cumpla, así como que los requerimientos del Banco en materia socioambiental se incluyan en los pliegos de licitación de las obras, se requiere lo siguiente:

Como condición previa al primer desembolso, el Prestatario deberá contar con un especialista ambiental, social y de seguridad y salud que implemente lo establecido en la ESA y el PGAS como parte de la Agencia Ejecutora. La Agencia Ejecutora remitirá al BID un resumen sobre el estado de

los aspectos ambientales y sociales de la operación (específicamente para cada una de las obras), en forma y contenido satisfactorio para el Banco, en los informes semestrales de la operación.

5. Requisitos Ambientales y Sociales

Con el fin de cumplir con los requisitos de las Políticas de Salvaguardias Ambientales y Sociales del Banco, la Agencia Ejecutora cumplirá a plena satisfacción del Banco con los términos contractuales y condiciones ESHS incluidos en el Anexo B. Estos términos y condiciones sólo podrán ser modificados mediando consentimiento previo por escrito del Banco, incluyendo el visto bueno del ESG. Estos incluyen (i) Condiciones Previas (CPs) al OPC y/o Directorio; (ii) condiciones estándar para la implementación de los Planes y medidas ESHS, como también de los requisitos para los informes y supervisión; (iii) las condiciones referidas a riesgos e impactos de relevancia; (iv) las condiciones que se incluyan en el Manual de Operaciones; (v) definiciones. Estas condiciones y definiciones se incorporarán al Acuerdo de Préstamo y por tanto el Prestatario estará obligado legalmente a cumplir con ellas.

6. Resumen de Cumplimiento con Políticas de Salvaguardias del BID

Ver Anexo B.

Anexo A: Resumen de Cumplimiento con las Políticas de Salvaguardias del BID

Políticas / Directrices	Estado de Cumplimiento de Requisitos de Políticas / Directrices y Justificación	Requisitos / Acciones / Planes / Cronograma
OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias		
B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales	<p>Cumplimiento alcanzable a través de condiciones específicas establecidas en la documentación legal para acciones durante un período de tiempo definido: Los proyectos a la fecha no cuentan con la totalidad de los permisos ambientales.</p>	<p>Para mantener el cumplimiento: La Agencia Ejecutora deberá presentar ante BID para su no objeción, evidencia de que los proyectos cuentan con los permisos ambientales necesario previo al inicio de cada uno de los proyectos.</p>
B.3 Preevaluación y Clasificación	<p>Cumplimiento pleno logrado: El programa se ha categorizado como B.</p>	No se requiere ninguna acción
B.4 Otros Factores de Riesgo (Capacidad Institucional)	<p>Cumplimiento alcanzable a través de condiciones específicas establecidas en la documentación legal para acciones durante un período de tiempo definido: La Agencia Ejecutora cuenta con especialistas ambientales y sociales, pero carece de experiencia relevante tanto en proyectos relacionados con el sector aeronáutico, así como en el cumplimiento de las salvaguardas ambientales y sociales del BID.</p>	<p>Cumplimiento antes del Primer Desembolso: El prestatario deberá contar con un especialista ambiental, social y de seguridad y salud que implemente lo establecido en la ESA y el PGAS como parte de la Agencia Ejecutora.</p>
B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Ambientales	<p>Cumplimiento pleno logrado: Se preparó una ESA y un PGAS específico para esta operación durante su fase de preparación, cubriendo adecuadamente sus aspectos ambientales.</p>	No se requiere ninguna acción.

B.5 Requisitos de Evaluación y Planes Sociales (incluyendo Plan de Restauración de Medios de Subsistencia)	No Aplica	
B.6 Consultas (incluyendo consultas con mujeres, indígenas y/o minorías afectadas)	Cumplimiento pleno logrado: Se realizaron las consultas significativas el 5 de julio de 2018.	No se requiere ninguna acción
B.7 Supervisión y Cumplimiento	Cumplimiento alcanzable a través de condiciones específicas establecidas en la documentación legal para acciones durante un período de tiempo definido: Requerimientos de reportes son incluidos en el contrato. El Banco supervisará la ejecución del Programa, en conjunto recibirá un reporte de monitoreo semestralmente realizado por la Agencia Ejecutora, informando el cumplimiento del PGAS.	Para mantener el cumplimiento: La Agencia Ejecutora remitirá reportes de seguimiento de los aspectos ambientales y sociales como parte de sus informes semestrales, y designará un equipo de personas responsable del seguimiento de estos. El Banco supervisara la ejecución del Programa, para verificar el cumplimiento con salvaguardias, según lo establecido en el PGAS, contrato de préstamo y Reglamento Operativo (en el caso de tenerlo).
B.8 Impactos Transfronterizos	No Aplica. Ha sido evaluada la posibilidad de que la operación genere impactos transfronterizos, y se ha determinado que no se esperan impactos significativos.	No Aplica
B.9 Hábitats Naturales	Cumplimiento alcanzable a través de condiciones específicas establecidas en la documentación legal para acciones durante un período de tiempo definido: Hay un riesgo de afectaciones al Corredor Biológico Ayuí Grande, zona reconocida localmente como un área de importancia para la conservación de la biodiversidad y las funciones ecológicas	Para mantener el cumplimiento: Previo al inicio de las obras civiles, la Agencia Ejecutora preparará una nueva línea base de avifauna para verificar la presencia o ausencia de especies migratorias en el área de influencia. Durante la vida del préstamo, la Agencia Ejecutora realizará las medidas de mitigación descritas en el Plan de Manejo Biológico, incluyendo medidas de protección y recuperación del Corredor Biológico Ayuí Grande.

		Durante la vida del préstamo, si se determina la presencia de especies migratorias de avifauna en la nueva línea base, la agencia ejecutora debería implementar el Programa de Monitoreo de la Mortandad de Avifauna y el consecuente Plan de Gestión Adaptativa, establecidos por el Plan de Manejo Biológico.
B.9 Especies Invasivas	<p>Cumplimiento alcanzable a través de condiciones específicas establecidas en la documentación legal para acciones durante un período de tiempo definido:</p> <p>Hay un riesgo que la reforestación de la vegetación suprimida introduzca alguna especie invasiva, sea dentro del predio o sea a través de una compensación ecológica.</p>	<p>Para mantener el cumplimiento:</p> <p>Durante la vida del préstamo, la Agencia Ejecutora realizará las medidas de mitigación descritas en el Plan de Manejo Biológico, incluyendo el no uso de especies invasivas para la reforestación.</p>
B.9 Sitios Culturales	No Aplica	
B.10 Materiales Peligrosos	<p>Cumplimiento alcanzable a través de condiciones específicas establecidas en la documentación legal para acciones durante un período de tiempo definido:</p> <p>Dada la naturaleza y la escala de las obras, se utilizarán materiales peligrosos durante las fases de construcción y operación.</p>	<p>Para mantener el cumplimiento. Antes de iniciarse la construcción:</p> <p>El PGAS incluye un Plan de Manejo de Residuos Sólidos y un Plan de Gestión de Sustancias Peligrosas para Combustible de Aeropuerto, que la Agencia Ejecutora debe asegurar que es cumplido por los contratistas durante la fase de obras (por lo que deberá ser incluido en los pliegos de licitación de las mismas) así como, durante la fase de operación, por parte del gestor aeroportuario.</p> <p>Para asegurar el cumplimiento. Condición de ejecución:</p> <p>La Agencia Ejecutora se asegurará que los contratistas implementan las medidas incluidas en el PGAS.</p>
B.11 Prevención y Reducción de la Contaminación	<p>Cumplimiento alcanzable a través de condiciones específicas establecidas en la documentación legal para</p>	<p>Para mantener el cumplimiento. Antes de iniciarse la construcción:</p>

	<p>acciones durante un período de tiempo definido:</p> <p>Durante la etapa de construcción existe riesgo potencial de impactos generados por movimientos de tierras y nivelación del terreno, aguas residuales domésticas provenientes de los trabajadores o vertidos accidentales de materiales tóxicos o dañinos (pinturas, solventes, aditivos para concreto, etc). Durante la etapa de operación, destacan las posibles afectaciones vinculadas con el incremento de los ruidos, residuos sólidos urbanos y aguas residuales generadas por los servicios para el público y empleados y de los aviones, generación residuos sólidos peligrosos (vinculados a actividades mantenimiento de equipos, aeronaves, vehículos y edificios).</p>	<p>El PGAS incluye un Plan de Gestión de Calidad de Aire, el Plan de Gestión de Aguas de Escorrentía y Residuales y Plan de Gestión de Ruido, que la Agencia Ejecutora debe asegurar que es cumplido por los contratistas durante la fase de obras (por lo que deberá ser incluido en los pliegos de licitación de las mismas) así como, durante la fase de operación, por parte del gestor aeroportuario.</p> <p>Para asegurar el cumplimiento. Condición de ejecución: La Agencia Ejecutora se asegurará que los contratistas implementan las medidas incluidas en el PGAS.</p>
B.12 Proyectos en Construcción	No Aplica	
B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo	No Aplica	
B.14 Préstamos Multifase o Repetidos	No Aplica	
B.15 Operaciones de Cofinanciamiento	No Aplica	
B.16 Sistemas Nacionales	No Aplica	
B.17 Adquisiciones	<p>Cumplimiento alcanzable a través de condiciones específicas establecidas en la documentación legal para acciones durante un período de tiempo definido</p>	<p>Para mantener el cumplimiento: Antes de la licitación, la Agencia Ejecutora debe asegurarse de los pliegos de licitación incluyen los requerimientos ambientales y sociales establecidos en el PGAS.</p> <p>Para mantener el cumplimiento. Antes de iniciarse la construcción:</p>

		<p>La Agencia Ejecutora debe remitir al Banco para su no objeción de los planes de obras en materia de ambiente, salud y seguridad laboral.</p> <p>Para asegurar el cumplimiento. Condición de ejecución: La Agencia Ejecutora se asegurará que cada contratista implemente lo señalado en el PGAS (condición a incluir en el contrato de construcción)</p>
OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales		
<p>A.2 Análisis y, de ser necesario, gestión de escenario de riesgos tipo 2.</p>	<p>Cumplimiento alcanzable a través de condiciones específicas establecidas en la documentación legal para acciones durante un período de tiempo definido: Los riesgos de Riesgos de Desastres Naturales han sido evaluados, resultando como moderado tipo 1, debido a posibles riesgos de inundaciones. Los riesgos tipo 2 (exacerbación del riesgo por causas del proyecto), se considera moderado debido a que únicamente se acrecientan los riesgos de accidentes aéreos (durante las fases de despegue o aterrizaje) e incendios.</p>	<p>Para mantener el cumplimiento. Antes de iniciarse la construcción: El PGAS incluye un Plan de Contingencias, que la Agencia Ejecutora debe asegurar que es cumplido por los contratistas durante la fase de obras (por lo que deberá ser incluido en los pliegos de licitación de las mismas) así como, durante la fase de operación, por parte del gestor aeroportuario.</p> <p>Para asegurar el cumplimiento. Condición de ejecución: La Agencia Ejecutora se asegurará que los contratistas implementan las medidas incluidas en el PGAS.</p>
<p>A.2 Gestión de contingencia en caso de emergencias (Plan de respuesta a emergencias, plan de seguridad y salud de la comunidad, plan de higiene y seguridad ocupacional).</p>	<p>Cumplimiento pleno logrado: La operación cuenta con riesgos tipo 1 y 2, con un grado de intensidad moderado. La Evaluación de Riesgo de Desastres y el PGAS incluyen medidas para la gestión de la contingencia en casos de emergencia, destacando su Plan de Contingencia.</p>	<p>Para mantener el cumplimiento: Antes de la licitación, la Agencia Ejecutora debe asegurarse de los pliegos de licitación incluyen los requerimientos ambientales y sociales establecidos en el PGAS.</p> <p>Para mantener el cumplimiento. Antes de iniciarse la construcción: La Agencia Ejecutora debe remitir al Banco para su no objeción de los planes de obras en materia de ambiente, salud y seguridad laboral.</p>

		Para asegurar el cumplimiento. Condición de ejecución: La Agencia Ejecutora se asegurará que cada contratista implemente lo señalado en el PGAS, incluido su Plan de Continencia (condición a incluir en el contrato de construcción)
OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario		
Minimización del Reasentamiento	No Aplica	No Aplica
Análisis del Riesgo de Empobrecimiento		
Requerimiento para el Plan de Reasentamiento y/o Marco de Reasentamiento		
Consultas del Plan de Reasentamiento		
OP-765 Política Operativa sobre de Pueblos Indígenas		
Requerimiento de Evaluación Sociocultural	No Aplica	No Aplica
Negociaciones de Buena Fe y documentación adecuada / Acuerdos con Pueblos Indígenas Afectados		
Requerimiento de Plan o Marco de Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas		
Cuestiones Relacionadas con la Discriminación y/o exclusión		
Impactos Transfronterizos		
Impactos sobre Pueblos Indígenas Aislados		

OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo		
<p>Consulta y participación efectiva de mujeres y hombres</p>	<p>Cumplimiento pleno logrado: Se realizaron las consultas significativas el 5 de julio de 2018 y fue realizado un informe de consulta que fue incorporado a la versión final de la ESA. Un 23% de los participantes en la consulta del 5 de julio de 2018 fueron mujeres.</p>	<p>No se requiere ninguna acción.</p>
<p>Riesgo de igualdad de género y salvaguardias.</p>	<p>Cumplimiento alcanzable a través de condiciones específicas establecidas en la documentación legal para acciones durante un período de tiempo definido:</p> <p>El PGAS incluye medidas específicas en materia de equidad de género para el proyecto, entre las que destacan el establecimiento de un Código de Conducta para mitigar posibles molestias a mujeres ocasionadas durante la fase de construcción por la llegada de trabajadores mayoritariamente masculinos, así como el establecimiento de un plan específico de generación de empleo local, a fin de minimizar los riesgos derivados de la migración temporal de trabajadores de otras zonas</p>	<p>Para mantener el cumplimiento: La Agencia Ejecutora supervisará (mediante evidencias por escrito incluidas en sus reportes periódicos de supervisión), con el apoyo del BID, la implementación efectiva de las propuestas realizadas en el PGAS en materia de equidad de género</p>
OP-102 Política de Acceso a la Información		
<p>Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales</p>	<p>Cumplimiento pleno logrado: Una versión “lista para publicación” de la ESA y PGAS fueron publicados en la web</p>	<p>No se requiere ninguna acción.</p>

<p>Previo a la Misión de Análisis, QRR, OPC y envío de los documentos al Directorio</p>	<p>del Banco antes de la misión de análisis. Las finales versiones de estos documentos, incluido el informe de consulta significativa, fueron publicados antes de OPC.</p>	
<p>Disposiciones de Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto</p>	<p>Cumplimiento alcanzable a través de condiciones específicas establecidas en la documentación legal para acciones durante un período de tiempo definido</p>	<p>Para mantener el cumplimiento. Condición de ejecución: Publicación de las versiones finales de la EAS y PGAS, incluyendo el informe de consulta faltante serán publicados en la página webs del BID antes de la distribución del POD a OPC.</p> <p>Durante la ejecución de la operación, otros documentos socioambientales relevantes que se vayan generando deberán también ser publicados en la página del BID, conforme a la OP-102 del BID.</p>

Anexo B. Requisitos Legales ESHS (Ambientales, Sociales, de Salud y Seguridad)

A Condiciones Especiales
<p>Las siguientes condiciones son ejemplos, que deben incluirse <u>solo para las operaciones que los requieren</u> debido a sus especificidades y deben ser justificadas.</p>
<p>1. Condiciones para desembolsos del préstamo.</p> <p><u>Condiciones previas a los primeros desembolsos</u></p> <p>a) Como parte de la estructura de ejecución, cuya integración es una condición previa al primer desembolso de los recursos financieros, un especialista ambiental, social y de seguridad y salud serán nombrado para abordar las cuestiones socioambientales del programa.</p> <p><i>Justificación: La Agencia Ejecutora no cuenta con experiencia relevante en este sector aeronáutico, ni en aplicar las salvaguardas ambientales y sociales del BID.</i></p>
<p>2. Condiciones Especiales de Ejecución</p> <p>a) Previamente al inicio de las obras civiles de rehabilitación del aeropuerto de Concordia, la Agencia Ejecutora realizará una nueva línea base de avifauna para verificar la presencia o ausencia de especies migratorias en el Área de Influencia.</p> <p><i>Justificación: La condición es requerida para determinar posibles riesgos a hábitat natural crítico, como es exigida por la directiva B.9 de la Política OP-703.</i></p> <p>b) El Prestatario se compromete a entregar al Banco, a través de la Agencia Ejecutora y antes del inicio físico de cualquier obra física, evidencia de que todos los permisos ambientales y sociales han sido otorgados.</p> <p><i>Justificación: Se requiere esta condición a fin de asegurar que toda obra cumpla con los requisitos de las políticas de salvaguardias ambientales y sociales del Banco, así como de la legislación local.</i></p> <p>c) El Prestatario, por intermedio de la Agencia Ejecutora, deberá: (i) asegurarse que la ejecución y operación de las obras del Programa se lleven a cabo en conformidad con todas las normas y los requisitos legales ambientales y sociales de la República Argentina, además de cumplir con las políticas de salvaguardias ambientales y sociales del Banco, el ROP y el Plan de Gestión Ambiental y Social y otros planes ambientales, sociales y de salud ocupacional; (ii) diseñar, construir, operar, mantener y monitorear el Programa de acuerdo con los planes de gestión ambiental y social relevantes; y (iii) asegurar que cada contratista, operador, subcontratista o toda persona que realice actividades relacionadas con el Programa las llevará a cabo en cumplimiento con todos los requisitos ambientales y sociales. Para ello, el Prestatario, a través de la Agencia Ejecutora, incluirá todos los requisitos ambientales y sociales aplicables en cada licitación y documentos contractuales que rigen dichas actividades, y supervisará y asegurará el cumplimiento de las mismas.</p> <p><i>Justificación: Se requiere esta condición a fin de asegurar que toda obra cumpla con los requisitos de las políticas de salvaguardas ambientales y sociales del Banco, así como de la legislación local, y que los diseños que se licitan hayan contenido las recomendaciones, pedidos y preocupaciones de los actores afectados. También para reforzar las actividades de seguimiento y supervisión de los aspectos ambientales, sociales, seguridad y salud de las obras a realizar por el Programa.</i></p> <p>d) El Prestatario, por intermedio de la Agencia Ejecutora, se compromete a notificar al Banco, por escrito, dentro de un plazo máximo de treinta (30) días calendario desde la ocurrencia de: (1) cualquier incumplimiento de las medidas y condiciones socio-ambientales, de salud y seguridad</p>

laboral del Programa, así como las circunstancias resultantes o que, actuando con la debida diligencia, prevea que puedan resultar de dicho incumplimiento; (2) cualquier evento o circunstancia relacionada con el Programa, que pueda generar impactos ambientales, sociales, de salud y seguridad laboral adversos; (3) cualquier comunicación con cualquier autoridad en relación con incumplimientos de aspectos ambientales, sociales, de salud o seguridad laboral vinculados al Programa; y (4) cualquier reclamo o queja relacionada con aspectos ambientales, sociales, de salud y seguridad laboral vinculados al Programa;

Justificación: Se requiere esta condición a fin de asegurar el cumplimiento con la directiva B.7 (Supervisión) de la Política de medio ambiente OP-703.

e) La Agencia Ejecutora remitirá al BID un resumen sobre el estado de los aspectos ambientales y sociales de la operación (específicamente para cada una de las obras), en forma y contenido satisfactorio para el Banco, en los informes semestrales de la operación.

Justificación: Se requiere esta condición a fin de asegurar el cumplimiento con la directiva B.7 (Supervisión) de la Política de medio ambiente OP-703.

Anexo C. Mapas



Figura 1: Localización del aeródromo de Concordia COC en su contexto regional



Figura 2: Comparación aeródromo antes y después del proyecto

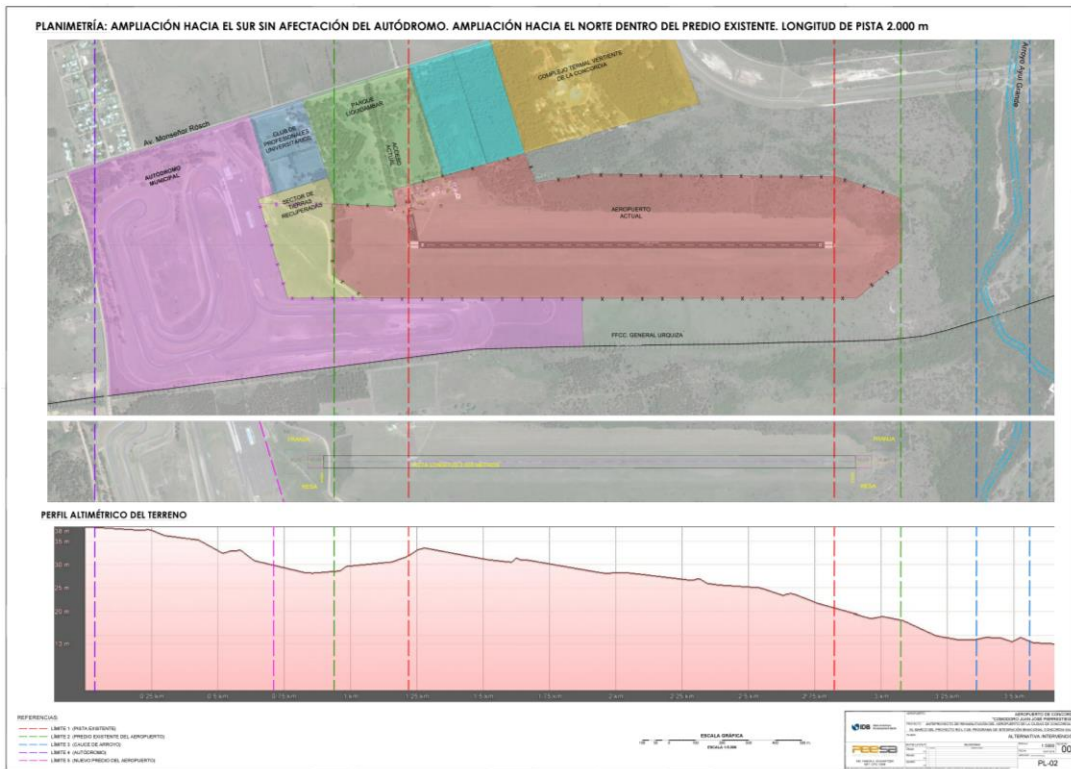


Figura 3: Aclaración como la ampliación hacia el sur se hace sin afectación al autódromo, y hacia el norte dentro del mismo predio actual.



Figura 4: Detalle localización plataforma, terminal de pasajeros, apartamiento y servicios de apoyo.



Figura 5: Ubicación del Aeródromo en relación a Áreas de Importancia para la Avifauna (IBA por sus siglas en inglés).

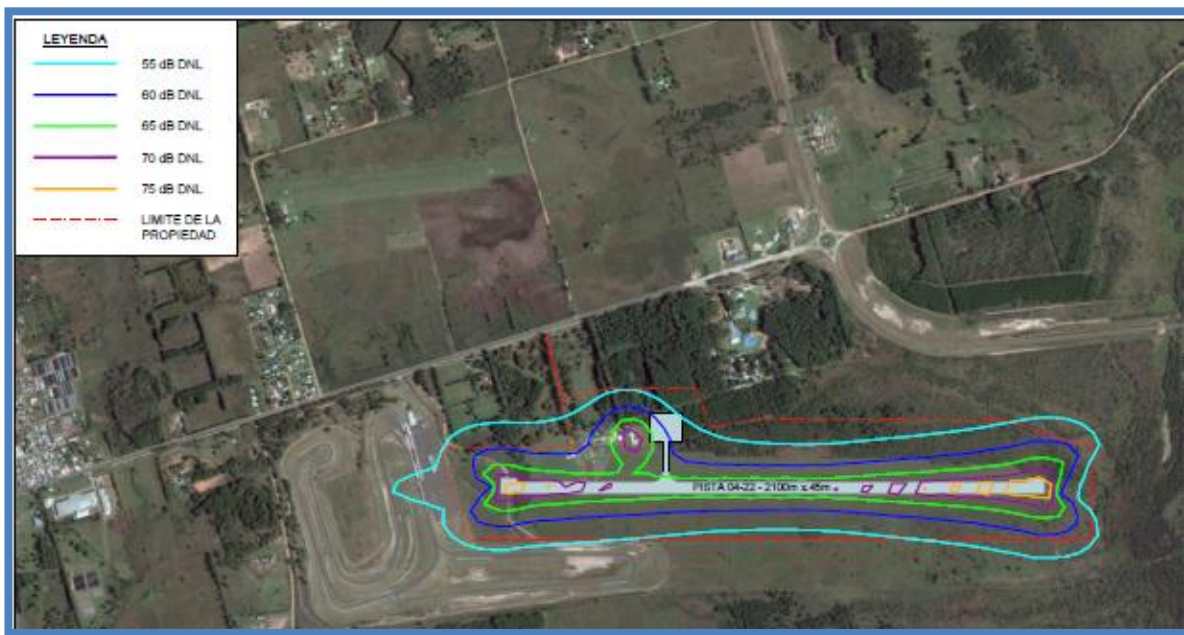


Figura 6: Mapa de estimación de ruidos.