PUBLICO
DIVULGACION SIMULTANEA

DOCUMENTO DEL MECANISMO INDEPENDIENTE DE CONSULTA E INVESTIGACION

MICI-AR-2014-081

DETERMINACIÓN DE LA ELEGIBILIDAD PARA LA FASE DE CONSULTA. PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD URGANA DE AUSA

(AR-L1166)

Este documento fue preparado por el Comité de Elegibilidad de la Fase de Consulta en conformidad con el esquema de transición aprobado por el Directorio Ejecutivo el 10 de julio de 2013.

De conformidad con la Política de Acceso a la Información, el presente documento se pone a disposición del público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo para su información.

MEMORANDUM DE DETERMINACIÓN DE ELEGIBLIDAD
FASE DE CONSULTA

A:	Solicitante, Directorio Ejecutivo, Alta Administración, Equipo de Proyecto y Agencia Ejecutora
DE:	Comité de Elegibilidad de la Fase de Consulta
VIA:	Victoria Márquez-Mees, Secretaria Ejecutiva
CC:	Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación
PROYECTO:	Programa de Seguridad Vial y Movilidad Urbana de AUSA (AR-L1166)
FECHA:	14 de octubre de 2014

I. Resumen Ejecutivo

1.1 El 19 de agosto de 2014, el Mecanismo Independiente de Consulta e Investigación ("MICI" o "Mecanismo") recibió una Solicitud referente al "Programa de Seguridad Vial y Movilidad Urbana de AUSA" (AR-L1166) ("el Programa") por parte del Sr. Pedro Barragán (el Solicitante), quien es vecino de un barrio colindante con la Autopista 25 de Mayo (AU 25 de Mayo), en la ciudad de Buenos Aires, Argentina.

1.2 La Solicitud se refiere al daño ambiental, a la salud y el patrimonio que sufre el Solicitante y su familia ante la contaminación sonora generada por la operación de la referida autopista por encima de los límites establecidos por la normatividad local y los estándares de la Organización Mundial de la Salud (OMS), el cual se vería agravado por la construcción de un carril central de Metrobús en la AU 25 de Mayo, que según notas de prensa a las que ha tenido acceso el solicitante así como documentación licitatoria en el sitio web de AUSA, estaría siendo financiado por el BID.

1.3 El Programa es una operación de préstamo sin garantía soberana por un monto de US$130.000.000, a ser ejecutada por Autopistas Urbanas, S.A. (AUSA). Dicha operación fue aprobada por el Directorio Ejecutivo del Banco Interamericano de Desarrollo ("BID" o "Banco") el 4 de junio del 2014. El Programa fue clasificado categoría ambiental y

social “B” conforme a la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP -703).

1.4 La Política Operativa relevante a esta Solicitud es la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703).

1.5 El presente memorándum y la información contenida en el mismo se presenta en conformidad con la Política de Acceso a la Información (OP-102) respecto a operaciones sin garantía soberana.

1.6 En la determinación de elegibilidad, el Comité de Elegibilidad no logró alcanzar un consenso[1] en cuanto a la aplicación de la exclusión prevista en el 37 i, correspondiendo a la Secretaria Ejecutiva la decisión final en cuanto a la aplicación del mismo. Con base en esto, así como en la aplicación de otras exclusiones se concluye que la presente Solicitud MICI-AR-2014-081 **no es elegible** para la Fase de Consulta.

II. Esquema de transición para la Fase de Consulta y sus implicaciones en el proceso de determinación de elegibilidad

2.1 En enero de 2013, ante los hallazgos y recomendaciones emanados del reporte de evaluación del MICI elaborado por la Oficina de Evaluación y Supervisión (“OVE”), el Directorio Ejecutivo decidió iniciar un proceso de ajuste de la Política del MICI y de su estructura de operación, a fin de fortalecer el Mecanismo y asegurar una gestión más efectiva y eficiente.

2.2 En particular, ante cambios en materia de recursos humanos, a partir del 1 de septiembre de 2013 y hasta la entrada en vigor de la Política revisada del MICI, el Directorio Ejecutivo instruyó la entrada en vigencia de un esquema de operación transitorio en el cual la determinación de elegibilidad de Solicitudes para la Fase de Consulta es llevado a cabo por un Comité de Elegibilidad (“el Comité”), conformado por la Secretaria Ejecutiva y las dos Oficiales de Caso del equipo de la Fase de Consulta. La presente

[1] Dos de las integrantes del Comité consideraron que los casos legales en cuestión no deberían ser considerados como vinculantes en cuanto se refiere párrafo 37.i de la Política que establece: “Exclusiones: No se aplicara ni Fase de Consulta ni la Fase de Verificación de la Observancia a ..solicitudes que planteen temas que estén siendo objeto de procesos arbitrales o judiciales por órganos nacionales, supranacionales o similares.” (párrafo 37 i del documento GN-1830-49).

determinación de elegibilidad se realiza conforme establece el esquema de transición y en observancia de lo determinado para esta etapa en la Política del MICI vigente (párrafos 37 y 40).

III. La Solicitud

3.1 El 17 de julio de 2014 el Sr. Pedro Barragán, como afectado por la Autopista 25 de Mayo de la Ciudad de Buenos Aires, presenta una Solicitud ante el MICI a nombre propio, expresando su "oposición con el otorgamiento de un préstamo a largo plazo"[2] por parte del BID a la empresa Autopistas Urbanas, S.A. (AUSA) por un monto de US$130 millones (Programa de Seguridad Vial y Movilidad Urbana de AUSA" (AR-L1166)).

3.2 Al momento del ingreso de la Solicitud, el Solicitante informó que no había entrado en contacto con la Administración del Banco previo a remitir su reclamo con el MICI y tras recibir más información respecto al proceso de elegibilidad, el Solicitante se manifestó dispuesto a entrar en contacto con la Administración previo al registro de su reclamo en el MICI con lo cual se procedió a ponerlo en contacto con el equipo de proyecto. Como resultado de esto el equipo de proyecto y el Solicitante acompañado por su abogado se reunieron el día 14 de agosto de 2014 en la Oficina de Representación del Banco en Argentina.

3.3 El día 19 de agosto, el Sr. Barragán nuevamente se comunica con el MICI solicitando que su reclamo sea registrado al considerar que sus preocupaciones no habían sido atendidas a satisfacción por la Administración del Banco.

3.4 El Solicitante alega que desde hace años, él y su familia sufren afectaciones por la contaminación sonora producida por la operación de la Autopista 25 de Mayo, la cual de acuerdo al Solicitante, supera los máximos tolerables establecidos por la OMS y en contravención con los límites permisibles establecidos en la legislación local. Adicionalmente, alega que ha sufrido daños patrimoniales ya que su vivienda ha perdido valor dada su colindancia con la Autopista 25 de Mayo. El Sr. Barragán informa al MICI

[2] Comunicación electrónica enviada por el Sr. Pedro Barragán al MICI el 17 de julio de 2104.

que ante dichas afectaciones, presentó en 2001 una demanda judicial que a la fecha se mantiene en proceso (ver párrafos 3.8 a 3.10). Es consideración del Sr. Barragán, que ante el incumplimiento alegado de AUSA y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA) con la legislación ambiental argentina y las salvaguardias ambientales del Banco, el préstamo del BID no debería proceder.

3.5 El Sr. Barragán alega que en adición al daño ya sufrido, teme sufrir un daño incremental en materia de contaminación sonora, polución por partículas en suspensión, daños a la salud, y al patrimonio derivado de la construcción de carriles colectivos/ómnibus en toda la traza de la AU 25 de Mayo que conforme a lo informado en el sitio web de AUSA e información periodística sería financiado por el BID.

3.6 Adicionalmente, en la solicitud se alega que tanto AUSA como el GCBA "se encuentran realizando transacciones u operaciones financieras, para la construcción con fondos del BID, [de] una vía rápida para la circulación sin paradas de colectivos, autobuses, ambulancias, etc.", la cual le generaría una mayor afectación al aumentar el ruido, "sumado a la polución por las partículas en suspensión", siendo éstos, a criterio del Solicitante, daños muy gravosos para su salud. Para el solicitante, la situación anterior también ha generado un daño en su patrimonio ya que el valor de los inmuebles de la zona ha caído considerablemente.

3.7 El Solicitante requirió que el referido proyecto del BID no prospere (a) por la inexistencia de pronunciamiento expreso de parte de AUSA y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires acerca de las medidas de mitigación sonora compatibles con las leyes, las decisiones judiciales y la Constitución, y (b) en tanto AUSA y el GCBA incumplen las salvaguardas establecidas por el BID para el otorgamiento de préstamos.

Demandas Judiciales en Proceso[3]

3.8 En enero de 2001, Sr. Barragán presentó una demanda judicial contra AUSA y el GCBA por el referido daño a su salud y el medio ambiente, y no habiéndose realizado previamente a la construcción de la autopista estudio de impacto ambiental ni tomado medidas de mitigación del ruido en favor de los vecinos de la zona. Como resultado de dicha acción, se emitieron dos sentencias en las que se da lugar a la acción de amparo promovida por el Sr. Barragán y se obliga a AUSA y al GCBA a presentar un Estudio Técnico de Impacto Ambiental y un Plan de Adecuación Ambiental en los términos de ley.

3.9 Conforme a documentación provista por el Solicitante, a junio de 2013 dichas sentencias no habrían sido acatadas por lo que en esa fecha el Tribunal correspondiente ordenó a AUSA que conforme a la sentencia dictada, y en el término de 60 días presentara un Estudio de Impacto Ambiental y un el Plan de Adecuación identificando (i) los niveles de ruido en el espacio público; (ii) los niveles de ruido en el interior de las viviendas y edificios en general, incluidas escuelas y hospitales, ubicados en las zonas linderas a la AU 25 de Mayo; (iii) las soluciones técnicas para reducir los niveles de ruido en ambos espacios. Asimismo, el Plan de Adecuación debería analizar la viabilidad de las medidas de mitigación estructurales y no estructurales propuestas por un equipo técnico de la Universidad de Buenos Aires (en especial, las referidas a barreras acústicas) y, en caso de presentarse medidas alternativas, sería imprescindible justificar técnicamente su mayor eficacia y pertinencia para cumplir con las obligaciones impuestas en la sentencia de fondo.

3.10 Conforme a la documentación del caso judicial referido, en junio de 2014 tras diversas acciones por ambas Partes, el Juzgado determina ordenar a AUSA y al GCBA que en un plazo máximo de ocho meses se acredite el cumplimiento de lo ordenado en junio de 2013, con la aplicación de una multa a cada una de las demandadas por cada día de retraso. Asimismo, el Juzgado instruye que la Agencia de Protección Ambiental habrá de

[3] Expediente 3059/0 “Barragán José Pedro y otros c/AUSA y GCBA (art. 14 CCABA)”.

informar trimestralmente al Tribunal de la implementación de las medidas a que dé lugar el estudio y el plan ordenado. El caso continúa abierto ya que parecería ser que AUSA habría recurrido la sentencia y el periodo de cumplimiento de la sentencia establecido por el Juez estaría corriendo en este momento.

IV. El Proyecto

4.1 El "Programa de Seguridad Vial y Movilidad Urbana de AUSA" (AR-L1166) (el Programa) es una operación del sector transporte sin garantía soberana de financiamiento corporativo por un monto de US$130.000.000 aprobado por el Directorio Ejecutivo del BID con fecha 4 de junio de 2014. El Programa tiene categoría B de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) [4]

4.2 El Prestatario, Autopistas Urbanas, S.A. (AUSA) es una sociedad anónima cuyo paquete accionario está el 95% en propiedad del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GCBA) y el 5% en propiedad de Subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires. AUSA es responsable bajo concesión de obra pública vigente hasta el 2029, de la operación, el mantenimiento, y la expansión de la red de autopistas de Buenos Aires.

4.3 El Programa consiste en la ejecución de inversiones plurianuales que se inicia en el año 2012 y culmina en el año 2016 para la mejora de la seguridad vial en la Ciudad de Buenos Aires. Las inversiones fundamentadas en la Iniciativa de Seguridad Vial del BID y, más concretamente, el Programa del Sector Privado del BID Seguridad Vial, consiste en 35 ítems que incluyen la construcción de una serie de pasos a desnivel y otras obras sobre intersecciones críticas y la construcción y mejora de las barreras de seguridad y señales, adecuaciones y distribuidores.[5].

4.4 En virtud de que el proyecto involucra una operación sin garantía soberana, a la misma aplica la limitación en divulgación de "información y documentos relativos a operaciones sin garantía soberana o presentados al Banco con referencia a las mismas, salvo: (i) la

[4] Informe de gestión ambiental y social (IGAS), noviembre de 2013, pág. 1.
[5] Informe de gestión ambiental y social (IGAS), noviembre de 2013, pág. 1.

información enumerada en el Anexo II de esta política y (ii) información cuya divulgación ha sido autorizada expresamente por el respectivo prestatario”[6].

V. Análisis de Elegibilidad para la Fase de Consulta

5.1 Durante la etapa de elegibilidad llevada a cabo del 26 de agosto al 13 de octubre de 2014[7], el Comité sostuvo llamadas telefónicas y comunicaciones escritas con el Solicitante y el equipo de proyecto; llevó a cabo un análisis de gabinete de la documentación enviada por ambas partes así como de otra información pública recopilada en forma independiente para conocer sobre el Programa y clarificar y contextualizar las preocupaciones manifestadas en la Solicitud presentada por el Sr. Barragán.

5.2 El análisis de elegibilidad para la Fase de Consulta se realiza basándose en los criterios de exclusión y elegibilidad establecidos en los párrafos 37 y 40 de la Política del MICI, respectivamente. Se trata de un análisis *prima facie* de los hechos alegados en la Solicitud en cuanto a su elegibilidad para ser tratados por el MICI, conforme al mandato conferido a éste por el Directorio Ejecutivo. En ningún caso ni el análisis ni la determinación final representan valoraciones sobre la validez de las cuestiones planteadas.

5.3 Conforme a lo anterior, y como puede ser verificado en el Anexo 1 del presente Memorándum, la Solicitud cumple con los requerimientos establecidos en el párrafo 40, incisos (a), (c), (d), (f) y (h) de la Política del MICI. El párrafo 40 (b) no se aplica a la presente Solicitud, puesto que el Solicitante actuó en nombre propio y sin ningún representante. Sin embargo, el Comité considera que la presente Solicitud no cumple con los requisitos del párrafo 40, inciso (e). Con fines de aclaración para las partes interesadas, a continuación se detallan las razones por las que el Comité considera que la Solicitud no cumple con el referido inciso.

[6] Política de Acceso a la Información (OP-102), sección 4, párrafo 4.1 literal J

[7] El Comité de Elegibilidad requirió una extensión de 19 días hábiles de la fecha original de determinación a fin de recibir y analizar documentación adicional sobre el programa que fue solicitada a la Administración del Banco.

5.4 En primer lugar, el Comité de Elegibilidad observa que el Solicitante se refiere en su reclamo a dos cuestiones principales:

1. el alegato respecto al incumplimiento por parte de AUSA y el GCBA de las sentencias judiciales en su contra que les prescriben adoptar medidas de mitigación del ruido generado por la AU 25 de Mayo, que genera afectaciones en la salud y el patrimonio al Solicitante y su familia a partir de la fecha de la construcción de la autopista en colindancia con el edificio donde se ubica su vivienda;

2. el potencial daño que el Solicitante teme sufrir con la construcción de un carril metrobús a lo largo de la traza de la AU 25 de Mayo y que conforme a información que ha recibido estaría siendo financiado por el BID en el marco del "Programa de Seguridad Vial y Movilidad Urbana de AUSA".

5.5 Dada la naturaleza diferenciada de los reclamos expuestos por el Sr. Barragán en su Solicitud, el análisis de elegibilidad se ha realizado en forma separada para cada uno de los daños alegados por el Solicitante.

5.6 Respecto a la contaminación sonora generada por la operación de la AU 25 de Mayo, el Solicitante ha informado al MICI sobre la existencia de procesos legales iniciados por él ante los Tribunales de la Ciudad de Buenos Aires (descritos brevemente en los párrafos 3.6 y 3.7 para mayor referencia) y que han dado lugar a dos sentencias judiciales dictadas a su favor, las cuales a la fecha han sido recurridas por las demandadas (AUSA y GCBA). Más aún, conforme a la documentación recibida por el MICI, a la fecha de esta determinación los procesos se mantienen abiertos y las demandadas instruidas a cumplir con las sentencias en un marco temporal de 8 meses a partir de la última determinación del juez en junio de 2014. Al respecto de la misma, AUSA ha recurrido la sentencia y cabe la posibilidad de que interponga otros recursos antes de la finalización del proceso.

5.7 Es importante destacar que no resulta claro al Comité, si el Banco tuvo conocimiento de estos procesos y del daño siendo causado durante el proceso de debida diligencia ya que aun cuando en el IGAS se hace mención de la generación de ruido por vehículos en circulación como uno de los riesgos e impactos más sobresalientes asociados a la

operación y mantenimiento de las autopistas y vías concesionadas [8], no se encuentra detalle sobre los mismos ni las acciones mitigatorias previstas por AUSA[9].

[9] Directiva de Política B-4 Otros Factores de Riesgo. Además de los riesgos que representan los impactos ambientales, el Banco identificará y manejará otros factores de riesgo que pueda afectar la sostenibilidad ambiental de sus operaciones. Entre los factores de riesgo figuran elementos como la capacidad de gestión de los organismos ejecutores/prestatarios o de terceros, riesgos derivados del sector, riesgos asociados con preocupaciones sociales y ambientales muy delicadas, y la vulnerabilidad ante desastres. Dependiendo de la naturaleza y gravedad de los riesgos, el Banco diseñará, junto con el organismo ejecutor/prestatario o terceros, las medidas apropiadas para manejar tales riesgos[10] El Comité no alcanzó consenso en este tema, dos integrantes del Comité consideraron que la exclusión 37 i no aplicaba para el caso planteado por la siguientes razones: Si bien existe un proceso judicial iniciado por el Solicitante, Sr. Pedro Barragán, se observa que la parte demandada no es únicamente la agencia ejecutora (AUSA) del proyecto financiado por el BID sino también el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA), ambas como corresponsables en sus diversos ámbitos de actuación, y asimismo el objeto de la demanda es la protección de los derechos colectivos de los vecinos afectados por toda la Autopista 25 de Mayo y no únicamente los derechos del Solicitante, sin perjuicio de que él fuera el activador del amparo en favor del interés común. Es destacable que los jueces en diversas instancias concluyeron que las demandadas habían violado los derechos e intereses colectivos que afectan a un sector importante de vecinos de la ciudad, ordenando, consecuentemente, medidas de mitigación de un amplio alcance y en favor de un grupo de personas. Excede por tanto del ámbito vinculado exclusivamente a la presente solicitud. A criterio de las dos integrantes del Comité, por las características propias de la demanda de amparo, que busca la protección de derechos colectivos, los resultados del proceso judicial tendrán impactos que van mucho más allá de lo que prevé una Fase de Consulta, enfocada en atender las cuestiones específicas del Solicitante vinculadas propiamente a la actuación del BID en el marco del Programa en análisis, frente a la obligación derivada del proceso judicial de identificar y mitigar los impactos, tanto en los espacios públicos como en el interior de viviendas y otros edificios generales, incluidos escuelas y hospitales, de toda la zona afectada por la referida autopista. Consecuentemente, en su consideración no se aplicaría la exclusión del párrafo 37.i en el presente caso.

[9] Directiva de Política B-4 Otros Factores de Riesgo. Además de los riesgos que representan los impactos ambientales, el Banco identificará y manejará otros factores de riesgo que pueda afectar la sostenibilidad ambiental de sus operaciones. Entre los factores de riesgo figuran elementos como la capacidad de gestión de los organismos ejecutores/prestatarios o de terceros, riesgos derivados del sector, riesgos asociados con preocupaciones sociales y ambientales muy delicadas, y la vulnerabilidad ante desastres. Dependiendo de la naturaleza y gravedad de los riesgos, el Banco diseñará, junto con el organismo ejecutor/prestatario o terceros, las medidas apropiadas para manejar tales riesgos[10] El Comité no alcanzó consenso en este tema, dos integrantes del Comité consideraron que la exclusión 37 i no aplicaba para el caso planteado por la siguientes razones: Si bien existe un proceso judicial iniciado por el Solicitante, Sr. Pedro Barragán, se observa que la parte demandada no es únicamente la agencia ejecutora (AUSA) del proyecto financiado por el BID sino también el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA), ambas como corresponsables en sus diversos ámbitos de actuación, y asimismo el objeto de la demanda es la protección de los derechos colectivos de los vecinos afectados por toda la Autopista 25 de Mayo y no únicamente los derechos del Solicitante, sin perjuicio de que él fuera el activador del amparo en favor del interés común. Es destacable que los jueces en diversas instancias concluyeron que las demandadas habían violado los derechos e intereses colectivos que afectan a un sector importante de vecinos de la ciudad, ordenando, consecuentemente, medidas de mitigación de un amplio alcance y en favor de un grupo de personas. Excede por tanto del ámbito vinculado exclusivamente a la presente solicitud. A criterio de las dos integrantes del Comité, por las características propias de la demanda de amparo, que busca la protección de derechos colectivos, los resultados del proceso judicial tendrán impactos que van mucho más allá de lo que prevé una Fase de Consulta, enfocada en atender las cuestiones específicas del Solicitante vinculadas propiamente a la actuación del BID en el marco del Programa en análisis, frente a la obligación derivada del proceso judicial de identificar y mitigar los impactos, tanto en los espacios públicos como en el interior de viviendas y otros

5.8 En materia de análisis de elegibilidad el párrafo 40 literal (e) establece que una Solicitud requiere para ser elegible que no aplique ninguna de las exclusiones enunciadas en el párrafo 37 incluyendo aquélla en el literal (i) que establece que no procedería ni la Fase de Consulta ni la Fase de Verificación de la Observancia a solicitudes que planteen temas que estén siendo objeto de procesos arbitrales o judiciales por órganos nacionales, supranacionales o similares. Por lo tanto, mientras los procesos legales vinculados al alegato de daño por contaminación sonora se mantengan abiertos, dicho componente de la Solicitud **no cumple** con el criterio 40 literal (e) [10].

5.9 Respecto del punto (2) referido al daño potencial que la construcción de un carril del metrobús sobre la traza de la AU 25 de Mayo pudiera generar al Solicitante, tras el análisis de los documentos a que ha tenido acceso el Comité y a la fecha de esta determinación, el Programa no contempla la construcción de dicho carril sobre la traza de la AU 25 de Mayo. El Programa si prevé la construcción de un túnel del Metrobús 9 de Julio para permitir una vinculación eficiente de la zona de Plaza Constitución con la Avenida 9 de Julio[11] más éste no resultaría relevante al alegato de daño incremental del

---

edificios generales, incluidos escuelas y hospitales, de toda la zona afectada por la referida autopista. Consecuentemente, en su consideración no se aplicaría la exclusión del párrafo 37.i en el presente caso.

[10] El Comité no alcanzó consenso en este tema, dos integrantes del Comité consideraron que la exclusión 37 i no aplicaba para el caso planteado por la siguientes razones: Si bien existe un proceso judicial iniciado por el Solicitante, Sr. Pedro Barragán, se observa que la parte demandada no es únicamente la agencia ejecutora (AUSA) del proyecto financiado por el BID sino también el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA), ambas como corresponsables en sus diversos ámbitos de actuación, y asimismo el objeto de la demanda es la protección de los derechos colectivos de los vecinos afectados por toda la Autopista 25 de Mayo y no únicamente los derechos del Solicitante, sin perjuicio de que él fuera el activador del amparo en favor del interés común. Es destacable que los jueces en diversas instancias concluyeron que las demandadas habían violado los derechos e intereses colectivos que afectan a un sector importante de vecinos de la ciudad, ordenando, consecuentemente, medidas de mitigación de un amplio alcance y en favor de un grupo de personas. Excede por tanto del ámbito vinculado exclusivamente a la presente solicitud. A criterio de las dos integrantes del Comité, por las características propias de la demanda de amparo, que busca la protección de derechos colectivos, los resultados del proceso judicial tendrán impactos que van mucho más allá de lo que prevé una Fase de Consulta, enfocada en atender las cuestiones específicas del Solicitante vinculadas propiamente a la actuación del BID en el marco del Programa en análisis, frente a la obligación derivada del proceso judicial de identificar y mitigar los impactos, tanto en los espacios públicos como en el interior de viviendas y otros edificios generales, incluidos escuelas y hospitales, de toda la zona afectada por la referida autopista. Consecuentemente, en su consideración no se aplicaría la exclusión del párrafo 37.i en el presente caso.

[11] Programa de Seguridad Vial de Buenos Aires con financiación BID. Análisis Ambiental, noviembre 19 de 2013, pág. 8.

Solicitante dada la distancia que priva entre la zona de la obra y la vivienda propiedad del Sr. Barragán.

5.10 El Comité entiende que no puede descartarse la posibilidad de que esta actividad sea en algún momento incluida en el programa o parte de otro financiado por el BID y que dicha posibilidad genere preocupación al Solicitante de un daño incremental al actualmente sufrido. Esta preocupación, que el Comité considera válida, se fundamenta en comunicaciones de prensa que citan al BID como ente financiador de esta obra sobre la traza de la AU 25 de Mayo, así como en información publicada por AUSA en su sitio web (www.ausa.com.ar/compras/licitaciones_publica.aspx) dentro de sus pliegos licitatorios para la **Contratación No 2014-01-0009-00** que define las tareas y materiales para la ejecución del "Proyecto Ejecutivo y Construcción de Obra de Ampliación de Viaducto para el Metrobús de la AU 25 de Mayo". Conforme a dichos documentos, las obras a licitar se refieren a la ampliación del viaducto de la Autopista 25 de Mayo para permitir la reconfiguración de los carriles de la autopista como consecuencia de la incorporación del Metrobús en un carril exclusivo central. En estos documentos, AUSA anuncia que ".. se encuentra en tratativas avanzadas con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para ingresar a un Programa de Obras con financiación de dicho Banco, el que podría incluir la OBRA objeto del presente llamado licitatorio"[12].

5.11 Sin embargo, en la actualidad no puede vincularse la construcción de ese carril de metrobús motivo del reclamo al Programa financiado por el BID, por lo que podría considerarse que conforme al literal (c) del párrafo 37 que establece que "no se aplicará ni Fase de Consulta ni la Fase de Verificación de la Observancia a actividades que no estén vinculadas con una Operación Financiada por el Banco; así como al literal (a) del párrafo 37 que establece como exclusión "acciones cuya responsabilidad recaiga en partes que no sean el Banco, como un Prestatario/Receptor, un beneficiario de cooperación técnica o un organismo ejecutor, y que no impliquen acción u omisión alguna por parte del Banco, el componente (2) de la Solicitud **no cumple** con el criterio 40 literal (e).

[12] Contratación No 2014-01-0009-00 "Proyecto Ejecutivo y Construcción de Obra de Ampliación de Viaducto para el Metrobús de la AU 25 de Mayo"), Sección 8, página 12.

5.12 Finalmente en materia del cumplimiento del literal (g) del párrafo 40, el Solicitante manifestó su disposición a participar en un proceso de Fase de Consulta si éste era un paso imprescindible del proceso MICI. En atención a ello, y conforme lo establece la Política del MICI se aclara a las Partes involucradas que la Fase de Consulta no es un paso imprescindible sino un proceso voluntario de las Partes.

VI. Conclusión

6.1 Se concluye que, derivado de lo anterior, y sin hacer ninguna valoración de los méritos de la misma, **la Solicitud MICI-AR-2014-081 se determina como NO ELEGIBLE para la Fase de Consulta**, al no cumplir con el requisito del párrafo 40, literal (e) de la Política ya que al momento de la determinación aplican para el componente (1) de la Solicitud la exclusión prevista en el párrafo 37 literal (i)[13]; y para el componente (2) de la Solicitud aplican las exclusiones previstas en el párrafo 37 literales (a) y (c).

6.2 El Comité informa también que el Solicitante podrá someter nuevamente su Solicitud en el caso de cambiar las circunstancias por las cuales la misma se determina no elegible en este momento.

[13] En esta materia, referirse al pie de página 10.

Anexo 1. Tabla de Análisis de Elegibilidad

	Criterios de Elegibilidad	Análisis
a.	Nombres y datos de contacto del Solicitante.	El MICI cuenta con los datos de contacto del Solicitante.
b.	Nombres y datos de contacto del Representante.	No aplica a la presente Solicitud.
c.	Proyecto u operación debidamente identificados.	Programa de Seguridad Vial y Movilidad Urbana de AUSA (AR-L1166).
d.	El Solicitante reside en el país donde se implementa la operación.	El Solicitante reside en Buenos Aires, Argentina, de conformidad con la documentación con la que cuenta el MICI.
e.	No se aplica ninguna de las exclusiones para la Fase de Consulta enunciadas en el párrafo 37.	No se cumple.
	37. a. acciones cuya responsabilidad recaiga en partes que no sean el Banco, como un Prestatario/ Receptor, un beneficiario de cooperación técnica o un organismo ejecutor, y que no impliquen acción u omisión alguna por parte del Banco.	**No aplica** para el Componente 1 de la Solicitud. **Aplica** para el Componente 2 de la Solicitud. .
	37. b. solicitudes relacionadas exclusivamente con las leyes, políticas o normativas del país o países anfitriones, el Prestatario/ Receptor o el organismo ejecutor.	**No aplica**– La Solicitud no está vinculada exclusivamente a estos aspectos.
	37. c. acciones o actividades que no estén vinculadas con una Operación Financiada por el Banco o no estén sujetas a las Políticas Operativas Pertinentes del Banco.	**No aplica para el Componente 1** – Es obligación del Banco identificar otros factores de riesgo e impacto que se pudieran generar en una operación, así como diseñar las medidas para el manejo de las mismas. **Aplica para el Componente 2** – Al momento de la determinación el metrobús sobre la traza de la AU 25 de Mayo no es parte del Programa financiado por el BID.
	37 d. decisiones o procesos de adquisiciones (en cuyo caso el Secretario Ejecutivo remitirá la Solicitud a la oficina que	**No aplica** –La Solicitud no hace referencia a procesos de adquisiciones.

	Criterios de Elegibilidad	Análisis
	corresponda del Banco).	
	37 e. un asunto o asuntos específicos que ya hayan sido objeto de verificación con arreglo al Mecanismo, o a su predecesor, salvo justificación basada en nuevos indicios o circunstancias no disponibles al momento de realizarse la Solicitud inicial.	**No aplica** –La Solicitud no hace referencia a ningún asunto que ya haya sido objeto de verificación por el MICI o su predecesor.
	37 f. solicitudes referidas a una Operación Financiada por el Banco que se presenten más de veinticuatro (24) meses después del último desembolso.	**No aplica** – Todavía no se han realizado desembolsos en el marco del Programa.
	37 g. consideraciones de ética o fraude, acciones específicas de empleados del Banco, asuntos no operativos como administración o finanzas internas, denuncias de prácticas de corrupción u otros asuntos sujetos al escrutinio de otros órganos instituidos por el Banco (en cuyo caso el Secretario Ejecutivo remitirá la Solicitud a la oficina que corresponda del Banco).	**No aplica** –La Solicitud no se refiere a ningún asunto sujeto a escrutinio de otros órganos del Banco.
	37 h. toda Solicitud que visiblemente (i) carezca de fundamento o (ii) se haya presentado con el propósito de obtener una ventaja comercial competitiva.	**No aplica** – El Comité considera que se trata de una Solicitud debidamente fundamentada y de ella no se desprenden elementos para considerar que su propósito es obtener una ventaja comercial competitiva.
	37 i. solicitudes que planteen temas que estén siendo objeto de procesos arbitrales o judiciales por órganos nacionales, supranacionales o similares.	**Si aplica** para el Componente 1 de la Solicitud **No aplica** para el Componente 2 de la Solicitud.
f.	El Solicitante ha aseverado en forma razonable, que se ha visto afectado o prevé que podría verse afectado de manera adversa, directa y sustancial	**Se cumple**- El Solicitante ha aseverado en forma razonable que se ha visto afectado de manera adversa, directa y sustancial por una posible omisión del Banco en contravención a sus Políticas

	Criterios de Elegibilidad	Análisis
	por una acción u omisión del Banco en contravención de una o más Políticas Operativas Pertinentes.	Operativas.
g.	Las partes están de acuerdo en participar en un proceso de consulta o mediación.	**Se cumple** –El Solicitante manifestó su disposición si éste era un paso imprescindible. No se consultó a la Agencia Ejecutora.
h.	El Solicitante ha tomado medidas para llamar la atención de la Administración sobre el tema.	**Se cumple**- El Solicitante entró en contacto con la Administración del BID en julio de 2014, sin que conste al Comité que obtuvo respuesta a esa comunicación. Con posterioridad, y ante el interés de la Administración de buscar resolver en lo posible las preocupaciones del Solicitante, el MICI facilitó el contacto entre el solicitante y el equipo de proyecto, quienes llevaron a cabo una reunión el 14 de agosto de 2014. El 19 de agosto de 2014 el solicitante requirió al MICI activar el procedimiento de trámite de su solicitud, al considerar que no se habían atendido los temas de preocupación a satisfacción.