

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

ARGENTINA

PROGRAMA DE AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN CORREDORES VIALES PARA LA INTEGRACIÓN

AR-L1199

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Andrés Pereyra (TSP/CUR), Jefe de Equipo; Julieta Abad (TSP/CAR), Jefe de Equipo Alterno; Juan Manuel Leaño (TSP/CAR); Luis Uechi y Virginia Navas (INE/TSP); Oscar Came (VPS/ESG); Guillermo Eschoyez (LEG/SGO); Brenda Alvarez Junco y David Ochoa (FMP/CAR).

De conformidad con la Política de Acceso a la Información, el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

ÍNDICE

I.	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A.	Antecedentes, Problemática y Justificación.....	2
B.	Objetivos, Componentes y Costo	8
C.	Indicadores Clave de Resultados	9
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	10
A.	Instrumentos de Financiamiento.....	10
B.	Riesgos Ambientales y Sociales.....	10
C.	Riesgos Fiduciarios	11
D.	Otros Riesgos del Proyecto	12
III.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....	12
A.	Resumen de los Arreglos de Implementación	12
B.	Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados.....	14

ANEXOS	
Anexo I	Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) - Resumen
Anexo II	Matriz de Resultados
Anexo III	Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

ENLACES ELECTRÓNICOS	
REQUERIDOS	
1.	Plan de Ejecución Plurianual (PEP) y Plan Operativo Anual (POA)
2.	Plan de Monitoreo y Evaluación
3.	Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)
4.	Plan de Adquisiciones
OPCIONALES	
1.	Evaluación Económica del Proyecto
2.	Análisis Técnico del Sector Vial Argentino
3.	Evaluación de Capacidad Institucional de la Dirección Nacional de Vialidad
4.	Plan de Supervisión de la Obra
5.	Plan Vial Federal
6.	Estudio de Impacto Ambiental (EIA)
7.	Plan de Liberación de Traza RN 19

ABREVIATURAS	
AMBA	Área Metropolitana de Buenos Aires
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
DNV	Dirección Nacional de Vialidad
EIA	Estudio de Impacto Ambiental
ESMR	Informe de Gestión Ambiental y Social
ESS	Estrategia Ambiental y Social
FMI	Fondo Monetario Internacional
HDM	<i>Highway Development and Management</i>
IE	Índice de Estado
MT	Ministerio de Transporte
NEA	Noreste Argentino
NOA	Noroeste Argentino
OE	Organismo Ejecutor
PBI	Producto Bruto Interno
PVF	Plan Vial Federal
RN	Ruta Nacional
RVN	Red Vial Nacional
TIR	Tasa Interna de Retorno
TMDA	Tránsito Medio Diario Anual
UCP	Unidad Coordinadora BID
UE	Unidad Ejecutora
VAN	Valor Actual Neto
vpd	Vehículos por día

RESUMEN DEL PROYECTO
ARGENTINA
PROGRAMA DE AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN CORREDORES VIALES PARA LA INTEGRACIÓN
(AR-L1199)

Términos y Condiciones Financieras				
Prestatario: República Argentina			Facilidad de Financiamiento Flexible ^(a)	
			Plazo de amortización:	25 años
Organismo Ejecutor (OE): Ministerio de Transporte (MT) a través de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV)			VPP original:	14,75 años
			Período de desembolso:	4 años
Fuente	Monto (US\$)	%	Período de gracia:	4,5 años
BID (CO):	300.000.000	60	Comisión de inspección y vigilancia:	^(b)
Local:	200.000.000	40	Tasa de interés:	Basada en LIBOR
Total:	500.000.000	100	Comisión de crédito:	^(b)
			Moneda de aprobación: Dólares estadounidenses con cargo al Capital Ordinario (CO)	
Esquema del Proyecto				
Objetivo del proyecto/descripción:				
El objetivo del proyecto es contribuir al incremento de la productividad de la economía de la Región Centro a través de mejoras en la infraestructura vial. Los objetivos específicos del proyecto son: (i) mejorar la calidad de la circulación en el corredor de la RN 19, en el tramo comprendido entre Montecristo y San Francisco, a través de la ampliación de la capacidad de la vía que resultará en una disminución de los tiempos de viaje y de los costos de transporte, en un mejoramiento de la seguridad vial, y en la posible eliminación de cortes por factores climáticos; y (ii) mejorar la seguridad vial en la Red Vial Nacional (RVN), a través del desarrollo de capacidades públicas para diseñar e implementar un programa de mejora de la seguridad vial de alcance nacional, que resulte en el incremento en el número de km de la RVN que cuentan con diseños con estándares modernos de seguridad vial.				
Condición contractual especial previa al primer desembolso del financiamiento:				
Será condición contractual especial previa al primer desembolso que el prestatario, a través del Ministerio de Transporte (MT) y la DNV hayan suscrito un convenio subsidiario para la transferencia de los recursos del préstamo y la ejecución de las actividades del programa (¶3.4).				
Condiciones contractuales especiales de ejecución:				
Antes de iniciar las obras de cada tramo de la traza necesaria para la ejecución del programa, la DNV deberá presentar al Banco evidencia de: (i) la liberación de 30% de los terrenos del tramo respectivo; (ii) que cuenta con los permisos de ocupación u otros medios que le otorguen la posesión de los inmuebles donde se construirán las respectivas obras, las servidumbres u otros derechos necesarios para su construcción y utilización; y (iii) un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) de las obras del tramo (¶3.3).				
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna				
Alineación Estratégica				
Desafíos ^(c) :	SI	<input type="checkbox"/>	PI	x
			EI	<input type="checkbox"/>
Temas Transversales ^(d) :	GD		CC	x
			IC	x

- ^(a) Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FN-655-1) el prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda y de tasa de interés. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.
- ^(b) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.
- ^(c) SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).
- ^(d) GD (Igualdad de Género y Diversidad); CC (Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental); y IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, Problemática y Justificación

- 1.1 **Contexto macroeconómico.** La economía argentina atraviesa un período de transición y desafíos tanto a nivel interno como externo. Entre 2003 y 2011, Argentina creció a tasas de 6,4% anual en términos agregados¹ impulsada por condiciones externas favorables, un choque positivo de productividad en el sector agrícola y políticas macroeconómicas y redistributivas expansivas. Sin embargo, cuando la economía alcanzó el pleno empleo y las condiciones externas se deterioraron², la baja inversión doméstica y extranjera sumada a la baja inserción en el comercio global dieron inicio a una etapa de estancamiento. A partir de diciembre de 2015 el gobierno adoptó una serie de medidas orientadas a corregir distorsiones macroeconómicas y fomentar la inversión productiva. De acuerdo al Fondo Monetario Internacional (FMI) las expectativas de crecimiento para el 2016 son de -1% y en 2017 se espera un crecimiento de alrededor de 2,8%³. Ante el reto de establecer los pilares para un crecimiento económico sostenible en el largo plazo, Argentina debe impulsar una inversión pública eficiente, enfocada en remover obstáculos al crecimiento y fomentar el incremento de la productividad.
- 1.2 **Incidencia del sector transporte en la economía.** El peso que la agricultura y la industria tienen en la economía⁴ argentina hace que el sector transporte sea de alta relevancia, al facilitar el acceso a los mercados internacionales y contribuir a la integración del territorio. El volumen de producción agropecuaria creció a un 4% anual en promedio entre 2009 y 2014⁵, ejerciendo fuerte presión sobre la red vial. Sin embargo, el desempeño sectorial ha enfrentado múltiples retos en los últimos años, que se tradujeron en altos niveles de congestión en nodos y corredores viales clave para el comercio exterior y en un aumento del 35% de los costos logísticos entre 2003 y 2013. Este escenario es particularmente delicado para la movilidad de los graneles agrícolas, ya que se estima que el transporte representa cerca del 40% de la estructura de costos de comercialización de esta cadena⁶, de alta incidencia en las exportaciones. En efecto, estudios recientes muestran que exportar soja desde Argentina a China (Shanghái) resulta al menos 35% más caro que desde Estados Unidos⁷.

¹ *Country Development Challenges*, Argentina, 2016. Borrador pendiente de publicación.

² La baja en el precio de las *commodities*, la desaceleración de la economía de China y del Mercosur (ambos representan más del 30% de las exportaciones argentinas).

³ FMI (2016) *Regional Economic Outlook: Western Hemisphere; "Managing Transitions and Risks"*, Washington, D.C.

⁴ De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Censo para 2013 (Cuentas Nacionales) ambos sectores representaron el 62% del valor agregado de los sectores productores de bienes (excluyendo los servicios).

⁵ Elaboración propia sobre la base de datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC).

⁶ Bolsa de Comercio de Rosario.

⁷ Grégoire Gauthier, Robin Carruthers y Florencia Millán Placci, "Logística de la Soja; Argentina, Paraguay, Uruguay"; serie de informes técnicos del Banco Mundial en Argentina, Paraguay y Uruguay, N°4, Grupo Banco Mundial, 2016, Washington, D.C.

- 1.3 **La Red Vial Nacional (RVN).** La RVN está bajo la jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad⁸ (DNV) y tiene una extensión de 40.290 km, de los cuales el 90% se encuentra pavimentado (36.280 km entre hormigón, asfalto y tratamientos superficiales), el 6% son caminos de ripio (2.386,6 km), el 2% de caminos de tierra y huellas (824,1 km), y el 2% restante son tramos identificados sin datos de inventario (799,56 km). Según datos de la DNV para 2015, el 28% de la RVN se encontraba en estado malo y el 29% en estado regular.
- 1.4 Con base en las mediciones de tránsito del año 2014 y agrupando los tramos de la RVN en rangos de tránsito, se puede apreciar que: (i) 7% de la longitud de la RVN tiene tránsitos superiores a 7.500 vehículos por día (vpd), y constituye la red de mayor tránsito, e incluye los accesos a Buenos Aires, autopistas y autovías (el 0,7% de la red tiene un tránsito superior a 50.000 vpd); (ii) 7,5% tienen tránsitos entre 5.000 vpd y 7.500 vpd; y (iii) 85% restante tienen tránsitos menores a los 5.000 vpd de los cuales el 29,6% son tramos que tienen un Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) entre 3.000 vpd y 5.000 vpd.
- 1.5 Los tramos de alto tránsito, que se localizan en los accesos a grandes centro urbanos y a los principales puertos han estado fuertemente exigidos por el incremento sustantivo de las cargas agrícolas, y no han sido objeto de un gasto necesario para adecuarse a la nueva realidad⁹. En efecto, el gasto en vialidad durante la última década se ha orientado a mejorar la red de regiones con menor desarrollo relativo y tránsitos. Como consecuencia, en los últimos años se verifica el incremento en la congestión en las zonas más transitadas, así como el aumento del costo logístico de las principales cargas.
- 1.6 **Problemas de capacidad y seguridad vial.** El gobierno nacional definió un Plan Vial Federal (PVF) de inversión y desarrollo de la RVN para el período 2016-2019, con base en un análisis de los principales problemas a resolver para mejorar la gestión de los activos viales y optimizar los costos de la sociedad. El análisis de las condiciones del tránsito permitió identificar que hay 3.600 km de rutas (10% de la red vial pavimentada) con problemas de congestión vehicular, que requieren aumento de capacidad y 11.500 km de rutas peligrosas (30% de la red vial pavimentada) que requiere intervenciones para mejorar las condiciones de seguridad vial y disminuir el riesgo de accidentes ([EEO5](#)).
- 1.7 Por su antigüedad, secciones importantes de la red carecen de geometrías adaptadas a las velocidades actuales (especialmente en el ancho de los carriles y en las curvas) y de banquetas pavimentadas¹⁰, generando serios inconvenientes de calidad de circulación y seguridad vial. El atraso en la construcción de circunvalaciones hacia centros urbanos en el interior del país también tiene impactos negativos en este

⁸ Organismo descentralizado cuyo objetivo primario es administrar la red troncal nacional de caminos y dentro de ella la red federal de autopistas. Depende del Ministerio de Transporte en la gestión del gobierno nacional a partir del 10 de diciembre de 2015.

⁹ El Índice de Estado (IE) promedio de la RVN en la provincia de Córdoba pasó de 5,45 a 7,64 entre 2012 y 2015, indicando el deterioro de dicha red. El IE es un índice sintético que reporta las principales fallas de los pavimentos (deformación longitudinal, deformación transversal, fisuración y desprendimientos), y toma valores entre 1 y 10 (mayores valores indican peor condición del pavimento). Por su parte, el TMDA promedio en Córdoba creció entre 2004 y 2015, de 3.455 a 6.922 vehículos.

¹⁰ Se estima que solo 1.100 km de la RVN simple tiene banquetas pavimentadas.

sentido. Con una tasa de 12 fallecidos cada 100.000 habitantes¹¹, el desempeño del país en términos de seguridad vial se encuentra por debajo de los estándares de los países de altos ingresos, que registran en promedio 8,7 fallecidos cada 100.000 habitantes.

- 1.8 **La estrategia del gobierno.** El PVF prevé inversiones en la RVN por un total de US\$12.358 millones para el período 2016-2019. Los criterios de priorización y selección de las obras del PVF se basaron en aspectos de: (i) seguridad con uniformidad de criterios de diseños a las condiciones de la demanda, excelencia en el estado utilizando nuevas tecnologías; y (ii) integración de la RVN y eficiencia en el sistema troncal de transporte de cargas y vehículos, con criterios de corredores troncales y solución a problemáticas puntuales de cuellos de botella. El plan está estructurado en tres programas. El primero, Duplicación de Capacidad, prevé la construcción de 2.800 km de autopistas en los tramos de alto tránsito que superen 5.000 vpd. Este programa sigue criterios de diseño de autopistas: incluye los diseños geométricos de 7,30 m de ancho de calzada para dos carriles, duplicando a cuatro carriles, con velocidades directrices de 130 km/h, banquetas pavimentadas, control de accesos, colectoras, cruces a desnivel, retornos a desnivel, demarcación horizontal y señalización adecuada. El segundo programa se denomina Rutas Seguras y busca mejorar la seguridad vial en rutas con niveles de tránsito intermedios en la provincia de Buenos Aires y en las regiones del Noroeste Argentino (NOA), Nordeste Argentino (NEA), Cuyo y Patagonia¹². La misma incluye la construcción de terceros carriles para sobrepaso, pavimentación de banquetas y construcción de colectoras, circunvalaciones y cruces a diferente nivel. El tercer programa comprende la conservación de la red existente, con obras de puesta a punto, e incluye repavimentaciones y obras especiales. Como parte de la estrategia, se prevé el fortalecimiento para el control de calidad de las obras, con mejoras en el ambiente de control, cambios en la organización e incremento de los recursos técnicos y humanos abocados a la actividad.
- 1.9 **La Región Centro**¹³. Por el dinamismo de su economía y por albergar los mayores centros de consumo y puertos de Argentina¹⁴, la Región Centro abarca simultáneamente los principales orígenes y destinos de carga del país. Además, recibe los flujos pasantes con origen en Cuyo y en las regiones del NEA y NOA, destinados al Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) o a los principales puertos.
- 1.10 **El corredor vial de la RN 19.** La RN 19 es uno de los principales corredores viales de la Región Centro, al conectar tres de sus capitales (Córdoba, Santa Fe y Paraná) y proveer acceso al complejo portuario de Rosario para la exportación de la producción agrícola de la región, y asimismo a los puertos de Reconquista, Santa Fe y Diamante. Vincula además a Córdoba con el NOA, Uruguay y Brasil, y a través del Paso de Agua Negra también con Chile.

¹¹ Diagnóstico de Seguridad Vial 2013, BID. Sobre la base de datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial para 2012.

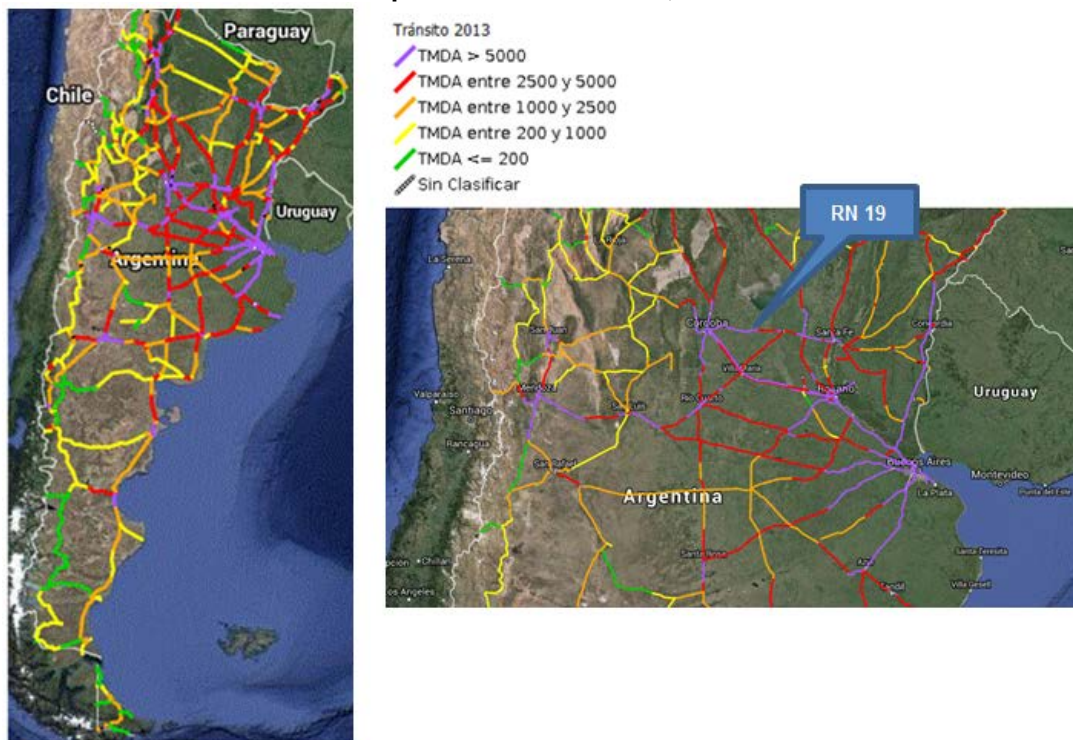
¹² Ver [EEO2](#).

¹³ Abarca las provincias de Córdoba, Entre Ríos, Santa Fe y Buenos Aires, concentra el 65% de la población, representa cerca del 70% del Producto Bruto Interno (PBI) y contribuye con el mismo porcentaje a las exportaciones.

¹⁴ Los dos principales sistemas portuarios del país son las terminales portuarias de graneles sobre el Paraná Medio, en Rosario y las terminales de contenedores del AMBA.

- 1.11 El tramo de la RN 19 que se prevé intervenir en este proyecto, entre las localidades de San Francisco y Montecristo, constituye una vía de dos carriles que atraviesa ocho localidades con sostenido crecimiento económico en los últimos años. En su área de influencia se desarrollan actividades agrícolas (cultivo de soja, maíz y trigo) e industriales (incluyendo los sectores automotriz y alimenticio). La actividad turística es también relevante en la zona. Con un TMDA promedio de 5.700 vpd, esta sección del corredor se ubica entre las de mayor tránsito de la red nacional (con 27% de vehículos pesados), y su ampliación está prevista en el Programa de Duplicación de Calzadas bajo el PFV de la DNV. Además, este tramo es actualmente la única sección del corredor que se mantiene como vía simple: desde Santa Fe hasta San Francisco (125 km) fue recientemente transformado en autovía, al igual que la sección Montecristo-Córdoba (23 km). Según datos de la DNV, en 2015 el Índice de Estado para este tramo era de 7,06, que implica una calzada en estado regular, y se registraron siete víctimas fatales en accidentes de tránsito¹⁵.

Mapa 1. TMDA de la RVN, 2013



Fuente: DNV, 2013

- 1.12 **Desarrollo técnico del Programa Rutas Seguras.** La DNV prevé iniciar inversiones con estándar de Rutas Seguras en 2017. Para ello, requiere iniciar el desarrollo de manuales de diseño y guías técnicas que permitan a la DNV y a los consultores elaborar proyectos ejecutivos consistentes y de acuerdo con el estado de arte. Además, el diseño del programa debe considerar los criterios para seleccionar las alternativas tecnológicas

¹⁵ El tramo a ser intervenido une Córdoba capital con San Francisco, y a su paso encuentra las poblaciones de Río Primero, Santiago Temple, Tránsito, Arroyito, El Tío, La Francia y Devoto. Los departamentos dentro de la provincia de Córdoba que son vinculados por la ruta a ser intervenida tienen una población de más de 1,5 millones de personas.

más eficientes de acuerdo a las necesidades de cada proyecto, y a generar procedimientos y capacidades para la supervisión de los mismos.

- 1.13 **Cambio climático.** En 2015, se registraron cuatro días con cruce de agua sobre la calzada de la RN 19, con posibilidad de circulación a bajas velocidades. Durante los primeros cinco meses de 2016, las lluvias extraordinarias en la región implicaron nueve días con cruces de agua en la calzada y un día con corte total de la ruta.
- 1.14 **El problema.** El alto volumen vehicular en el tramo a intervenir, sumado a las múltiples travesías urbanas¹⁶ y su estándar actual (simple vía, sin banquetas), resultan en un deterioro en la calidad de circulación para pasajeros y cargas. Además, el tránsito pesado genera interferencias y problemas de seguridad vial en su paso por las localidades a lo largo de la traza. Durante la temporada de cosecha de oleaginosas¹⁷ estos problemas se agudizan, a lo que se añade la maquinaria agrícola que circula sobre la calzada a muy bajas velocidades. En épocas de fuertes precipitaciones, los cruces de agua sobre la ruta constituyen un reto adicional para la circulación. Asimismo, la falta de manuales técnicos que den sustento al Programa Rutas Seguras retrasa el desarrollo de las capacidades públicas necesarias para estandarizar y priorizar, de modo eficiente, las inversiones requeridas para mejorar la seguridad vial en la RVN.
- 1.15 **Trabajo sectorial del Banco.** El Banco ha tenido una participación relevante en el sector vial de Argentina, habiéndose aprobado operaciones de préstamo por un monto mayor a US\$1.200 millones en los últimos siete años. Dichas operaciones se orientaron mayormente a redes provinciales en las regiones NEA y NOA e incluyeron obras de pavimentación, rehabilitación y tareas de mantenimiento. El proyecto de construcción de la autovía en la RN 14 es de especial interés para la presente operación.
- 1.16 **Lecciones aprendidas.** El programa propuesto toma en cuenta lecciones aprendidas durante la ejecución de programas anteriores en Argentina, así como de otras operaciones similares financiadas por el Banco en la región. Dichas lecciones y su impacto en el presente programa se describen en el siguiente cuadro.

Cuadro 1: Lecciones aprendidas

Principal lección aprendida	Reflejo en el diseño del programa
La práctica introducida durante la ejecución de los programas anteriores de actualización de los diseños de los proyectos mediante la inspección in situ por parte de los técnicos de la DNV, a fin de verificar y reajustar cantidades de obras y su presupuesto, permitió evitar posteriores modificaciones de obras y retrasos en la ejecución.	El programa prevé la continuidad de esta práctica por parte de los equipos técnicos de la DNV.
El fortalecimiento de las actividades de supervisión y seguimiento de la ejecución de las obras por parte de la DNV mediante la asignación de equipos técnicos calificados, contratación de apoyo externo independiente de instituciones académicas especializadas, visitas periódicas al sitio de ejecución de las mismas y reuniones con las empresas contratistas intervinientes, contribuyeron a la mejora de la calidad final de las obras.	
La incorporación de una metodología de ajuste de precios en los contratos de obra financiados por los programas y la eficiente gestión administrativa de los certificados por parte de la DNV, posibilita la presentación de ofertas competitivas e incentiva la ejecución en tiempo y forma de las obras.	

¹⁶ Atraviesa las siguientes localidades: Devoto, Arroyito, Tránsito, Santiago Temple, Río Primero, Malvinas Argentinas y Montecristo.

¹⁷ Entre los meses de abril y mayo.

Principal lección aprendida	Reflejo en el diseño del programa
La práctica exitosa introducida en procesos de licitación de proyectos similares en la región, de dividir al mismo en varios tramos que fueron licitados simultáneamente y con la posibilidad de que los oferentes calificados podían presentar ofertas para más de un tramo, ofreciendo descuentos a favor de la DNV cuando resultaban ser los adjudicatarios de sendos contratos.	El programa prevé la continuidad de esta práctica por parte de la DNV.

- 1.17 **Justificación.** A fin de mejorar las condiciones de movilidad en la zona y favorecer a una mayor eficiencia en el transporte de carga hacia nodos de exportación, el proyecto propone construir una nueva vía de doble calzada de 120 km y duplicar la calzada existente de la RN 19 en una extensión de 35,4 km. Por las características del tramo, esta intervención se alinea con los criterios de política fijados por DNV bajo el programa Duplicación de Capacidad y se encuentra priorizado para su ejecución durante la primera etapa del mismo. También, el diseño de la nueva vía ha considerado los niveles de precipitaciones recientes en la región para dimensionar adecuadamente obras de arte y alcantarillas. Con ello se espera lograr una mejor adaptación de la infraestructura frente a los efectos del cambio climático. Por último, el proyecto incluirá los estudios requeridos para el diseño técnico y los protocolos de intervención del programa Rutas Seguras.
- 1.18 **Alineación estratégica.** El proyecto está alineado con la Estrategia de País del Banco con Argentina 2012-2015 (GN-2687), en cuanto apoya a la mejora de la cobertura, la calidad y la seguridad de las redes viales pavimentadas nacionales y provinciales. También está alineada con la nueva Estrategia de país con Argentina 2016-2019 (pendiente de aprobación), en cuanto mejora la calidad de la infraestructura vial. Asimismo, el proyecto es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y se alinea con el desafío de desarrollo de productividad e innovación, bajo el criterio de provisión de infraestructura y servicios públicos adecuados, confiables y asequibles, puesto que la intervención en la RN mejorará la accesibilidad y facilitará la conectividad, reduciendo costos y tiempos de transporte. El programa también se alinea con los temas transversales de: (i) instituciones y estado de derecho, bajo el criterio de capacidad institucional, pues contribuye a mejorar la calidad de los servicios públicos, la calidad de la administración pública, y la calidad de la infraestructura diseñada; y (ii) cambio climático, ya que el diseño y construcción de la autopista consideran la mayor recurrencia de las inundaciones en su área de influencia. Adicionalmente, el programa contribuirá al Marco de Resultados Corporativos 2016-2019 (GN-2727-6) (CRF) a través del indicador de resultado de país caminos construidos o mejorados; y presenta alineación con el resultado de agencias gubernamentales beneficiadas por proyectos que fortalecen los instrumentos tecnológicos y de gestión para mejorar la provisión de servicios públicos. Finalmente, el programa está incluido en el Informe sobre el Programa de Operaciones (OPR) aprobado el 30 de marzo de 2016 (GN-2849).
- 1.19 Por otra parte, el programa es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2727-5), en particular con los principios estratégicos de: (i) financiamiento y asistencia técnica para una infraestructura que contribuya al crecimiento económico, provea acceso y fomenta la integración regional y global; y (ii) planificar, construir y mantener la infraestructura vial para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo del país. El programa también es consistente con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740), que identifica la necesidad de mejorar la calidad, cobertura y capacidad de

la red vial, para favorecer el acceso a servicios de salud y educación, e impulsar la competitividad.

B. Objetivos, Componentes y Costo

- 1.20 **Objetivo y resultados esperados.** El objetivo del proyecto es contribuir al incremento de la productividad de la economía de la Región Centro a través de mejoras en la infraestructura vial. Los objetivos específicos del proyecto son: (i) mejorar la calidad de la circulación en el corredor de la RN 19, en el tramo comprendido entre Montecristo y San Francisco, a través de la ampliación de la capacidad de la vía que resultará en una disminución de los tiempos de viaje y de los costos de transporte, en un mejoramiento de la seguridad vial, y en la posible eliminación de cortes por factores climáticos; y (ii) mejorar la seguridad vial RVN, a través del desarrollo de capacidades públicas para diseñar e implementar un programa de mejora de la seguridad vial de alcance nacional, que resulte en el incremento en el número de km de la RVN que cuentan con diseños con estándares modernos de seguridad vial. Para atender a dichos objetivos, el proyecto está estructurado en los siguientes tres componentes.
- 1.21 **Componente 1. Obras civiles (US\$494,1 millones).** Financiará la construcción y supervisión de obras, mitigación de aspectos socioambientales y adquisición de predios¹⁸. La obra civil comprende la construcción de una nueva vía de 120 km de doble calzada, con intercambiadores a diferente nivel y accesos a localidades de su área de influencia directa y de 35,4 km de duplicación de la vía existente en la RN 19, entre las localidades de San Francisco y Montecristo, provincia de Córdoba¹⁹. Además, este componente financiará dos consultorías. La primera será una auditoría técnica independiente que hará un seguimiento de la supervisión de la obra civil que realizará la DNV²⁰. La segunda consultoría consistirá en una auditoría de seguridad vial de la calzada existente de la RN 19, que identificará intervenciones puntuales en la vía a fin de mejorar sus condiciones de operación.
- 1.22 **Componente 2. Seguridad vial (US\$3,5 millones).** Financiará el diseño del Programa de Rutas Seguras (¶1.12), incluyendo la elaboración de documentos técnicos, normas y protocolos de intervención. El estudio incluirá la elaboración de los proyectos ejecutivos de uno o dos proyectos piloto de vías con el nuevo estándar de ruta segura. Además, este componente comprenderá la elaboración de una guía de ejecución de diseños viales, considerando distintas dimensiones de los proyectos y su formato de presentación.
- 1.23 **Componente 3. Logística y transporte (US\$1,4 millones).** Bajo este componente se realizará un estudio de logística para analizar la situación actual de los flujos de carga en el corredor de la RN 19 destinados a los puertos de graneles del Gran Rosario. Dicho estudio evaluará la alternativa de implementar un corredor de bitrenes y analizará la situación actual de los accesos terrestres a las terminales portuarias de Rosario. Adicionalmente, se financiarán otros estudios de transporte relacionados con los objetivos del programa.

¹⁸ La adquisición de predios será financiada en su totalidad con fondos de contrapartida local.

¹⁹ La traza ha sido dividida en cuatro tramos, que cuentan con proyectos finales de ingeniería. El llamado a licitación se ha realizado y se espera la adjudicación entre el último bimestre de 2016 y el primero de 2017.

²⁰ Las actividades de supervisión de la construcción de la nueva autopista estarán a cargo de la DNV. El ¶3.5 presenta mayores detalles sobre este punto.

- 1.24 En adición a los componentes mencionados, se financiarán gastos relativos a la gestión, monitoreo y evaluación del programa, así como los costos de auditoría.

Cuadro 2. Cuadro de costos y componentes (en millones de US\$)

	Monto total	Banco	Fuente local	% Banco	% Fuente local
1. Obra Civil	494,1	294,1	200,0	59,5	40,5
1.1 Obra	473,4	293,4	180,0	62,0	38,0
1.2 Terrenos	20,0	-	20,0	-	100,0
1.3 Auditoría técnica independiente de calidad	0,6	0,6	-	100,0	-
1.4 Auditoría de seguridad vial de operación de la ruta existente	0,1	0,1	-	100,0	-
2. Seguridad Vial	3,5	3,5	-	100,0	-
2.1 Consultoría para el diseño del Programa de Rutas Seguras	2,5	2,5	-	100,0	-
2.2 Guía de ejecución de diseños viales	1,0	1,0	-	100,0	-
3. Logística y transporte	1,4	1,4	-	100,0	-
3.1 Estudio de logística del corredor de la RN 19	0,4	0,4	-	100,0	-
3.2 Otros estudios	1,0	1,0	-	100,0	-
Auditoría y evaluación	1,0	1,0	-	100,0	-
Total del programa	500,0	300,0	200,0	60,0	40,0

C. Indicadores Clave de Resultados

- 1.25 Los indicadores clave de resultados del proyectos son: (i) disminuir los costos generalizados de transporte (costos promedio de operación vehicular y costos promedio de tiempo de viaje) en RN 19; (ii) disminución de los días de interrupción de tránsito en RN 19; y (iii) incremento en el número de kilómetros de la RVN que cuentan con diseños con estándares modernos de seguridad vial (ver [Anexo II](#)).
- 1.26 **Viabilidad técnica y económica.** En materia de ingeniería se ha realizado un análisis de las opciones técnicas de diseño seleccionándose la alternativa de intervención más efectiva y eficiente. La alternativa “con proyecto” seleccionada consiste en la duplicación de la calzada existente mediante una variante, considerando los siguientes parámetros de diseño de autopista: velocidad directriz de 130 km/h, ancho de calzada de 7,30 m en ambos sentidos, banquetas pavimentadas, intersecciones y retornos a desnivel, control de accesos, diseño de aspectos hidráulicos, aspectos de seguridad vial y accesos a localidades. Asimismo, se ha realizado una evaluación económica del proyecto considerando las alternativas “sin proyecto” y “con proyecto”, en el ciclo de vida de 20 años de horizonte temporal. Se realizó la evaluación en un agrupamiento de cuatro tramos en correspondencia con el agrupamiento de lotes de la obra, considerando una tramificación eficiente desde el punto de vista constructivo para lograr economía de escala en la inversión inicial, en la que se cuantificaron los beneficios económicos dados por el ahorro en el costo generalizado del transporte (costo de operación de vehículos y de tiempos de viajes), beneficios por reducción de tasa de accidentes, y la reducción de los costos que implican los cortes de ruta por efectos climáticos de lluvias, para lo cual se utilizó el modelo *Highway Development and Management 4* (HDM-4).
- 1.27 **Resultados del análisis costo beneficio del proyecto.** La evaluación económica del proyecto resultó en una Tasa Interna de Retorno (TIR) consolidada de los cuatro tramos del 15,8% y Valor Actual Neto (VAN) de US\$90,44 millones a una tasa de descuento del 12%. El consolidado abarca la sumatoria de flujos de fondos netos de todos los tramos y considera los beneficios antes indicados, excepto los que surgen de eliminar los cortes

de ruta por cruce de agua. Si estos se tienen en cuenta, la rentabilidad global alcanza una TIR del 16,4% y un VAN de US\$104,70 millones. También se evaluaron los cuatro tramos en forma individual y la TIR varió entre el 17,3% y 15,0%, y los accesos a localidades obtuvieron una TIR del 14,4%. Se realizó un análisis de sensibilidad de los indicadores de rentabilidad ante cinco escenarios de variaciones de costos y beneficios. Del análisis se pudo comprobar que, aún con el escenario más desfavorable²¹, el VAN fue superior a cero y la TIR mayor a 12%.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de Financiamiento

- 2.1 El financiamiento del Banco se concretará a través de un préstamo de inversión para proyectos específicos, cuyo período de desembolsos será de cuatro años²². El costo total asciende a US\$500.000.000 de los cuales el Banco financiará US\$300.000.000 (60%) con cargo a los recursos de Capital Ordinario (CO) y el monto restante de US\$200.000.000 (40%) serán financiados con aporte local.

Proyección de desembolsos

Año	2017 ^(a)	2018	2019	2020	Total
Millones US\$	90,0	60,0	149,3	0,7	300,0

^(a) Incluye el primer desembolso previsto para diciembre de 2016.

B. Riesgos Ambientales y Sociales

- 2.2 El programa ha sido clasificado como Categoría “A” de conformidad con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) en virtud de que incluye la construcción de un tramo nuevo de 120 km (*greenfield*). Debido a que este tramo corresponde totalmente a campos de uso agrícola, no se anticipa reasentamiento de población; asimismo, tanto en el área de influencia directa como indirecta del proyecto no han sido identificadas áreas protegidas ni comunidades indígenas. Los impactos y

²¹ Se realizaron análisis de sensibilidad en los cuales se plantearon los siguientes escenarios: (i) incremento de costos en un 10% y 20%; (ii) disminución del tránsito en un 10% y 20%; y (iii) combinación de incremento de costos en un 10% más disminución de tránsito en un 10%. El escenario de disminución de tránsito es poco probable que ocurra, debido a que se esperan crecimientos de la tasa del TMDA desde el 1,8% anual inicial, al 2% anual hasta el año 2035, como hipótesis pesimista, habida cuenta de las proyecciones de crecimiento del PIB (2,8% en el 2017, según el FMI). Por lo tanto, los escenarios manejados de disminución de tránsito son poco probables, y en todo caso nunca más de 20%. En cuanto a los costos, dado que se cuenta con proyecto definitivo y los costos considerados en la evaluación son los mismos que el presupuesto referencial de la licitación, se consideró 20% como porcentaje máximo admitido. Se analizó la diferencia entre los costos oficiales de las obras que, o bien fueron licitadas durante el 2015, o están siendo licitadas durante el presente año, y los presupuestos presentados por las mejores ofertas, observándose que en el 66% de los casos, la mejor oferta fue menor al presupuesto oficial entre un 5% y un 23%. Para el 34% de casos restantes, la mejor oferta solo fue superior al presupuesto oficial en un 4% a un 12%. En virtud de esto, se estableció que la probabilidad de que los costos fueran superiores al 20% era baja. En cuanto al tránsito, los valores analizados en el periodo 2004-2015, muestran que la probabilidad de que el volumen de tránsito se reduzca es del 0%. No obstante se ha calculado la rentabilidad del proyecto dentro de este escenario.

²² La obra de la RN 19 se estima será adjudicada entre el último bimestre de 2016 y el primer trimestre de 2017. El plazo previsto de ejecución de la obra es de dos años. Considerando todas las posibles demoras y extensiones, se estimó la duración de la ejecución del programa en cuatro años.

riesgos ambientales y sociales más importantes asociados a la ejecución del proyecto son: (i) afectación parcial a unas 250 propiedades, con el consecuente riesgo de conflictos con los afectados, aunque en las consultas públicas realizadas los mismos no han manifestado oposición al proyecto; (ii) riesgo de ocurrencia de crecidas extraordinarias en los cursos de agua que atraviesan la traza de la carretera, tanto durante la construcción como la operación, lo cual podría verse exacerbado en un escenario de cambio climático; (iii) posibles impactos durante el proceso de construcción en algunos humedales existentes en la zona de proyecto, particularmente en la Cañada Jeanmarie; y (iv) riesgos de seguridad vial y otros impactos asociados al transporte de material de préstamo durante la construcción de la carretera. Se han identificado las medidas de mitigación de estos riesgos, en total conformidad con las políticas del Banco: (i) la DNV ha elaborado un plan de reasentamiento (Plan de Liberación de Traza RN 19 ([EER7](#)) que guiará el proceso de liberación de la franja de dominio de la carretera, acorde con los principios y procedimientos de la Política OP-710, el cual ha sido presentado en los procesos de consulta pública junto con el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) (¶2.4) ; (ii) a efectos de mitigar el riesgo de ocurrencia de crecidas extraordinarias, se ha efectuado un análisis de riesgo de ocurrencia de desastres en conformidad con la Política OP-704 y, a solicitud del Banco, el ejecutor ha llevado a cabo una revisión del cálculo hidráulico-hidrológico y de los caudales de diseño de las estructuras de drenaje, incorporando en el análisis las estadísticas de precipitaciones y caudales de reciente ocurrencia en la zona de proyecto; (iii) el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) del proyecto incluye lineamientos para la incorporación de los planes de mitigación y de contingencia durante la construcción, con especial énfasis en los trabajos a ser efectuados en humedales y cursos de agua siguiendo los requerimientos de la Política OP-703; y (iv) el PGAS incluye lineamientos para la preparación de un Plan de Transporte para mitigar riesgos de seguridad vial y otros relacionados con el transporte de materiales durante la construcción, acorde con las políticas del Banco y estándares internacionales.

- 2.3 Durante la preparación de la operación ha sido elaborado y publicado un EIA integrado de la totalidad del tramo a intervenir, incluyendo una evaluación de aspectos climáticos e hidrológicos del área de proyecto en un contexto de cambio climático, un PGAS del proyecto con medidas de mitigación a ser implementadas durante la construcción y operación de la obra, y un Plan de Liberación de Traza acorde con la Política OP-710 del Banco. Se han llevado a cabo cuatro eventos de consulta pública en localidades accesibles a los pobladores de la región, que contaron con una amplia participación de la comunidad y las autoridades locales; durante los mismos fueron recibidas las propuestas e inquietudes de la población, fundamentalmente relacionadas con el proceso de expropiación y ocurrencia de inundaciones, los cuales fueron atendidos e incorporados en el diseño de los instrumentos de gestión de estos aspectos. Durante la ejecución del proyecto, se llevarán a cabo procesos de consulta adicionales, principalmente en el marco del proceso de liberación de la franja de dominio de la carretera. Los detalles de la gestión ambiental y social se presentan en el Informe de Gestión Ambiental y Social ([EER3](#)).

C. Riesgos Fiduciarios

- 2.4 El programa, al ser considerado de bajo riesgo en términos fiduciarios ([Anexo III](#)), requerirá de mínimas acciones de seguimiento para fortalecer el ambiente de control y asegurar una administración eficiente y eficaz de los recursos. La DNV cuenta con

una amplia y acreditada experiencia en la ejecución de préstamos de organismos internacionales de crédito en general, y del BID en particular, tanto en carácter de ejecutor y coordinador como también de subejecutor de otros préstamos. Si bien la DNV se encuentra en un proceso de modificación de su estructura orgánica, el resultado del análisis de capacidad institucional expresa un nivel de riesgo bajo. No se vislumbran dificultades en la ejecución, considerando la experiencia adquirida de la unidad ejecutora y su estructura organizacional. Durante el taller de riesgos bajo metodología GRP, realizado en julio de 2016, no se identificaron riesgos fiduciarios relevantes ([Anexo III](#)).

D. Otros Riesgos del Proyecto

- 2.5 El análisis identificó cuatro riesgos calificados como de valor medio: (i) supervisión de la obra a cargo de la DNV (§3.5); (ii) demoras en la adquisición de predios; (iii) oposición de los propietarios a los procesos de adquisición de tierras; y (iv) insuficiente dotación de personal en el área ambiental de la DNV. Para los mismos se identificaron las siguientes medidas mitigatorias: (a) perfeccionamiento del esquema de supervisión a modo de incorporar una auditoría técnica externa, la elaboración de un manual de procedimientos de supervisión, y la capacitación de todo el personal involucrado en la misma (§3.5); (b) realización de audiencias públicas en el área del proyecto, y la elaboración de un plan de liberación de vía; (c) realización de visitas de sensibilización de propietarios afectados por las expropiaciones; y (d) fortalecimiento de la unidad ambiental previamente al inicio del programa a ser financiado con recursos de programas viales actualmente en ejecución.
- 2.6 **Mantenimiento.** Para asegurar la sostenibilidad de la inversión a realizarse bajo el proyecto, la DNV informó que los trabajos de conservación necesarios se realizarán en el marco de la concesión²³ del corredor al cual pertenece el tramo en cuestión. La DNV, a través de la Gerencia de Concesiones, está elaborando una nueva concesión para el corredor de la RN 19 que estará operativa al momento de completarse los trabajos.
- 2.7 Para la construcción de la RN 19 se cuenta con proyectos definitivos de ingeniería, lo que disminuye el riesgo de ocurrencia de mayores costos. Por otra parte, se cuenta con un mecanismo de supervisión de la ejecución basado en una combinación de recursos internos de la DNV y contratados (§2.6), que se espera también contribuya a acotar la variabilidad de los costos respecto a los estimados.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los Arreglos de Implementación

- 3.1 **Prestatario y ejecutor.** El prestatario del financiamiento será la República Argentina, y el OE del programa será el Ministerio de Transporte (MT) a través de la DNV, la cual ejecutará las actividades del programa a través de sus áreas técnicas, administrativas y operativas, de manera acorde con su estructura orgánica y las funciones que

²³ En caso de no concretarse la continuidad del sistema de concesión, DNV establecerá un sistema de gestión equivalente para asegurar similares resultados en términos de la conservación de la vía.

asignan a cada área las normas vigentes. La DNV cuenta con experiencia en materia fiduciaria en proyectos financiados con el Banco (AR-L1014, AR-L1133, AR-L1144, AR-L1045 y AR-L1131). La DNV, a través de los coordinadores y/o directores de sus diferentes áreas, realizará el seguimiento estratégico del programa y velará por la coordinación entre las áreas participantes en la ejecución del mismo.

- 3.2 La coordinación del programa estará a cargo de la Unidad Coordinadora BID (UCP) ya existente en la DNV para la ejecución de préstamos del Banco. La UCP será la responsable de, entre otras, las siguientes tareas: (i) acompañar las contrataciones y adquisiciones de obras, bienes y servicios; (ii) tramitar ante el Banco los desembolsos del préstamo; (iii) realizar las gestiones relativas a la auditoría externa; (iv) presentar al Banco los planes operativos (incluyendo el plan financiero, el plan de adquisiciones y el plan anual operativo, entre otros); (v) presentar al Banco los informes (incluyendo, auditoría, progreso, evaluaciones) y otros documentos del programa; (vi) acompañar la supervisión y fiscalización de obras y contratos de servicios; y (vii) actuar como enlace con el Banco.
- 3.3 **Condiciones contractuales especiales de ejecución.** Antes de iniciar las obras de cada tramo de la traza necesaria para la ejecución del programa, la DNV deberá presentar al Banco evidencia de: (i) la liberación de 30% de los terrenos del tramo respectivo; (ii) que cuenta con los permisos de ocupación u otros medios que le otorguen la posesión de los inmuebles donde se construirán las respectivas obras, las servidumbres u otros derechos necesarios para su construcción y utilización; y (iii) un PGAS de las obras del tramo.
- 3.4 **Será condición especial previa al primer desembolso que el prestatario, a través del MT, y la DNV hayan suscrito un convenio subsidiario para la transferencia de los recursos del préstamo y la ejecución de las actividades del programa.**
- 3.5 **Supervisión de la obra civil.** La supervisión de la obra civil será llevada a cabo por la DNV. El equipo de inspección estará a cargo de dos áreas de la DNV a fin de asegurar la oposición de intereses; dichas áreas estarán representadas por un ingeniero de obra y un ingeniero de calidad. La supervisión se organizará en tres grupos: uno a cargo del seguimiento de gestión de obra; otro dedicado al control de calidad de la obra; y un tercero orientado a los temas ambientales (cada grupo tendrá personal asignado a los cuatro tramos previstos en la obra). Adicionalmente, el proyecto prevé financiar una auditoría técnica independiente de las tareas de supervisión a ser realizadas por la DNV según se describe en este párrafo.
- 3.6 **Adquisiciones.** Las adquisiciones de obras, bienes y servicios de consultoría se realizarán de conformidad con las Políticas para la adquisición de bienes y obras financiadas por el Banco (GN 2349-9) y las políticas para la selección y contratación de consultores financiados por el Banco (GN 2350-9) de marzo de 2011. Todas las adquisiciones a realizar deben estar incluidas en el Plan de Adquisiciones (PA) aprobado por el Banco mediante el Sistema de Ejecución de Planes de Adquisiciones (SEPA), y los métodos y rangos en él establecidos, como descrito en los Acuerdos y Requisitos Fiduciarios ([Anexo III](#)).
- 3.7 **Desembolsos.** El programa desembolsará los recursos bajo la modalidad de anticipos de fondos reflejando las necesidades reales de liquidez del proyecto. La DNV podrá solicitar un nuevo anticipo cuando se hayan rendido cuentas por el

80% de los recursos acumulados pendientes de justificación. La supervisión se realizará bajo la modalidad ex post, utilizada en los préstamos anteriores a la misma unidad ejecutora, sin observaciones por los auditores externos en sus revisiones anuales.

- 3.8 **Contratación anticipada.** Para la contratación de la obra vial (estimado en US\$473 millones), el ejecutor está adelantando el proceso de licitación y adjudicación, de conformidad con las Políticas de Adquisiciones del Banco. El proceso de licitación se inició en julio 2016 y la apertura de ofertas tuvo lugar el 27 de septiembre de 2016. Actualmente el proceso se encuentra en etapa de evaluación de ofertas.
- 3.9 **Financiamiento retroactivo.** El Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo, gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo, en contratación de obras o estudios, hasta por la suma de US\$30 millones (10% del valor del préstamo), siempre que se hayan cumplido requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 27 de junio de 2016 (fecha de aprobación del Perfil de Proyecto), pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.
- 3.10 **Auditoría externa.** El prestatario presentará al Banco anualmente, dentro de los 120 días del cierre del respectivo ejercicio fiscal, los estados financieros del proyecto debidamente auditados por una firma independiente de auditoría aceptable al Banco. El costo de la auditoría será financiado con recursos del préstamo.

B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados

- 3.11 El plan de monitoreo y evaluación tiene por objetivo acompañar la ejecución del programa, la realización de las actividades propuestas, y la ejecución física y financiera de los productos. El plan incorpora tres elementos principales de monitoreo: (i) administrativo y control del programa; (ii) de las actividades y productos; y (iii) de los resultados del mismo, ver [EER2](#).
- 3.12 Para el monitoreo y la evaluación de los resultados esperados del programa se utilizarán metodologías antes y después, así como análisis costo beneficio ex post. La evaluación se basa principalmente en la utilización del Modelo *Highway Development and Management* (HDM-4). El análisis costo beneficio ex post de la intervención en la RN 19 financiada por el programa, será una réplica del modelo utilizado ex ante que se realizó como parte de los estudios de elegibilidad y factibilidad de la misma. Se prevé la realización de este análisis en dos escenarios: la primera, se actualizarán los beneficios esperados del programa, manteniendo constantes los costos; lo cual permite medir si con los costos planeados los beneficios realizados son suficientes para recuperar la inversión. Mientras que en la segunda etapa se actualizarán tanto los beneficios como los costos, obteniendo así una medida de si el proyecto resultó una inversión rentable dados los costos y beneficios que se materializaron. Este análisis en etapas permite aislar el efecto de un posible aumento exógeno de costos, del efecto de cambios en los beneficios realizados.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo				
Resumen				
I. Alineación estratégica				
1. Objetivos de la estrategia de desarrollo del BID		Alineado		
Retos Regionales y Temas Transversales		-Productividad e Innovación -Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental -Capacidad Institucional y Estado de Derecho		
Indicadores de contexto regional				
Indicadores de desarrollo de países		-Caminos construidos o mejorados (km)* -Agencias gubernamentales beneficiadas por proyectos que fortalecen los instrumentos tecnológicos y de gestión para mejorar la provisión de servicios públicos (#)		
2. Objetivos de desarrollo de la estrategia de país		Alineado		
Matriz de resultados de la estrategia de país		GN-2687	Mejorar la cobertura, la calidad y la seguridad de las redes viales pavimentadas nacionales y provinciales.	
Matriz de resultados del programa de país		GN-2849	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2016.	
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)				
II. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad		Evaluable	Ponderación	Puntuación máxima
		8.3		10
3. Evaluación basada en pruebas y solución		8.4	33.33%	10
3.1 Diagnóstico del Programa		3.0		
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		2.4		
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		3.0		
4. Análisis económico ex ante		10.0	33.33%	10
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, Análisis Costo-Efectividad o Análisis Económico General		4.0		
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		1.5		
4.3 Costos Identificados y Cuantificados		1.5		
4.4 Supuestos Razonables		1.5		
4.5 Análisis de Sensibilidad		1.5		
5. Evaluación y seguimiento		6.6	33.33%	10
5.1 Mecanismos de Monitoreo		2.5		
5.2 Plan de Evaluación		4.1		
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación				
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad		Bajo		
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad		Sí		
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales				
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación				
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		A		
IV. Función del BID - Adicionalidad				
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales				
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)		Sí	Administración financiera: Presupuesto, Contabilidad y emisión de informes, Controles externos. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información.	
No-Fiduciarios				
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:				
Igualdad de género				
Trabajo				
Medio ambiente				
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto				
La evaluación de impacto ex post del proyecto arrojará pruebas empíricas para cerrar las brechas de conocimiento en el sector, que fueron identificadas en el documento de proyecto o el plan de evaluación.				

Nota: (*) Indica contribución al Indicador de Desarrollo de Países correspondiente.

El objetivo del proyecto es contribuir al incremento de la productividad de la economía de la Región Centro en Argentina, mediante mejoras en la infraestructura vial. Los objetivos específicos del proyecto son: (i) mejorar la calidad de la circulación en el corredor de la Ruta Nacional (RN) 19, en el tramo comprendido entre Montecristo y San Francisco, a través de la ampliación de la capacidad de la vía; y (ii) mejorar la seguridad vial en la Red Vial Nacional (RVN), por medio del desarrollo de capacidades públicas para diseñar e implementar un programa de rutas seguras de alcance nacional.

El proyecto presenta un diagnóstico completo; sin embargo, carece de evidencia empírica sobre la base de estudios causales para justificar su efectividad en cuanto a los impactos planteados. La matriz de resultados tiene una lógica vertical clara, los indicadores presentados son SMART y contienen medios de verificación. Llama la atención que el valor de la meta para el indicador de resultado de costos promedio de operación vehicular, en la categoría de automóviles, sea mayor a la línea de base, mientras que para el resto de los vehículos se observa una reducción.

El Análisis económico es completo y los resultados sugieren que el proyecto es viable económicamente en diversos escenarios de sensibilidad. Sin embargo, se destaca una diferencia entre los costos totales del programa reportados en el POD y los montos utilizados en el análisis económico (10 millones de dólares más elevada en el POD), que responde a la diferencia en tiempos en la preparación de ambos documentos. Hubiera sido recomendable ajustar los valores para asegurar que no hay cambios en la rentabilidad del proyecto. Asimismo, la DEM presenta una justificación detallada sobre la probabilidad de ocurrencia de los rangos de sensibilidad testeados. Hubiera sido recomendable incorporar esta aclaración en el documento de análisis económico para hacerlo autocontenido y guiar evaluaciones futuras.

El plan de monitoreo y evaluación es sólido, basándose en un análisis económico ex post y un análisis reflexivo. Dado el uso común de estas metodologías en el sector respectivo, no se considera que el plan de evaluación vaya a contribuir a reducir las brechas de conocimiento. La matriz de riesgos de la operación podría haber sido fortalecida, especificando más las medidas de mitigación identificadas y definiendo indicadores para su seguimiento.

MATRIZ DE RESULTADOS

Objetivo del proyecto	El objetivo del proyecto es contribuir al incremento de la productividad de la economía de la Región Centro a través de mejoras en la infraestructura vial. Los objetivos específicos del proyecto son: (i) mejorar la calidad de la circulación en el corredor de la Ruta Nacional (RN) 19, en el tramo comprendido entre Montecristo y San Francisco, a través de la ampliación de la capacidad de la vía que resultará en una disminución de los tiempos de viaje y de los costos de transporte, y en la eliminación de posible cortes por factores climáticos; y (ii) mejorar la seguridad vial en la Red Vial Nacional (RVN), a través del desarrollo de capacidades públicas para diseñar e implementar un programa de alcance nacional, que resulte en el incremento en el número de km de la RNV que cuentan con diseños para mejorar la seguridad vial.
------------------------------	--

RESULTADOS ESPERADOS

Indicadores de resultados	Línea base (2016)		Meta (2020)		Medios de verificación/comentarios
Resultado: Disminución de los costos generalizados de transporte					
Costo promedio de operación vehicular en RN 19 (US\$/vehículo-km).					Informe de Evaluación ex post del programa. Los valores de línea de base y metas surgen de la evaluación económica del proyecto de la RN 19 aplicando el modelo <i>Highway Development and Management Model Version 4</i> (HDM-4).
	Automóviles	0,12	Automóviles	0,13	
	Ómnibus	1,21	Ómnibus	0,97	
	Camión Liviano	0,75	Camión Liviano	0,65	
	Camión Pesado	1,22	Camión Pesado	1,14	
Costos promedio de tiempo de viaje en la RN 19 (US\$/Vehículo-km).					Informe de Evaluación ex post del programa. Los valores de línea de base y metas surgen de la evaluación económica del proyecto de la RN 19 aplicando el modelo HDM-4.
	Automóviles	0,29	Automóviles	0,16	
	Ómnibus	1,85	Ómnibus	1,07	
	Camión Liviano	0,54	Camión Liviano	0,36	
	Camión Pesado	0,55	Camión Pesado	0,42	
Resultado: Disminución del número de días de interrupción de tránsito en la RN 19					
Interrupción anual del tránsito en la RN 19 ¹ (en días).	2		0		Informe de la DNV.
Resultado: incremento en el número de kilómetros de la RNV que cuentan con diseños con estándares modernos de seguridad vial					
Km de rutas que requieren diseños para mejorar las condiciones de seguridad vial ² .	33.000		30.000		Informe de la DNV que reporte llamados a licitación (realizados y en preparación que tengan proyecto de ingeniería) del Programa Rutas Seguras.

¹ Se consideran días de interrupción total en al menos un punto en el tramo San Francisco – Montecristo de la RN 19.

² Rutas dónde DNV no prevé ampliación de su capacidad, pero que por su tránsito requerirían de intervenciones para mejorar sus condiciones de seguridad vial. Dichas intervenciones se centran en la pavimentación de banquetas, señalización, cruces a nivel y desnivel, y las travesías urbanas. Será producto del programa AR-L1199 el diseño de parte de estas intervenciones de acuerdo a los estándares técnicos que también se financiarán. La línea de base del indicador refiere únicamente a la dimensión de banquetas pavimentadas, mientras que el resultado refiere al conjunto de las dimensiones que hacen a la seguridad vial antes mencionadas.

PRODUCTOS

Indicadores de productos	Costo (U\$S10 ⁶)	Unidad	Base 2016	2017	2018	2019	2020	Meta	Medios de verificación
Componente 1: Obras									
Longitud de carreteras en duplicación de calzada con estándar de autopistas construidas ³ .	494,1	km	0		100,0	153,9	0	153,9	Informe semestral reportando certificados de obra aprobados por la DNV de km ejecutados con carpeta asfáltica terminada.
Longitud de la traza a expropiar con posesión por parte de la DNV.	20,0	km	0	120				120	Informes de la DNV–Dirección de Asuntos Jurídicos.
Informes de auditoría técnica ⁴ independiente entregados a la DNV.	0,24	unidades	0	6	6	3		15	Informe semestral de la DNV.
Auditoría de seguridad vial operativa de la ruta existente aprobada.	0,1	Informe	0		1			1	Aprobación de DNV reportada en Informe Semestral.
Componente 2: Seguridad Vial									
Diseño del Programa Rutas Seguras aprobado ⁵ .	2,5	unidades	0	1				1	Programa de Rutas Seguras y Guía para el Diseño de Rutas Seguras aprobados por la DNV.
Proyectos ejecutivos de Rutas Seguras elaborados ⁶ .	1,0	unidades	0	2				2	Proyectos Ejecutivos aprobados por la DNV.
Componente 3: Logística									
Estudio de logística del corredor de la RN 19 completado.	0,4		0		1			1	Estudio aprobado por la DNV.
Otros estudios complementarios aprobados.	1,0		0			2	1	3	Estudios aprobados por la DNV.

³ Este indicador es equivalente al indicador incluido en el Marco de Resultados Corporativos (CRF) “camino construido o mejorado”.

⁴ Se contratará una auditoría técnica independiente de obra, para complementar el esquema de supervisión de la construcción de la obra que llevará adelante DNV.

⁵ Este indicador es equivalente al indicador incluido en el Marco de Resultados Corporativos (CRF) “agencias gubernamentales beneficiadas por proyectos que fortalecen los instrumentos tecnológicos y de gestión para mejorar la provisión de servicios públicos”. El diseño incluye los lineamientos de la intervención en cuanto a las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad que las carreteras, tales como banquetas, señalización horizontal y vertical, condiciones para travesías urbanas, etc.

⁶ El programa financiará dos diseños piloto que se elaborarán en base lo establecido en el Programa Rutas Seguras.

ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

País:	Argentina
Número del proyecto:	AR-L1199
Nombre:	Programa de Ampliación de Capacidad y Seguridad Vial en Corredores Viales para la Integración
Organismo Ejecutor (OE):	Ministerio de Transporte (MT), a través de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV)
Equipo fiduciario:	David Ochoa y Brenda Álvarez (FMP/CAR)

I. RESUMEN EJECUTIVO

- 1.1. Esta es la sexta operación que la DNV subejecuta (AR-L1014, AR-L1133, AR-L1144, AR-L1045 y AR-L1131). El área de influencia de esta operación abarca el corredor vial de la RN 19, uno de los principales corredores que conecta las capitales de Córdoba, Santa Fe y Paraná y brinda acceso al complejo portuario de Rosario y los puertos de Reconquista, Santa Fe y Diamante. Vincula además el Norte Argentino con el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), Uruguay, Brasil y Chile, a través del Paso de Agua Negra.
- 1.2. Durante la preparación del programa el Banco analizó la capacidad institucional del programa utilizando la metodología SECI. La capacidad institucional de la DNV fue evaluada, cubriendo los sistemas de: programación de actividades y componentes, organización administrativa, administración de personal, administración de bienes y servicios, administración financiera, control interno y externo. La evaluación indica que la DNV cuenta con capacidad institucional y un grado de desarrollo satisfactorio, y un nivel de riesgo bajo para la ejecución del programa y la posterior administración de las obras.
- 1.3. El programa no incluye financiamiento de otros multilaterales.

II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR

- 2.1. La DNV cuenta con una amplia y acreditada experiencia en la ejecución de préstamos de organismos internacionales de crédito en general, y del BID en particular, tanto en carácter de ejecutor y coordinador como también de subejecutor de otros préstamos que se encontraban en cabeza del ex Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (MINPLAN). A partir de finales del 2015, en el marco de los cambios impulsados por el Poder Ejecutivo, ésta quedó como organismo descentralizado en jurisdicción del MT. Si bien la DNV se encuentra en un proceso de modificación de su estructura orgánica, incluidas las responsabilidades primarias y acciones, su capacidad de ejecución alcanzó el 90%, y el valor total de los sistemas evaluados el 83,94% lo que expresa un nivel de riesgo bajo.

III. EVALUACIÓN DEL RIESGO FIDUCIARIO Y ACCIONES DE MITIGACIÓN

- 3.1. El análisis de capacidad institucional realizado a la Unidad Coordinadora del Programa (UCP) a través de la herramienta SECI expresó un nivel de riesgo bajo en cuanto a la capacidad institucional del MT, a través de la DNV para ejecutar el proyecto. Las oportunidades de mejora más destacables que arrojó el SECI son

las siguientes: (i) formalizar mecanismos o procedimientos de monitoreo y seguimiento que permita identificar el cumplimiento de los planes y programas; (ii) la organización y su organigrama están convalidados por la Resolución del Administrador General, y es importante lograr la aprobación del decreto aprobatorio como prevén las normas de administración pública; (iii) incluir dentro del Plan Operativo Anual (POA) formal: indicadores de resultados y medios de verificación, identificar los responsables de ejecutar o coordinar las actividades e incluir los riesgos asociados al proceso de programación; (iv) no se ha previsto la inducción del personal al código de conducta; y (v) formalizar los procedimientos internos para la administración de servicios de auditoría externa. Asimismo, durante el GRP no se identificó ningún riesgo financiero mediano o alto.

IV. ASPECTOS A SER CONSIDERADOS EN ESTIPULACIONES ESPECIALES A LOS CONTRATOS

- 4.1. A fin de agilizar la negociación del contrato por parte del equipo de proyecto y principalmente del Departamento de Legal, se incluyen a continuación aquellos acuerdos y requisitos que deberán ser considerados en las estipulaciones especiales:
- (i) No se prevén condiciones financieras especiales previas al primer desembolso.
 - (ii) Se utilizará la tasa de cambio efectiva en la fecha de conversión de la moneda de aprobación o moneda del desembolso a la moneda local del país del prestatario, con el fin de determinar la equivalencia de un gasto elegible que se efectúe en moneda local del país del prestatario a la moneda en que se realicen los desembolsos, o bien, a la moneda de aprobación, para efectos de la rendición de cuentas y la justificación de gastos.
 - (iii) A fin de tener flexibilidad y poder ajustar la cartera de préstamos a la capacidad de auditoría oportuna de la Auditoría General de la Nación (AGN), se recomienda que tanto la AGN como firmas independientes sean elegibles contractualmente para realizar las auditorías del programa.

V. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES

- 5.1. Los acuerdos y requisitos fiduciarios en adquisiciones establecen las disposiciones que aplican para la ejecución de todas las adquisiciones previstas en el proyecto.
- A. Ejecución de las Adquisiciones**
- 5.2. Se aplicarán la Política para la Adquisición de Bienes y Obras financiadas por el Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2349-9) de marzo de 2011 y la Política para la Selección y Contratación de Consultores financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2350-9), de marzo de 2011.
- 5.3. De los subsistemas nacionales aprobados por el Banco será utilizado el sistema informativo.

- (i) **Adquisiciones de obras, bienes y servicios diferentes de consultoría:** Los contratos de Obras, Bienes y Servicios Diferentes de Consultoría¹ generados bajo el proyecto y sujetos a Licitación Pública Internacional (LPI) se ejecutarán utilizando los Documentos Estándar de Licitaciones (DELs) emitidos por el Banco. Las licitaciones sujetas a Licitación Pública Nacional (LPN) se ejecutarán usando Documentos de Licitación Nacional acordados con el Banco. La revisión de las especificaciones técnicas de las adquisiciones durante la preparación de procesos de selección, es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. No se tiene previsto realizar contrataciones directas.
- (ii) **Selección y contratación de consultores:** Los contratos de servicios de consultoría generados bajo el proyecto se ejecutarán utilizando la Solicitud Estándar de Propuestas (SEPs) emitida o acordada con el Banco. La revisión de términos de referencia para la contratación de servicios de consultoría es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. No se tiene previsto realizar contrataciones directas.
- (iii) **Selección de los consultores individuales:** Se hará teniendo en cuenta sus calificaciones para realizar el trabajo, sobre la base de comparación de calificaciones de por lo menos tres candidatos. La revisión de los términos de referencia para la contratación de servicios de consultoría, es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. No se tiene previsto realizar contrataciones directas de consultores individuales.
- (iv) **Adquisiciones anticipadas/financiamiento retroactivo:** Se prevé la contratación anticipada de la obra vial siguiendo la política de adquisiciones del Banco por un monto aproximado de US\$473.000.000. Asimismo, el Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo, en contratación de obras o estudios, por hasta US\$30 millones (10% del valor del préstamo) y en tanto cumplan con las políticas del Banco y los términos del respectivo contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir de la fecha de aprobación del Perfil de Proyecto, 27 de junio de 2016, pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.
- (v) **Otros:** Como parte del Componente 1 de esta operación se tiene prevista la adquisición de predios la cual será financiada en su totalidad con fondos de contrapartida local y serán adquiridos conforme a la legislación nacional

Cuadro 1. Montos límites para licitación internacional y lista corta con conformación internacional (miles US\$)

Obras			Bienes			Consultoría	
LPI	LPN	Comparación de Precios	LPI	LPN	Comparación de Precios	Publicidad Internacional Consultoría	Lista Corta 100% Nacional
≥ 5.000.000	< 5.000.000 ≥ 350.000	< 350.000	≥ 500.000	< 500.000 ≥ 100.000	< 100.000	> 200.000	< 500.000

¹ Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras financiadas por el Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2349-9) párrafo 1.1: los servicios diferentes a los de consultoría tienen un tratamiento similar a los bienes.

Cuadro 2. Adquisiciones Principales

Actividad	Tipo de Licitación	Fecha Estimada	Monto Estimado US\$
Obra			
Obra Ruta 19 (cuatro lotes)	LPI	7/2016	473.400.000
Consultoría			
Diseño del Programa de Rutas Seguras	SBCC	2016	2.500.000
Guía de Ejecución de Diseños Viales	SBCC	2016	1.000.000
Estudio de Logística del corredor de la RN 19 Itzaingó - RSC Etapa 2 - Los Cardales y otros	SBCC	2016	400.000

- (vi) **Planificación de Adquisiciones:** Para la planificación y posterior actualización del Plan de Adquisiciones se utilizará, el sistema de ejecución y seguimiento de planes de adquisiciones que determine el Banco.

B. Supervisión de Adquisiciones

- 5.4. Las adquisiciones serán supervisadas de manera ex post con excepción de las LPI, contrataciones de firmas consultoras y contrataciones directas si las hubiere, las que se realizarán de manera ex ante. Las visitas de revisión ex post se realizarán, cada 12 meses. Los reportes de revisión ex post incluirán al menos una visita de inspección física, escogida de los procesos de adquisiciones sujetos a la revisión ex post. Al menos el 10% de los contratos revisados se inspeccionarán físicamente durante el programa.

Cuadro 3. Límites para revisión ex post

Bienes	Servicio de Consultoría	Obras	Consultoría Individual
< 500.000	< 500.000	< 5.000.000	< 50.000

Nota: Los montos límites establecidos para revisión ex post se aplican en función de la capacidad fiduciaria de ejecución del OE y pueden ser modificados por el Banco en la medida que tal capacidad varíe.

C. Disposiciones Especiales

- 5.5. **Medidas para reducir las probabilidades de corrupción.** Atender las disposiciones de la 2349-9 y 2350-9 en cuanto a prácticas prohibidas (listas de empresas y personas físicas inelegibles de organismos multilaterales).

D. Registros y Archivos

- 5.6. La documentación de los procesos de adquisiciones estará en las oficinas de la DNV como responsable de las adquisiciones del programa. Para las revisiones ex post se mantendrán los registros y archivos debidamente ordenados, clasificados y actualizados de toda la documentación que generan los procesos de adquisiciones y contrataciones.

E. Gestión Financiera

1. Programación y presupuesto

- 5.7. La Coordinación General de Administración y Finanzas es la responsable de los aspectos presupuestarios y los pagos. Los compromisos de gastos serán realizados por las áreas financieras competentes, a cargo del Coordinador Financiero, dependiente del Coordinador General de Administración.
- 5.8. A medida que surgen necesidades de ampliaciones o reasignaciones de partidas, la unidad ejecutora solicita las modificaciones encargándose de

gestionar su aprobación. Los créditos presupuestarios se ejecutan mediante cuotas de compromiso trimestrales y mensuales de devengado, las cuales son asignadas por la Oficina Nacional de Presupuesto (Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas).

- 5.9. No se anticipan dificultades para el manejo presupuestario, oportunidad de contrapartida local, o atrasos del sistema que afecten la ejecución.

2. Tesorería y gestión de desembolsos

- 5.10. El Tesoro Nacional transfiere a la unidad ejecutora los fondos de contrapartida local, a una cuenta abierta por el programa para uso exclusivo del presente préstamo, en razón de tratarse de un programa cofinanciado con recursos del Banco.
- 5.11. Los desembolsos se realizarán con base en un plan financiero detallado, cuyo modelo ha sido acordado con las autoridades del Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas, y Jefatura de Gabinete.

3. Contabilidad, sistemas de información y generación de reportes

- 5.12. La DNV utiliza el e-SIDIF y el SLU como sistemas de administración financiera, vigentes para los organismos de la administración pública de Argentina. Estos sistemas permiten identificar los fondos del proyecto y también las fuentes de financiamiento. Asimismo, utilizan el sistema UEPEX, aunque éste es utilizado como sistema de información y no de gestión. El sistema UEPEX consigna, de conformidad con el catálogo de cuentas aprobado por el Banco, las inversiones en el proyecto por categoría de la matriz de gastos, tanto con los recursos del préstamo como con los fondos del pari passu. La conciliación entre los sistemas antedichos no es automática, y por esa razón se realizan periódicamente conciliaciones entre ellos de forma manual.
- 5.13. El registro de la contabilidad se hará en base de caja y se seguirán las Normas Internacionales de Información Financiera cuando aplique, de acuerdo a los criterios nacionales establecidos. Los informes financieros requeridos serán: (i) plan de ejecución financiera para hasta 180 días posteriores a la solicitud de anticipos; (ii) estados financieros anuales auditados del programa; y (iii) otros informes a ser requeridos por los especialistas fiduciarios.

4. Control interno y auditoría interna

- 5.14. La auditoría interna del programa es responsabilidad de la Unidad de Auditoría Interna, con dependencia jurisdiccional de la DNV y técnica de la Sindicatura General de la Nación Argentina.

5. Control externo e informes

- 5.15. En el año 2011, el Banco concluyó un diagnóstico sobre Prácticas de Auditoría Gubernamental de la AGN, realizado de acuerdo a la guía del Banco para determinar el nivel de desarrollo de los sistemas de gestión financiera pública. La evaluación concluyó en la validación de la AGN como auditor de proyectos del Banco.
- 5.16. Los programas actualmente subejecutados por la DNV son auditados por Firmas Auditoras Independientes (FAI). Dado que la AGN actualmente no cuenta con capacidad para incrementar su cartera de préstamos y a fin de tener flexibilidad y poder ajustar la cartera de préstamos a la capacidad de auditoría oportuna de

la AGN, se recomienda que tanto la AGN como firmas independientes de nivel uno, sean elegibles contractualmente para realizar las auditorías del proyecto.

- 5.17. La auditoría se realizará con base en los nuevos términos de referencia elaborados por el Banco, versión 2014.

F. Plan de Supervisión Financiera

- 5.18. El plan de supervisión financiera inicial surge a partir de las evaluaciones de riesgo y capacidad fiduciaria realizadas de acuerdo a las revisiones in situ y de escritorio previstas para el programa que incluye el alcance de las acciones operacional, financiera y contable, de cumplimiento y legalidad, frecuencia y responsable de las mismas.

G. Mecanismo de Ejecución

- 5.19. La ejecución de este préstamo, se realizará de manera centralizada, mediante el MT, a través de la DNV. No se prevén coejecutores, ni tampoco entidades gerenciadoras. Será un sistema combinado, en el sentido de que los aspectos técnicos y financieros de esa ejecución serán realizados desde la estructura del MT a través de la DNV, particularmente de la Coordinación General de Administración y Finanzas, y la Coordinación General de Ingeniería y Obras, y los aspectos vinculados con la vinculación con el BID a través de las autorizaciones, solicitudes y estados financieros del préstamo, y la relación con las áreas mencionadas estarán a cargo de la Unidad Coordinadora BID dentro del organismo.
- 5.20. La citada Unidad Coordinadora BID (UCB) está siendo fortalecida en el contexto de la modificación de la estructura orgánica de la DNV y está en proceso de completar su staff, habiéndose ya definido al coordinador y a algunos de sus colaboradores (mayormente del área financiera). La UCB se encuentra en proceso de formalización de su conformación, como así también pendiente de integración del resto de sus integrantes, fundamentalmente los técnicos (serían en total 11 personas, todas con amplia experiencia en la administración de los distintos aspectos relacionado con la gestión de préstamos). Parte de sus futuros integrantes, serán transferidos desde la Unidad Coordinadora de Préstamos con Financiamiento Externo (UPCFE), actualmente en jurisdicción del Ministerio del Interior.
- 5.21. La nueva estructura orgánica de la DNV, que se espera aprobar en los próximos meses, es la siguiente:

Figura 1. Estructura Orgánica de la DNV

