

PROGRAMA DE PASOS FRONTERIZOS Y CORREDORES DE INTEGRACION

(AR-0202)

RESUMEN EJECUTIVO

Prestatario:	República Argentina		
Organismo ejecutor:	Ministerio de Economía, a través de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV)		
Monto y fuentes de los recursos:	IDB (OC):	US\$200,0 millones	
	Cofinanciamiento:	US\$120,0 millones	
	Local:	<u>US\$80,0 millones</u>	
	Total:	US\$400,0 millones	
Términos y condiciones financieras:	Plazo Amortización:	20	años
	Período de Gracia:	6	años
	Inicio material de obras:	3 ½	años
	Desembolso:	6	años
	Tasa de Interés:	Variable	
	Inspección y Vigilancia:	1	%
	Comisión de Crédito:	0,75	%
	Moneda:	US dólares de la facilidad unimonetaria	
Objetivos:	El objetivo general del Programa es facilitar el transporte terrestre de cargas y pasajeros en los corredores prioritarios de la red vial nacional, que vincula a la Argentina con los países del Mercosur ampliado, principalmente con Chile. El propósito del Programa es reducir los costos de transporte y tiempos de viaje, mejorando y proveyendo rutas alternativas para el tráfico de productos de exportación e importación hacia los puertos en la Costa Atlántica y la del Pacífico, y aumentar la seguridad para los usuarios de esas rutas.		
Descripción:	El Programa comprende un conjunto de obras y acciones destinadas a mejorar los pasos fronterizos principales entre Argentina y Chile, que permitirán reducir en alrededor de un 70% los días de corte del tránsito en la época invernal, y dotarlos de condiciones de transitabilidad y seguridad vial adecuadas durante todo el año. Además, se contempla el mejoramiento de la Ruta Nacional (RN) 40, en los tramos en que dicha ruta sirve de interconexión con los principales pasos fronterizos con Chile y la		

Red Troncal Nacional (RTN), permitiendo la distribución y complementación del tráfico cuando hay interrupciones al tránsito, debido a las severas condiciones climáticas en la Cordillera de los Andes. El Programa incluye además mejoras en las rutas de vinculación de Argentina con Bolivia y Brasil y en tramos prioritarios de los corredores viales de la RTN, que conectan los pasos a ser mejorados con centros de producción. En total el Programa comprenderá el mejoramiento de aproximadamente 1.000 km de carreteras de la RTN (US\$307,3 millones).

Para la ejecución del Programa se han previsto los recursos necesarios para completar el diseño de los proyectos no incluidos en la muestra, la supervisión de las obras y la administración del mismo (US\$27,0 millones).

El Programa incluye recursos para asistencia técnica orientados a: la mejora de la gestión de la DNV en materia ambiental, control de concesiones, planificación, seguridad vial y actualización de normas técnicas. Algunas de dichas actividades son complementarias a las que la DNV recibió con apoyo del Banco y del Banco Mundial, y están directamente relacionadas con los objetivos de la presente operación (US\$3,7 millones).

Adicionalmente, se financiará la implantación del Plan de Reasentamiento de la RN 14; los diseños de ingeniería en otros tramos de los corredores viales del Programa; la adquisición de tierras; y algunas inversiones para mejorar la infraestructura y servicios de los puestos fronterizos (US\$6,0 millones).

Relación del Proyecto a la estrategia del Banco en el país y sector:

La estrategia del Banco en Argentina tiene como objetivos apoyar: (i) la reforma del Estado y el equilibrio fiscal; (ii) el crecimiento sostenible de los sectores productivos e incremento de la productividad; (iii) la reducción de la pobreza y elevación de la calidad de vida de la población; y (iv) la profundización de la integración regional.

El Programa es consistente con estos objetivos, ya que contribuirá a facilitar las actividades de producción, proveyendo la infraestructura básica de apoyo necesaria y mejorando su nivel de servicio para producir bienes o servicios a precios competitivos. Asimismo, contribuirá significativamente al proceso de integración regional, mejorando la infraestructura y reduciendo los cuellos de botella en los pasos fronterizos principales de Argentina con sus países limítrofes.

Revisión social y ambiental:

El Comité de Medio Ambiente e Impacto Social (CESI) revisó la operación (13/octubre/2000) y sus recomendaciones para los temas ambientales y sociales están reflejados en el presente documento (¶3.33) y en el Reglamento Operativo del Programa.

Beneficios:

El Programa contribuirá a:

Mejorar la infraestructura vial de la RTN mitigando las restricciones de capacidad existentes en los corredores de integración, especialmente en las zonas fronterizas. Asimismo, financiará obras puntuales, que ayudarán considerablemente a aliviar los problemas operativos de algunos pasos fronterizos.

Apoyar a los sectores productivos, reduciendo los costos de transporte en los corredores viales prioritarios de la RTN. Los tramos a ser mejorados son seleccionados por su importancia en relación a las actividades productivas de la zona de influencia.

Fortalecer a la DNV en los aspectos de gestión ambiental, seguridad vial, planificación, operación vial, y control de concesiones.

Riesgos:

El diseño y formulación del Programa propuesto provee medidas técnicas para minimizar los riesgos potenciales, que por sus características se relacionan con la disponibilidad de suficiente capacidad financiera por parte de la DNV para dar oportuno cumplimiento a las metas y acciones anuales del mismo; y la coordinación de inversiones con los países limítrofes.

Para atender la eventual limitación en la disponibilidad de recursos presupuestarios, el diseño del Programa ha tenido en consideración la extensión del cronograma de ejecución, a fin de que éste no represente un incremento mayor al de los recursos históricamente asignados a la DNV; y la incorporación del cofinanciamiento que reduzca los aportes del Tesoro Nacional en la contrapartida local.

En cuanto a la coordinación con los países limítrofes, el Gobierno de Argentina ha suscrito un acuerdo con el Gobierno de Chile que contempla un cronograma de inversión, en los pasos fronterizos de ese país, similar a los que serán mejorados por el presente Programa.

Condiciones contractuales especiales:**Condiciones previas al primer desembolso:**

La DNV deberá contratar a los consultores para conformar la Unidad Coordinadora (UC-BID) y asignar el personal de la DNV encargado de la administración, ejecución y fiscalización del Programa (¶3.3).

La puesta en vigencia del Reglamento Operativo del Programa (ROP) acordado con el Banco (¶3.6).

La DNV deberá presentar los términos de referencia para contratar los servicios de consultoría para el diseño y montaje de un Sistema de Gestión Ambiental (¶3.18).

La DNV deberá contratar los consultores para reforzar la División

Gestión Ambiental (¶3.19).

El Prestatario deberá presentar evidencia satisfactoria de que el cofinanciamiento con el JBIC ha sido comprometido, o que se ha obtenido otras fuentes de financiamiento en condiciones similares para la contrapartida local (¶5.25).

Condiciones especiales:

Antes de la convocatoria a licitación de cada una de las obras del Programa, la DNV deberá presentar al Banco la evidencia de que ésta cumple los requisitos previstos en el ROP (¶3.9).

Adicionalmente, antes de la convocatoria a licitación de las obras de mejoramiento de un paso fronterizo, la DNV deberá presentar al Banco, en aquellos casos en que resulte necesario, copia del Acuerdo que el GOA hubiera suscrito con el país limítrofe con el objeto de: (i) materializar inversiones en el referido paso en el territorio de dicho país y dentro de plazos compatibles con la ejecución de la obra contratada por el prestatario; y (ii) proveer un nivel de servicio adecuado al tráfico entre ambos países. (¶3.10).

A más tardar, a los 30 meses contados a partir de la vigencia del préstamo, se deberá contar con la documentación necesaria para licitar todas las obras con estándares que cumplan los requisitos del ROP (¶3.12).

Antes de seis meses contados a partir de la vigencia del préstamo, la DNV presentará para la conformidad del Banco, los documentos de licitación de los equipos de remoción de nieve y despeje del camino (¶3.15).

Antes de iniciar la asistencia técnica para el diseño y ejecución de un sistema piloto para control de avalanchas de nieve, la DNV deberá contar con los convenios necesarios con las entidades que estarían involucradas en la operación del sistema (¶3.21).

A los 27 meses contados a partir de la vigencia del préstamo, se realizará en conjunto con el Prestatario una evaluación intermedia para revisar los logros alcanzados en la ejecución del Programa (¶3.43).

Aspectos ambientales y sociales:

Antes del llamado a licitación de las obras civiles, la DNV presentará al Banco evidencia de que obtuvo todas las licencias y permisos ambientales requeridos por la legislación aplicable (¶3.33a).

Para los proyectos que involucren expropiación y reasentamiento de poblaciones de bajos ingresos, la DNV presentará al Banco: (i) antes del llamado a licitación de las obras civiles, los EIA y respectivos Planes de Reasentamiento (PRR) y los convenios

firmados necesarios para su ejecución; y (ii) treinta días antes del inicio de las obras en el tramo afectado de cada proyecto, evidencia que el PRR fue implementado (§3.33b).

Los proyectos que impliquen impactos significativos a las comunidades indígenas, antes del llamado a licitación de las obras civiles, la DNV presentará al Banco los EIA; los respectivos Planes de Apoyo a las Comunidades Indígenas; y los convenios firmados necesarios para su ejecución. En las obras de la RN 34, en el tramo General Mosconi y Tartagal, el pliego de licitación incluirá las medidas de mitigación de impacto sobre la potencial afectación de la comunidad indígena existente en Tartagal, de acuerdo al parecer del experto antropólogo contratado por la DNV (§3.33c).

Los proyectos ubicados en las zonas de influencia de áreas protegidas, como las RN 14, 16 y 35 (Parques Cruce Caballero, Copo y Luro), antes del llamado a la licitación de las obras civiles, la DNV presentará al Banco los convenios con las respectivas entidades de administración de las áreas protegidas. Esos convenios deben contener: (i) descripción de las actividades; (ii) responsabilidad de las partes involucradas; (iii) cronograma de ejecución de los servicios; y (iv) costo y origen de los recursos necesarios. En las obras de la RN 14, en el tramo entre Dos Hermanas y Gramado, la DNV debe presentar al Banco el decreto del Gobierno de la Provincia de Misiones que autoriza a proceder la tala de especies vegetales protegidas (§3.33d).

En los informes semestrales a ser presentados al Banco, para cada proyecto en ejecución se entregará antecedentes sobre la aplicación de las medidas de mitigación de los impactos ambientales y sociales, en conformidad con el ROP (§3.33e).

Clasificación del sector social y de la pobreza:

Esta operación no califica como un proyecto que promueve la equidad social, como se describe en los objetivos claves para la actividad del Banco contenidos en el informe sobre el Octavo Aumento General de Recursos (Documento AB-1704).

Esta operación tampoco califica como un proyecto con impacto en el componente de género.

Excepciones a las políticas del Banco:

No hay

Adquisiciones:

Se utilizará los procedimientos del Banco. Para las contrataciones de servicios de consultoría, se seguirá los procedimientos indicados en el Documento GN-1679-3. En dichas contrataciones que excedan al equivalente de US\$200.000, adquisiciones de bienes cuyos valores sean iguales o mayores al equivalente de US\$350.000, y contrataciones de obras por montos iguales o superiores al equivalente de US\$5.000.000, será necesario publicar la convocatoria a licitación pública internacional (§3.36).