

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

## **ARGENTINA**

### **“PROYECTO DE MEJORA INTEGRAL DEL FERROCARRIL GRAL. ROCA, RAMAL PLAZA CONSTITUCIÓN – LA PLATA”: REFORMULACIÓN Y FINANCIAMIENTO ADICIONAL**

**(AR-L1337, 2982/OC-AR)**

### **TERCERA OPERACIÓN INDIVIDUAL BAJO LA LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA PROYECTOS DE INVERSIÓN (CCLIP)**

**(AR-X1018)**

## **PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Julieta Abad, Jefa de Equipo (TSP/CAR); Felipe Vera, Jefe de Equipo Alterno (HUD/CAR); Alejandro Taddia, Lauramaría Pedraza, Laureen Montes, Roberto Rodríguez y Rodrigo Cruvinel (INE/TSP); Juan Manuel Leaño (TSP/CAR); Andrés Pereyra (TSP/CUR); Julio Rojas (VPS/ESG); Alonso Chaverri y Juan Manuel Casalino (LEG/SGO); Óscar Mitnik (SPD/SPV); Andrea Monje (SCL/GDI); Ana Niubo, Marilia Santos y Lilena Martínez (FMP/CAR); y Cecilia Ares, Flavia Lotano, Romina Soledad, Ivonne Rodríguez y Vanina Di Paola (CSC/CAR).

De conformidad con la Política de Acceso a 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

<b>RESUMEN DEL PROYECTO.....</b>	<b>1</b>
<b>I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS.....</b>	<b>2</b>
A. Antecedentes, problemática y justificación.....	2
B. Objetivos, componentes y costo .....	13
C. Indicadores claves de resultados.....	14
<b>II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS .....</b>	<b>15</b>
A. Instrumentos de financiamiento .....	15
B. Riesgos ambientales y sociales .....	17
C. Riesgos fiduciarios.....	18
D. Otros riesgos y temas claves .....	18
<b>III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....</b>	<b>19</b>
A. Resumen de los arreglos de implementación .....	19
B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados .....	21

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 (EER)	
EER#1	<a href="#">Plan de Ejecución Plurianual (PEP) / Plan Operativo Anual (POA)</a>
EER#2	<a href="#">Plan de Monitoreo y Evaluación</a>
EER#3	<a href="#">Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)</a>
EER#4	<a href="#">Plan de Adquisiciones</a>

ENLACES ELECTRÓNICOS OPCIONALES (EEO)	
EEO#1	<a href="#">Análisis Económico del Proyecto</a>
EEO#2	<a href="#">Datos sobre Obras y Actividades 2982/OC-AR y Desvíos de Costos</a>
EEO#3	<a href="#">Actividades Complementarias y Estado de las Obras del Proyecto</a>
EEO#4	<a href="#">Anexo de Género</a>
EEO#5	<a href="#">Anexo de Cambio Climático</a>
EEO#6	<a href="#">Potencialidad del Desarrollo Urbano en Torno a las Estaciones del Ferrocarril Roca</a>
EEO#7	<a href="#">Anexo de Digitalización e Innovación</a>
EEO#8	<a href="#">Anexo ¿Por qué Invertir en Infraestructura Sostenible y en Cuál Invertir?</a>
EEO#9	<a href="#">Anexo Técnico de Inclusión y Diversidad</a>
EEO#10	<a href="#">Solicitud de Priorización</a>
EEO#11	<a href="#">Reglamento Operativo – Préstamo Original</a>

ABREVIATURAS	
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CCLIP	Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión
CNRT	Comisión Nacional de Regulación del Transporte
CO	Capital Ordinario
DGPPSE	Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales
ESP	Programa de Obras Específicas
FCGR	Ferrocarril General Roca
GEI	Gases de Efecto Invernadero
Gobierno	Gobierno de Argentina
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
INDEC	Instituto Nacional de Estadística y Censos
MT	Ministerio de Transporte de la Nación
NBI	Necesidades Básicas Insatisfechas
OE	Organismo Ejecutor
PAC	Plan de Acción Correctivo
PCR	Informe de Terminación de Proyecto
PMR	Informes de Monitoreo de Progreso
RMBA	Región Metropolitana de Buenos Aires
SOFSE	Sociedad Operadora Ferroviaria, Sociedad del Estado
SNDC	Segunda Contribución Nacionalmente Determinada
SUBE	Sistema Único de Boleto Electrónico
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económico
VPN	Valor Presente Neto

## RESUMEN DEL PROYECTO

### ARGENTINA

## “PROYECTO DE MEJORA INTEGRAL DEL FERROCARRIL GRAL. ROCA, RAMAL PLAZA CONSTITUCIÓN – LA PLATA”: REFORMULACIÓN Y FINANCIAMIENTO ADICIONAL (AR-L1337, 2982/OC-AR)

### TERCERA OPERACIÓN INDIVIDUAL BAJO LA LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA PROYECTOS DE INVERSIÓN (CCLIP) (AR-X1018)

Términos y Condiciones Financieras				
<b>Prestatario:</b>			<b>Facilidad de Financiamiento Flexible <sup>(a)</sup></b>	
República Argentina			<b>Plazo de amortización:</b>	25 años
<b>Organismo Ejecutor:</b>			<b>Período de desembolso:</b>	5 años
El Prestatario, a través del Ministerio de Transporte de la Nación (MT)			<b>Período de gracia:</b>	5,5 años <sup>(b)</sup>
<b>Fuente</b>	<b>Monto (US\$)</b>	<b>%</b>	<b>Tasa de interés:</b>	Basada en LIBOR
<b>BID (Capital Ordinario) <sup>(d)</sup>:</b>	130.000.000	100	<b>Comisión de crédito:</b>	<sup>(c)</sup>
			<b>Comisión de inspección y vigilancia:</b>	<sup>(c)</sup>
			<b>Vida Promedio Ponderada (VPP):</b>	15,25 años
<b>Total:</b>	130.000.000	100	<b>Moneda de aprobación:</b>	Dólares de los Estados Unidos de América
Esquema del Proyecto				
<b>Objetivo/descripción del proyecto:</b> El objetivo general del proyecto es promover la recuperación de los ferrocarriles metropolitanos, contribuyendo a la mejora de los servicios de transporte público de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) y de la calidad de vida de la población, mediante la renovación y electrificación del servicio ferroviario de pasajeros del ramal Constitución – La Plata del Ferrocarril Roca, incrementando la participación modal de este ramal ferroviario en el transporte de pasajeros del corredor Buenos Aires – La Plata. Los objetivos específicos son: (i) reducir los tiempos de viaje; (ii) reducir los niveles de accidentalidad; (iii) mejorar la confiabilidad y el confort del servicio; y (iv) reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) del ramal ferroviario.				
<b>Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento:</b> Será condición contractual previa al primer desembolso la aprobación y entrada en vigencia de la actualización del Reglamento Operativo del préstamo 2982/OC-AR, en los términos previamente acordados con el Banco (¶3.3).				
<b>Condiciones contractuales especiales de ejecución:</b> Véanse las condiciones contractuales socioambientales en el Anexo B del Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) ( <a href="#">EER#3</a> ).				
<b>Excepciones a las políticas del Banco:</b> Se solicita excepción parcial a: (i) la Política de Aumento de Financiamiento por Sobrecostos de las Operaciones en Ejecución (GN-2329), en su condición de “mantenimiento de porcentajes originales aprobados en la matriz de financiamiento”, ya que el Prestatario no cuenta con recursos para mantener el mismo porcentaje de aporte local incluido en la matriz de financiamiento del préstamo original (2982/OC-AR); y (ii) la Política de Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) (GN-2246-7), en cuanto requiere que para financiar una operación con cargo a una CCLIP los “proyectos anteriores en el marco de la línea de crédito” deben cumplir con ciertos criterios de elegibilidad, y en este caso se solicita que dichos requisitos se verifiquen solamente respecto al préstamo original 2982/OC-AR y no al proyecto inmediatamente anterior bajo dicha línea (4265/OC-AR) (¶2.10).				
Alineación Estratégica				
<b>Desafíos <sup>(e)</sup>:</b>		SI <input type="checkbox"/>	PI <input checked="" type="checkbox"/>	EI <input type="checkbox"/>
<b>Temas Transversales <sup>(f)</sup>:</b>		GE <input checked="" type="checkbox"/> y DI <input checked="" type="checkbox"/>	CC <input checked="" type="checkbox"/> y ES <input checked="" type="checkbox"/>	IC <input type="checkbox"/>

<sup>(a)</sup> Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (documento FN-655-1) el Prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda, de tasa de interés, de productos básicos y de protección contra catástrofes. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.

<sup>(b)</sup> Bajo las opciones de reembolso flexible de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF), cambios en el periodo de gracia son posibles siempre que la Vida Promedio Ponderada (VPP) Original del préstamo y la última fecha de pago, documentadas en el contrato de préstamo, no sean excedidas.

<sup>(c)</sup> 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.

<sup>(d)</sup> Según el documento AB-2990, el desembolso del financiamiento del Banco estará sujeto a los siguientes límites: (i) hasta el 15% durante los primeros 12 meses; (ii) hasta el 30% durante los primeros 24 meses; y (iii) hasta el 50% durante los primeros 36 meses. Estos periodos se contarán desde el momento en que el Directorio Ejecutivo apruebe la operación de préstamo (¶2.2).

<sup>(e)</sup> SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).

<sup>(f)</sup> GE (Igualdad de Género) y DI (Diversidad); CC (Cambio Climático) y ES (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 **Transporte de pasajeros en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA).** Producto del crecimiento económico de las últimas décadas, la demanda de movilidad aumentó, pasando de cerca de 16 millones de viajes diarios en 1996 a casi 29 millones en 2014. En este escenario, los modos masivos sólo lograron mantener su demanda en torno a los 9 millones de viajes diarios, reduciendo su participación del 56% al 31% del total de viajes (CAF, 2014).
- 1.2 **Ferrocarriles.** La red está conformada por siete líneas, con 967 kilómetros de extensión<sup>1</sup>, que vinculan cinco terminales ubicadas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con los municipios de la Provincia de Buenos Aires. La Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE) opera cinco líneas y las dos líneas restantes están concesionadas a operadores privados<sup>2</sup>. El sistema ferroviario metropolitano en su conjunto transportó 514 millones de pasajeros en 2018<sup>3</sup> y participa con 10% del reparto modal del transporte público en la RMBA<sup>4</sup>.
- 1.3 **Infraestructura y calidad de servicio.** Por su antigüedad y extensión, conviven en la red ferroviaria metropolitana componentes de diversas tecnologías y variado estado de conservación. En las últimas décadas, los bajos niveles de inversión<sup>5</sup> contribuyeron al deterioro del sistema, generando impactos negativos sobre la calidad del servicio y la seguridad operativa. Según datos de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) para 2016, 51% de las vías estaban en estado regular o malo. Solo 40% de la red cuenta con señalamiento eléctrico automático; el resto aún utiliza sistemas mecánicos de principios del siglo XX. Para revertir esta situación, a partir de 2012 el Gobierno de Argentina (gobierno) inició un plan de inversiones en infraestructura ferroviaria y nuevo material rodante.
- 1.4 Entre 2005-2015, los cambios en el modelo de gestión<sup>6</sup>, la caída en los niveles de inversión y el accidente en la estación Plaza Once<sup>7</sup>, afectaron el desempeño de los ferrocarriles metropolitanos. La venta de pasajes cayó de 448 millones en 2008 a 330 millones en 2015, alcanzando un piso de 236 millones de pasajes en 2013. La calidad del servicio disminuyó: mientras que en 2009 se cancelaron casi 3% de los trenes programados, en 2015 se cancelaron el 9%, habiendo alcanzado un máximo de 15% en 2013<sup>8</sup>. El deterioro en estos índices responde a múltiples

---

<sup>1</sup> 29% de la red está electrificada. [CNRT, 2018](#).

<sup>2</sup> SOFSE: líneas Mitre, Roca, Sarmiento, San Martín y Belgrano Sur; Metrovías: línea Urquiza; y Ferrovías: línea Belgrano Norte.

<sup>3</sup> [CNRT, 2018](#).

<sup>4</sup> [MT, 2018](#).

<sup>5</sup> Según estimaciones del Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento, entre 2003 y 2010 se invirtieron US\$50 millones anuales en los ferrocarriles metropolitanos, mientras que se requerirían aproximadamente US\$450 millones anuales para conservarlos.

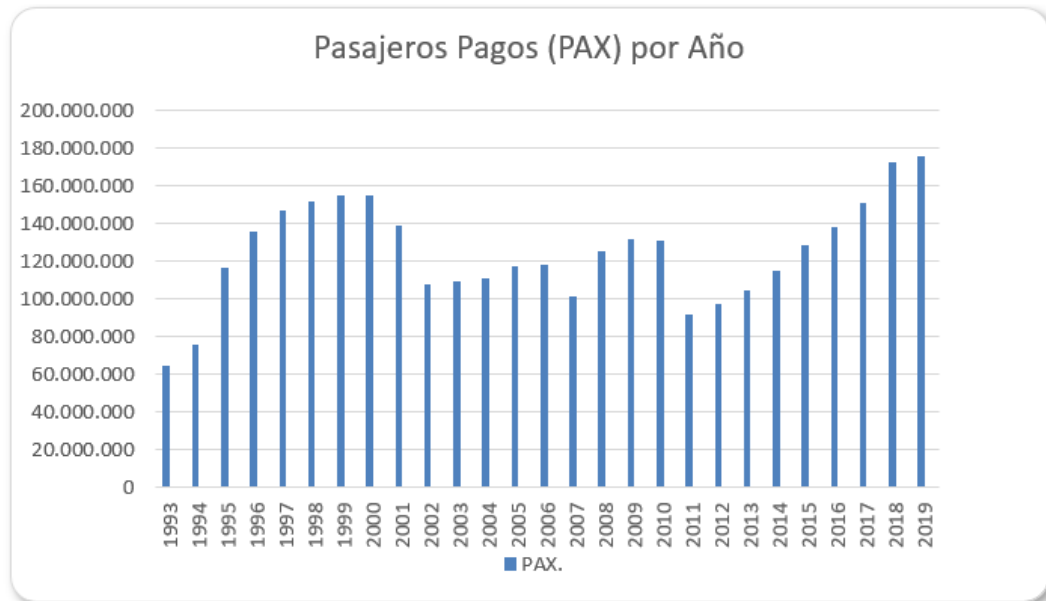
<sup>6</sup> [BID, 2013](#).

<sup>7</sup> En 2012 una formación de la línea Sarmiento colisionó en la estación Once. Murieron 51 personas y más de 700 resultaron heridas.

<sup>8</sup> Indicadores inferiores a los estándares internacionalmente aceptados para servicios ferroviarios eficientes.

causas que abarcan el mal estado del material rodante y de la infraestructura, y retos de gestión operativa.

**Figura 1. Pasajeros transportados pagos - sistema ferroviario metropolitano**



Fuente. [CNRT, 2020](#).

- 1.5 **Estrategia del gobierno.** En 2012 el gobierno inició un plan de inversiones para modernizar el sistema ferroviario de la RMBA. Desde entonces hasta el 2016, se invirtieron aproximadamente US\$2.000 millones en infraestructura ferroviaria y nuevo material rodante. Con la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) “Programa de Recuperación de los Ferrocarriles Metropolitanos” (AR-X1018), el Banco apoya estos esfuerzos de inversión con las operaciones: “Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Ramal Plaza Constitución - La Plata” (2982/OC-AR) (¶1.11), aprobada en 2013 por US\$500 millones (financiamiento BID: US\$300 millones; contrapartida local: US\$200 millones); y “Mejora Integral del Ferrocarril General San Martín: Ramal Retiro - Pilar” (4265/OC-AR), aprobada en 2017 por US\$522 millones (financiamiento BID: US\$400 millones; contrapartida local: US\$122 millones).
- 1.6 **Ferrocarril General Roca (FCGR).** Con 370 kilómetros y 9 ramales, el FCGR es el más extenso de la RMBA y el que transporta mayor cantidad de personas: su demanda en 2018 fue de 172 millones de pasajeros pagos<sup>9</sup>, aproximadamente el 40% del total del modo<sup>10</sup>. Al igual que el resto del sistema ferroviario, con equipos

<sup>9</sup> Demanda total estimada: 190 millones de pasajeros. [CNRT, 2018](#).

<sup>10</sup> [Ibíd.](#)

y sistemas en el fin de su vida útil, la calidad de servicio del FCGR llevaba tiempo deteriorándose<sup>11</sup>.

- 1.7 Parte del FCGR, el ramal Plaza Constitución - La Plata tiene una longitud de 52,8 km entre las estaciones Plaza Constitución y La Plata y 17 estaciones intermedias. Posee tres secciones definidas en cuanto a demanda, tomando como centro la estación cabecera de Constitución, principal destino y origen de los viajes. La primera, poblacionalmente más densa y de mayor demanda, se extiende hasta la estación Quilmes; la segunda de menor densidad poblacional relativa, pero aún con una urbanización continua, se prolonga hasta Berazategui; la tercera, de carácter prácticamente rural, se extiende hasta la ciudad de La Plata, en cuyas cercanías se densifica nuevamente. Existe un ramal complementario denominado "Constitución - Bosques (vía Quilmes)"<sup>12</sup> que comparte trazado y estaciones con el ramal Plaza Constitución - La Plata entre Constitución y Berazategui, desde donde parte una vía doble de 7 km (denominada "Vía Circuito") que llega hasta la estación Bosques. En 2012, ambos ramales operaban con servicios de pasajeros en trenes diésel, con fuertes demoras y baja calidad de servicio<sup>13</sup>.

---

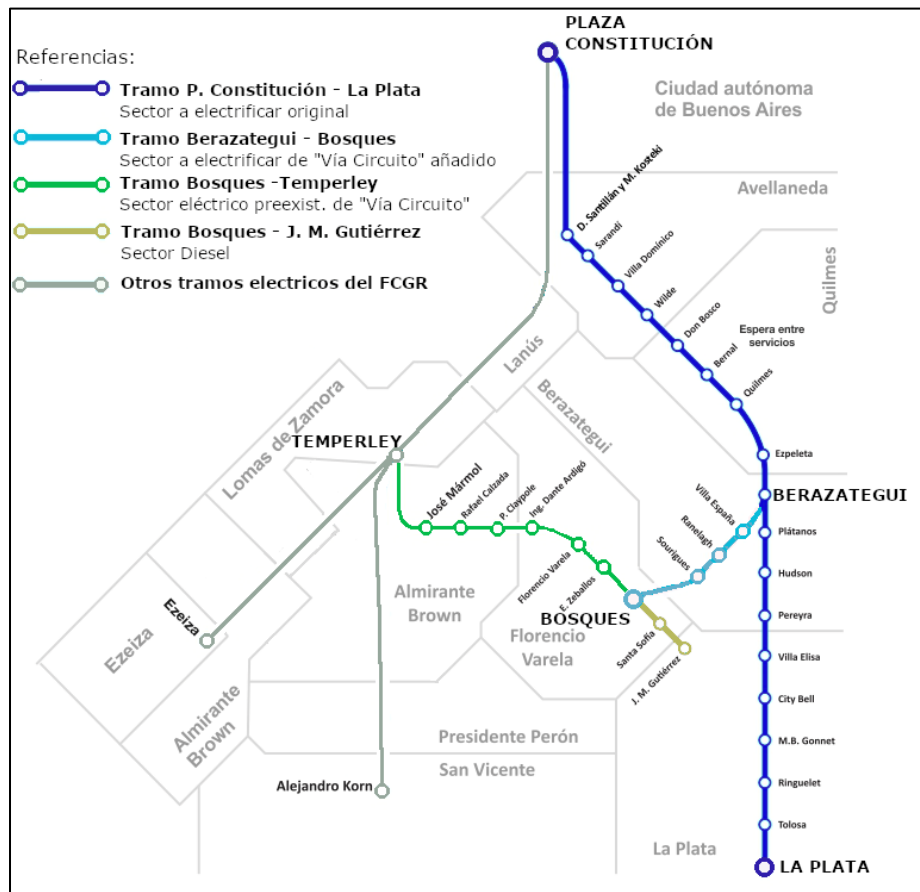
<sup>11</sup> [Entre 2009 y 2013 se redujo el cumplimiento de la programación del 97% al 88% y la regularidad absoluta del 89% al 66%.](#)

<sup>12</sup> Recorrido circular Constitución – Quilmes – Bosques – Temperley – Constitución utilizando el ramal "Constitución – Bosques (vía Temperley)".

<sup>13</sup> Regularidad absoluta del servicio (trenes puntuales/trenes programados): 63% en 2012.



Figura 2. Ramales intervenidos



Fuente: elaboración propia ([EEO#2](#)).

- 1.8 **COVID-19.** Argentina registra 4,7 millones de contagios de COVID-19 y 99.640<sup>14</sup> fallecidos. Las medidas de aislamiento y restricción de la movilidad producto de la pandemia impactaron en la demanda del servicio del FCGR, que cayó hasta un 90% respecto del 2019 durante los meses de mayores restricciones<sup>15</sup>. Para mantener los niveles de ocupación recomendados, la oferta de servicios no se modificó sustancialmente.
- 1.9 **La crisis como oportunidad y la infraestructura sostenible.** Enfrentar la crisis económica producto del COVID-19 requiere la priorización de herramientas más efectivas para atender múltiples objetivos de política económica. La inversión en infraestructura sostenible brinda una alternativa atractiva por potenciar el crecimiento económico, incrementar la productividad y la competitividad, reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), generar empleos sostenibles y mejorar la distribución del ingreso ([EEO#8](#)). La publicación "[DIA 2020 – De estructuras a servicios – El camino a una mejor infraestructura en América Latina y el Caribe](#)"<sup>16</sup> destaca la importancia de que los gobiernos de la

<sup>14</sup> [Johns Hopkins University](#). Acceso: 14/07/2021.

<sup>15</sup> [Medida en boletos vendidos](#).

<sup>16</sup> [BID, 2020](#).

región prioricen proyectos de infraestructura estratégicos que contribuyan a la recuperación económica.

- 1.10 **Pobreza.** El 10% de los hogares de los municipios contiguos a la traza del ramal Plaza Constitución – La Plata, tiene Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), por encima de la media provincial de 8%<sup>17</sup>. Según datos de la encuesta ENMODO<sup>18</sup>, 49% de los usuarios del FCGR pertenecía a los dos quintiles más bajos de ingreso.
- 1.11 **2982/OC-AR.** Es la primera operación bajo la CCLIP AR-X1018 (¶1.5). Es un proyecto *brownfield*<sup>19</sup>, que comprende diversas obras interrelacionadas ([EEO#2](#), Componente 2) para electrificar y mejorar el tren de pasajeros diésel existente y en operación al momento de suscribirse el mencionado préstamo.
- 1.12 **Avances a la fecha.** El proyecto registra alto grado de avance. Las obras de electrificación previstas están finalizadas. El servicio de trenes eléctricos opera entre las estaciones Plaza Constitución y La Plata desde octubre de 2017 y entre Plaza Constitución y Bosques desde octubre de 2018<sup>20</sup>. Se han completado otras obras importantes: un viaducto ferroviario, un depósito/taller para mantenimiento liviano de trenes, un nuevo sistema de telecomunicaciones y la elevación de andenes en 21 estaciones. Dos grandes obras planificadas originalmente, señalamiento y control de trenes y la renovación de vías, están respectivamente en ejecución y próxima a adjudicarse (¶1.19 y [EEO#2](#)). El financiamiento del BID está 100% comprometido y 92% desembolsado, con plazo de último desembolso previsto para diciembre 2021<sup>21</sup>.
- 1.13 **Nuevo material rodante eléctrico.** En 2013 el gobierno adquirió material rodante eléctrico para operar en el FCGR y reforzar otros, por aproximadamente US\$354 millones<sup>22</sup>. Dichas adquisiciones fueron realizadas con fondos propios, por fuera del proyecto 2982/OC-AR. Los nuevos trenes entraron progresivamente en servicio a partir de junio de 2015 en los ramales eléctricos del FCGR<sup>23</sup>. Recientemente, el gobierno realizó una nueva compra por US\$278 millones, previéndose asignar parte de los coches al ramal<sup>24</sup>.
- 1.14 **Resultados parciales.** El Ministerio de Transporte de la Nación (MT) realizó una [evaluación de impacto parcial](#) al finalizarse las obras eléctricas y entrar en servicio los coches eléctricos en 2017 (¶1.13). La evaluación mostró mejoras sustanciales en cuanto a confiabilidad del servicio<sup>25</sup> y reducción de accidentes<sup>26</sup> respecto de

---

<sup>17</sup> [Instituto Nacional de Estadística y Censos \(INDEC\), 2010.](#)

<sup>18</sup> Secretaría de Transporte, 2009.

<sup>19</sup> Ya existente.

<sup>20</sup> En 07/09/2015 se suspendió el servicio por las obras de electrificación.

<sup>21</sup> El gobierno informó al Banco que solicitará una prórroga de plazo de 24 meses, lo que permitirá desembolsar el saldo de contrapartida local del préstamo original, cuya disponibilidad sufrió restricciones producto de la crisis fiscal, agravada por la pandemia.

<sup>22</sup> [Se compraron 300 coches para los ramales eléctricos del FCGR](#), con inversión estimada para los ramales Plaza Constitución - La Plata y Constitución - Bosques (Quilmes) de US\$120 millones.

<sup>23</sup> [Télam, 2015.](#)

<sup>24</sup> [MT, 2019.](#)

<sup>25</sup> Mejora de 13% en la puntualidad del servicio en el indicador de regularidad relativa (trenes puntuales/trenes corridos).

<sup>26</sup> Reducción estimada entre 9 y 11 accidentes/mes.

2015. Además, 87% de usuarios encuestados expresaron que su experiencia de viaje había mejorado respecto de la situación previa a la electrificación. A partir de 2017 se revirtió la tendencia descendente en la demanda, superándose en 2019 en un 45% los boletos vendidos en 2014 en las estaciones del ramal<sup>27</sup>. El tiempo de viaje promedio entre Plaza Constitución y La Plata se redujo 10 minutos sobre un total de 80 minutos. Estas mejoras resultaron de la mayor capacidad y mejores prestaciones de los trenes eléctricos respecto de los trenes diésel<sup>28</sup> y de menores índices de fallas al disponer de material rodante nuevo. Aún sin finalizarse la totalidad de obras previstas, el programa se orientaba a cumplir los objetivos generales y específicos establecidos.

- 1.15 **Requerimiento de financiación adicional.** Las obras de electrificación ya ejecutadas registraron costos más elevados que los previstos en el contrato de préstamo original (2982/OC-AR). En primer lugar, al momento de la licitación, las ofertas fueron 111% superiores al presupuesto estimado inicialmente. Cabe destacar que las últimas obras de características similares en el país se habían realizado en la década de 1980<sup>29</sup>, por lo que tanto el mercado como las agencias públicas pertinentes contaban con escasa experiencia en su diseño y ejecución. Además, estas obras requirieron ajustes de proyecto<sup>30</sup> porque su ejecución fue más compleja que lo previsto, por su emplazamiento en zonas urbanas densas, con restricciones de espacio e interferencias con servicios públicos. Estos ajustes incrementaron 27% el monto de los contratos del subcomponente. Finalmente, luego de iniciados los trabajos, el Organismo Ejecutor (OE) propuso incorporar al proyecto original la electrificación de 7 km de la "Vía Circuito" para incrementar la flexibilidad operativa de la línea (¶1.7) incrementando en 13% el monto contratado.
- 1.16 El subcomponente "Talleres y Depósitos" originalmente preveía obras relativamente menores de remodelación de un taller y un depósito existentes. Sin embargo, dados los requerimientos de la creciente flota de material rodante eléctrico en la línea (¶1.13), finalmente se construyó un taller-depósito de alistamiento liviano con vías e instalaciones (laboratorios, almacén, torno, lavadero, etc.) totalmente nuevas. Esto implicó un desvío de 104% respecto del monto previsto en el contrato de préstamo para este subcomponente.
- 1.17 El subcomponente Señalamiento y Telecomunicaciones (en ejecución) incorporó desde el lanzamiento de la licitación, intervenciones sobre la "Vía Circuito" que incrementaron el monto de la contratación 21% respecto del préstamo original.
- 1.18 La respuesta del mercado a las licitaciones, las modificaciones de los proyectos descriptas antes y el reajuste de los precios previsto en los respectivos contratos explican los mayores costos en obras ya ejecutadas, que resultan en la imposibilidad de financiar obras y actividades ya previstas bajo el proyecto original (¶1.19). El OE elaboró las modificaciones y ampliaciones de las obras descriptas

---

<sup>27</sup> [CNRT, 2018.](#)

<sup>28</sup> Las formaciones eléctricas incrementaron la capacidad de transporte en aproximadamente 30%. Los trenes nuevos tienen aire acondicionado, incrementando el confort, y logran mayores velocidades promedio de marcha.

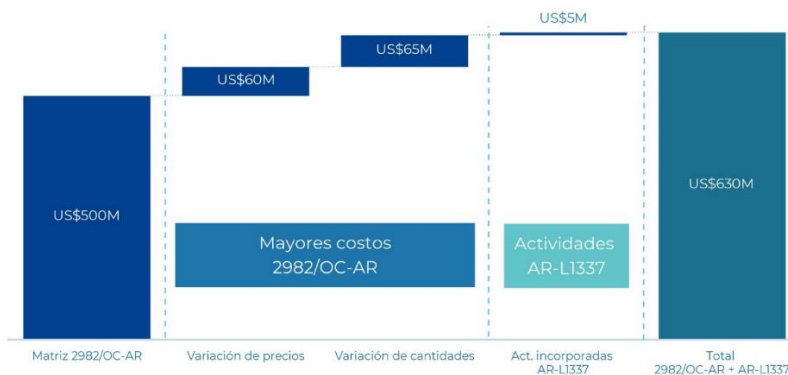
<sup>29</sup> Ramales del FCGR a Ezeiza y Alejandro Korn.

<sup>30</sup> El tendido de cables de comunicaciones para la totalidad de la obra de catenaria pasó de ser aéreo a subterráneo para sortear interferencias.

antes, las cuales fueron analizadas y aprobadas por el Banco. Los mayores costos por aumento de las cantidades<sup>31</sup> en obras ya ejecutadas representan aproximadamente US\$65 millones, mientras que los mayores costos por variaciones de los precios contratados<sup>32</sup> representan US\$59,8 millones, totalizando US\$124,8 millones. El [EEO#2](#) presenta un análisis detallado de las variaciones de precios y cantidades, por obra y por etapa de ejecución, registradas en el proyecto original.

- 1.19 **Alcance del financiamiento adicional.** El financiamiento adicional incrementará el aporte del Banco al proyecto en los dos componentes originales del préstamo 2982/OC-AR (¶1.41). El Componente 2 financiará las siguientes obras: (i) señalamiento y control de trenes, actualmente en ejecución; (ii) renovación de vías, próxima a adjudicarse<sup>33</sup>; (iii) mejora de la estación Santillán y Kosteki, pendiente de inicio; y (iv) cercos, pendiente de inicio. Además, financiará nuevos estudios<sup>34</sup> y nuevas obras urbanas menores (US\$5,2 millones) dentro de rubros existentes de los Componentes 1 y 2, que responden a retos identificados durante la ejecución del proyecto existente y resultantes de la pandemia del COVID-19 ([EEO#3](#)).

**Figura 3. Mayores costos y alcance del financiamiento adicional**



Fuente: elaboración propia ([EEO#2](#)).

- 1.20 **Justificación.** Los incrementos de costos mencionados<sup>35</sup> (¶1.15 a ¶1.18) fueron cubiertos con recursos del préstamo 2982/OC-AR y resultan en la necesidad de recursos adicionales para financiar obras y actividades ya previstas bajo el proyecto<sup>36</sup> y las planificadas nuevas (¶1.19). Financiar las obras pendientes a través del préstamo suplementario permitirá obtener los siguientes beneficios marginales, que se sumarán a los resultados ya obtenidos ([EEO#3](#)) contribuyendo a lograr los objetivos planteados originalmente: (i) el nuevo sistema de

<sup>31</sup> Aumentos del alcance y cambios de proyecto durante el proceso constructivo.

<sup>32</sup> Costos unitarios diferentes a los previstos en la matriz del préstamo 2982/OC-AR, fórmulas de reajuste de precios previstas en los contratos y variaciones de tipo de cambio.

<sup>33</sup> Prevé contingencias para variaciones de precios y adendas para ítems (i) y (ii).

<sup>34</sup> Dos estudios de equidad de género y uno ambiental.

<sup>35</sup> A la fecha cubiertos con recursos del préstamo 2982/OC-AR.

<sup>36</sup> De acuerdo con el MT, el saldo de financiamiento BID cubre las necesidades de fondos hasta febrero 2022.

señalamiento y control de trenes permitirá mejorar la velocidad<sup>37</sup>, capacidad<sup>38</sup> y calidad<sup>39</sup> del servicio y es esencial para la seguridad operativa del ramal evitando accidentes por errores humanos, por incluir equipamiento de frenado automático de trenes; (ii) la renovación de vías incide en la velocidad de los trenes, mejora el nivel de confort y evita que se reduzca la vida útil del material rodante<sup>40</sup>; (iii) la mejora en la estación Santillán y Kosteki tendrá efectos sobre la seguridad operativa<sup>41</sup> y el confort; y (iv) los cercos perimetrales son críticos para disminuir los accidentes en el área adyacente a la vía, especialmente en sectores urbanizados. Los factores antes descriptos en términos de resultados parciales alcanzados (§1.14), las características socioeconómicas de los usuarios (§1.10), la razonabilidad de los costos totales del proyecto (incluyendo el financiamiento adicional) respecto de proyectos comparables<sup>42</sup> y su viabilidad económica (§1.47 y §1.48), sustentan la necesidad de la presente operación.

- 1.21 **Cumplimiento de condiciones.** Conforme requerido por la política del Banco sobre Aumento de Financiamiento por Sobrecostos de las Operaciones en Ejecución (GN-2329), se analizó el proyecto original considerándose alternativas de ajustes o fuentes de financiamiento alternativas que permitieran lograr objetivos del proyecto. Con excepción de lo indicado en §2.10, la presente operación cumple las demás condiciones requeridas pues: (i) es solicitado dentro del plazo vigente para desembolsos<sup>43</sup>; (ii) se está ejecutando satisfactoriamente (§3.4)<sup>44</sup>; (iii) los mayores costos resultaron de circunstancias excepcionales, fuera del control del prestatario (§1.15 a §1.18); (iv) reducir el alcance del proyecto o sus metas físicas al financiamiento disponible afectaría seriamente el logro de los objetivos propuestos, dada la imposibilidad de ejecutar la totalidad de las obras previstas (§1.19 y §1.20); (v) el aumento del financiamiento en el monto propuesto permitirá cumplir los objetivos planteados (§1.40) y no afecta su viabilidad económica, financiera, institucional y ambiental (§1.47, §1.48 y §2.4); (vi) dada la crisis económica global actual, el gobierno posee restricciones para aportar recursos propios y para acceder a fuentes de financiamiento alternativas a costos comparables a los del Banco; y (vii) el país está al día en el servicio de su deuda con el Banco.
- 1.22 **Reformulación.** Además del financiamiento adicional por variaciones de costos, la propuesta reformula el proyecto original al ajustar la redacción del objetivo original del proyecto<sup>45</sup> para clarificar el alcance de los objetivos específicos y agregar uno nuevo, de reducción de GEI (§1.40 [iv]), a fin de reflejar los pilares de la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2020-2024

<sup>37</sup> Reducción del 10% del tiempo de viaje respecto a 2019.

<sup>38</sup> Aumento en 13 millones pasajeros/año respecto a 2019.

<sup>39</sup> Mejora de 5 y 7 puntos porcentuales en el cumplimiento del programa en y en la regularidad relativa respecto a 2019, respectivamente.

<sup>40</sup> Se estima que el costo de mantenimiento actual es 30% superior al que se registrará con las vías renovadas.

<sup>41</sup> Los andenes provisorios instalados están en el [final de su vida útil y generan complicaciones a los usuarios](#).

<sup>42</sup> El costo por kilómetro de vía electrificada para proyectos similares (*brownfield*) es de aproximadamente US\$10 millones, sin considerar compras de material rodante, siendo consistente con los costos del presente proyecto.

<sup>43</sup> La solicitud del gobierno se presentó en octubre 2020, dentro del plazo de último desembolso vigente (30 de diciembre de 2021).

<sup>44</sup> Calificación satisfactoria del Informe de Monitoreo de Progreso (PMR, por sus siglas en inglés), enero – diciembre 2019.

<sup>45</sup> [2982/OC-AR](#).

(AB-3190-2). La Matriz de Resultados se ajusta conforme presentado en ¶1.46. Más allá de estos ajustes, no hay cambios fundamentales a la lógica vertical del proyecto. El objetivo con los cambios indicados aplicará tanto al préstamo original como al financiamiento adicional propuesto (¶3.6).

- 1.23 **Integración urbana.** El ramal atraviesa áreas urbanas densas en casi 50% de su extensión, que registran alta proporción de NBI (¶1.10). Impulsar la integración entre las estaciones y sus entornos para que estas constituyan focos de desarrollo es especialmente relevante en áreas con las características socioeconómicas antes mencionadas. Las obras de elevación de andenes y de mejora de entorno de estaciones ya ejecutadas han contribuido a este objetivo y facilitado la accesibilidad al ferrocarril de personas con movilidad reducida. Durante la ejecución del proyecto original se ha identificado el potencial para nuevas obras urbanas menores alrededor de estaciones que aún no han sido intervenidas.
- 1.24 **Personas con movilidad reducida.** En Argentina se estima que la prevalencia de personas con discapacidad de seis años o más es de 10,2%<sup>46</sup>. El 38,7% de las personas con discapacidad en Buenos Aires reportó que los trenes cuentan con barreras y obstáculos que impiden su acceso o uso<sup>47</sup>. Las barreras de accesibilidad al transporte y la infraestructura urbana impactan negativamente en la población con discapacidad y movilidad reducida, dificultando su acceso a servicios y oportunidades como el empleo, la educación, la atención sanitaria y la vivienda.
- 1.25 **Digitalización e innovación.** La gestión digital de la infraestructura y sus servicios mejora sensiblemente la calidad de vida de los ciudadanos. Los retos que la pandemia ha impuesto a los sistemas de transporte público enfatizaron este punto. Conocer la demanda real de estaciones ferroviarias permite: (i) generar planes operativos y servicios mejor adaptados a las necesidades de los usuarios; (ii) brindar a los usuarios información sobre el nivel de ocupación del servicio, permitiéndoles ajustar itinerarios y horarios de desplazamiento; y (iii) mitigar problemas operativos y de control del sistema.
- 1.26 Un estudio<sup>48</sup> realizado en el área de influencia del FCGR aplicó técnicas de segmentación y clusterización a datos del Sistema Único de Boleto Electrónico (SUBE), e identificó los viajes cortos que realizaron los usuarios para acceder a las estaciones. El análisis muestra que 1,75 millones de viajes diarios tienen potencial de cambio modal hacia la bicicleta, si se realizan intervenciones y mejoras en la infraestructura vial y de las estaciones. Esta clase de estudios de bajo costo complementan las técnicas tradicionales de planificación, contribuyendo a políticas de movilidad más efectivas.
- 1.27 **Género.** A pesar de tener en promedio más años de educación, en 2019 las mujeres argentinas tenían menos probabilidad que los varones de tener un empleo<sup>49</sup>. Entre las mujeres que trabajaban, prepandemia, 52% lo hacían a tiempo parcial, 36% en un empleo informal y 29% ocupaban puestos de baja calificación

---

<sup>46</sup> [Presidencia de la Nación, 2018.](#)

<sup>47</sup> [Dirección Nacional de Estadística y Censos, 2018.](#)

<sup>48</sup> González, F. y Anapolsky, S. Análisis de viajes de corta distancia con datos de la tarjeta electrónica de pago para transporte público (SUBE). *Forthcoming*.

<sup>49</sup> [INDEC, 2020.](#)



- (versus un 25%, 32% y 13% de los varones, respectivamente)<sup>50</sup>. Adicionalmente, la brecha salarial bruta de género era de 25%, fuertemente asociada a la segregación ocupacional y vertical que enfrentan las mujeres<sup>51</sup>. Las mujeres están subrepresentadas en sectores más productivos, como el sector de transporte, almacenamiento y comunicaciones y de la construcción, donde solo representan el 13,1% y 3,4% del total de trabajadores, respectivamente<sup>52</sup>. A esto se suman los sesgos de género y barreras culturales que deben enfrentar las mujeres para incorporarse a sectores altamente masculinizados.
- 1.28 En la RMBA 58% de viajes en transporte público diarios<sup>53</sup> son realizados por mujeres. Ellas tienen patrones de movilidad y necesidades en el uso del transporte diferentes a los varones por los roles de género y normas sociales y culturales atribuidos a cada uno. Las mujeres, a diferencia de los varones, priorizan la seguridad por encima de la velocidad y el costo al seleccionar su modo de transporte<sup>54</sup>.
- 1.29 **Cambio climático.** El transporte contribuye aproximadamente con un 14% de las emisiones de GEI de Argentina. El país presentó su [Segunda Contribución Nacionalmente Determinada \(SNDC\)](#) en diciembre del 2020, donde define una meta de reducción de emisiones de GEI que consiste en no exceder 359 megatoneladas de dióxido de carbono equivalente (359 MtonCO<sub>2</sub>e)<sup>55</sup> al año 2030. La SNDC plantea el compromiso del país de elaborar una estrategia de desarrollo con bajas emisiones a largo plazo, para conseguir un desarrollo neutral en carbono en el 2050. Las acciones de mitigación en el sector transporte son clave para el cumplimiento de las metas.
- 1.30 **Transparencia en la obra pública.** La obra pública, a nivel internacional, enfrenta riesgos de integridad al abarcar proyectos complejos, con presupuestos elevados que dependen de instituciones con capacidades heterogéneas. El gobierno impulsa distintas estrategias para gestionar estos riesgos, entre ellas Mapa Inversiones, que brinda información pública sobre ejecución de obras, y un Registro de Integridad y Transparencia de Empresas, entre otros. En este programa, el Banco y el OE ajustarán el Reglamento Operativo para que la gestión del Programa refleje mejores prácticas en manejo de riesgo de integridad (¶3.3).
- 1.31 **Lecciones aprendidas.** Se considerarán aprendizajes de la operación 2982/OC-AR<sup>56</sup> sobre la importancia de potenciar la integración del ferrocarril y su entorno urbano mejorando y haciendo más accesibles las estaciones (¶1.35 y ¶1.36), y de fortalecer mecanismos que estructuren el diálogo entre los actores involucrados, a través de mesas de trabajo para agilizar y formalizar decisiones de ejecución (¶2.9). Además, se tendrán en cuenta las lecciones del “Sistema Metropolitano de Transporte Urbano de Quito” (2882/OC-EC) en cuanto a inspección de las obras y uso de tecnología para planificación del transporte urbano (¶1.37). De financiamientos suplementarios del Banco en el sector, el

---

<sup>50</sup> [Ministerio de Trabajo, 2018.](#)

<sup>51</sup> [Idem.](#)

<sup>52</sup> OIT y cálculos propios. Empleo por sexo y actividad económica – modelos estimados. 2019.

<sup>53</sup> BID *Transport Gender Lab*. s. f. Presentación: Estrategia de Género y Transporte – Argentina.

<sup>54</sup> [Banco Mundial, 2020.](#)

<sup>55</sup> Las emisiones de GEI del país en el 2016 fueron 364 MtonCO<sub>2</sub>e según la SCND.

<sup>56</sup> ¶1.14.

“Proyecto de Rehabilitación del Corredor de Integración Meerzorg - Albina. Financiamiento Suplementario” (2887/OC-SU) y del “Programa de Financiamiento Suplementario para el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) de Pasajeros de Cali” (1659/OC-CO-1), se derivan lecciones para mitigar posibles nuevos aumentos de costos relacionadas a fortalecer la inspección de las obras y las capacidades de gerenciamiento del OE.

- 1.32 **Estrategia del Banco con el país.** El proyecto está alineado con la Estrategia del Grupo BID con Argentina 2021-2023 (GN-3051) por contribuir a reducir las brechas de infraestructura. La operación está incluida en Anexo III del Programa de Operaciones 2021 (GN-3034).
- 1.33 **Alineación estratégica.** El proyecto es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2020-2024 (AB-3190-2) al alinearse con el desafío de desarrollo de Productividad e Innovación, por proveer infraestructura y servicios públicos adecuados, confiables y asequibles. Además, el programa presenta tres nuevas alineaciones con áreas transversales, no registradas en el proyecto original: (i) Igualdad de Género, al promover y expandir oportunidades de participación laboral femenina en el sector de infraestructura e incrementar su acceso a servicios de infraestructura de calidad; (ii) Diversidad, al procurar mejorar las condiciones de accesibilidad al FCGR de personas con movilidad reducida; y (iii) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, por promover un modo de transporte de bajas emisiones de GEI. Según la [metodología conjunta de los Bancos Multilaterales de Desarrollo](#), se estima que el 99,99% de los recursos de la operación se invierten en actividades de mitigación debido a la construcción y adecuación de infraestructura ferroviaria. Estos recursos contribuyen a la meta de financiamiento climático del BID (30% del volumen de aprobaciones anual). La operación contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 (GN-2727-12) de “vías construidas o mejoradas (km)” y de “emisiones evitadas (toneladas anuales de CO2 equivalente)”.
- 1.34 El programa es consistente con: (i) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), por enfocarse en promover una infraestructura social y ambientalmente sostenible; (ii) los Marcos Sectoriales de: (a) Transporte (GN-2740-12), al apoyar el desarrollo de transporte urbano accesible, sostenible y seguro; (b) Desarrollo Urbano y Vivienda (GN-2732-11), al buscar potenciar la integración del ferrocarril a su entorno urbano; y (c) Cambio Climático (GN-2835-8), por promover un modo de transporte sostenible; y (iii) los Planes de Acción: (a) de Género para Operaciones 2020-2021 (GN-2531-19), y (b) de Diversidad para Operaciones 2019-2021 (GN-3001), por apoyar temas de género y de personas con movilidad reducida.
- 1.35 **Acciones de integración urbana.** Se prevén intervenciones urbanas menores con el objetivo de que las estaciones del ramal y sus entornos sean seguros, saludables y sostenibles, fortaleciendo su integración con la ciudad. Estas intervenciones se enmarcan en cinco ejes: (i) accesibilidad, con mejoras del entorno peatonal y cruces; (ii) inclusión en temas de diversidad (¶1.36) y género (¶1.38); (iii) conectividad, con fomento de la red ciclista e intermodalidad en estaciones; (iv) integración y conexión a espacios verdes en áreas de influencia de estaciones; (v) adecuaciones para mayor adaptación climática de la



infraestructura; y (vi) complementariedad de usos y diversificación de actividades en la estación y su entorno ([EEO#3](#) y [EEO#6](#)).

- 1.36 **Acciones para inclusión de personas de movilidad reducida.** Los proyectos en estaciones y sus entornos (§1.35 y §1.44) incorporarán en sus diseños estándares internacionales de accesibilidad y diseño universal ([EEO#3](#) y [EEO#9](#)).
- 1.37 **Acciones en digitalización e innovación.** El programa instalará cámaras especiales cuenta personas en los ingresos de las principales estaciones del ramal. Se aplicará a dicha información algoritmos de análisis específicos para: (i) generar una herramienta de estudio y monitoreo de la demanda de pasajeros para mejorar la eficiencia operativa y la información a los usuarios; y (ii) implementar un sistema para la detección de problemas en el control del ingreso a las estaciones ([EEO#3](#) y [EEO#7](#)).
- 1.38 **Acciones de equidad de género.** El programa diagnosticará brechas de inserción laboral femenina en la operadora ferroviaria y realizará: (i) un piloto de capacitaciones a trabajadoras para desarrollar competencias técnicas que permitan mejorar sus trayectorias laborales; y (ii) talleres de sensibilización dirigidos a tomadores de decisiones vinculados a SOFSE para romper con sesgos y barreras que limitan la inclusión de mujeres en el sector. Los diseños de la estación Santillán y Kosteki y de otras intervenciones urbanas menores (§1.35) tendrán enfoque de género para: (i) crear espacios seguros en estaciones y sus entornos, proveyendo iluminación adecuada y evitando espacios ciegos; y (ii) asegurar la inclusión de cambiadores para bebés en baños de varones, mujeres y personas con discapacidad ([EEO#3](#) y [EEO#4](#)).
- 1.39 **Acciones en cambio climático.** La electrificación del FCGR ([EEO#5](#)) está en línea con la SNDCs de Argentina. La electrificación permitirá reducir las emisiones de GEI generadas por el ferrocarril, al cambiar la fuente de alimentación de diésel a electricidad en aproximadamente 14.000 toneladas de CO2 anuales, y fomentará el cambio modal de usuarios del modo automotor al ferroviario, al mejorar las condiciones de viaje.

## **B. Objetivos, componentes y costo**

- 1.40 El objetivo general del proyecto es promover la recuperación de los ferrocarriles metropolitanos, contribuyendo a la mejora de los servicios de transporte público de la RMBA y de la calidad de vida de la población, mediante la renovación y electrificación del servicio ferroviario de pasajeros del ramal Constitución – La Plata del Ferrocarril Roca, incrementando la participación modal de este ramal ferroviario en el transporte de pasajeros del corredor Buenos Aires – La Plata. Los objetivos específicos son: (i) reducir los tiempos de viaje; (ii) reducir los niveles de accidentalidad; (iii) mejorar la confiabilidad y el confort del servicio; y (iv) reducir las emisiones de GEI del ramal ferroviario.
- 1.41 El financiamiento adicional proveerá recursos para los siguientes componentes:
- 1.42 **Componente 1. Ingeniería y administración (US\$0,9 millones).** Comprenderá: (i) estudios técnicos, económicos y socioambientales; (ii) administración, seguimiento, evaluación y auditoría; (iii) un análisis de brechas de inserción laboral

de las mujeres que trabajan en SOFSE, base para una estrategia y plan de acción para fomentar una mayor participación laboral femenina en puestos masculinizados en la empresa; (iv) capacitaciones de sensibilización a los actores del sector con capacidad de decisión, para fomentar el trabajo de las mujeres en puestos masculinizados; y (v) un piloto de capacitación técnica para mujeres para mejorar su trayectoria profesional en la empresa y/o acceder a empleos de mayor calidad y remuneración, según las brechas identificadas (¶1.38).

**1.43 Componente 2. Obras, supervisión y apoyo técnico (US\$129,1 millones)<sup>57</sup>.**

**1.44 Subcomponente 2.1. Construcción y adecuación de superestructuras e instalaciones ferroviarias (US\$127,7 millones).** Financiará las siguientes obras: (i) señalamiento y control de trenes; (ii) renovación de vías; (iii) adecuación de la estación Santillán y Kosteki y su entorno urbano incorporando un enfoque de género y discapacidad (¶1.35 y ¶1.36); (iv) mejora de entornos urbanos de estaciones intervenidas o no en la operación original; (v) sistema de monitoreo de ingreso a las estaciones mediante cámaras (¶1.37); y (vi) construcción de cercos perimetrales del ramal.

**1.45 Subcomponente 2.3. Supervisión (US\$1,4 millones).** Comprenderá consultorías de supervisión de obras.

**C. Indicadores claves de resultados**

**1.46** Los indicadores clave de resultados de la operación son los correspondientes a la matriz del préstamo original, con ajustes en sus definiciones, metas y medios de verificación. Se añadió un nuevo indicador de resultados asociado al objetivo específico de reducción de emisiones de GEI en ramal (¶1.22). Los cambios se reflejan en la Matriz de Resultados, que aplicará, a los fines de evaluación, tanto al presente financiamiento adicional como al préstamo original (¶3.10).

**1.47 Factibilidad económica.** La evaluación económica del proyecto cuantificó sus costos y beneficios, en términos de reducción de costos de operación, ahorro de tiempo de los usuarios, reducción de accidentes y reducción de emisiones de GEI resultantes de su implementación. El período de análisis fue de 30 años. El proyecto presenta indicadores económicos favorables, siendo su Valor Presente Neto (VPN), descontado al 12%, de US\$196,01 millones<sup>58</sup>, y su Tasa Interna de Retorno Económica (TIRE) de 22,9%<sup>59</sup>. Esta evaluación partió de la realizada en 2013 para el programa original. Se verificaron las hipótesis planteadas en cuanto a: (i) ajuste a los costos reales de las inversiones ya realizadas, e incorporación del monto presupuestado al 2020 de las inversiones pendientes; (ii) la oferta de servicios actualmente en operación (cantidad de servicios diarios como su tiempo de viaje) y la previsión al finalizarse las obras en ejecución; y (iii) los niveles de demanda (pasajeros transportados actualmente) y

<sup>57</sup> Los subcomponentes 2.2 y 2.4 del préstamo original no requerirán financiamiento adicional, por ende, no se los menciona en el párrafo.

<sup>58</sup> El VPN estimado de la operación original era de US\$313 millones, reducción que resulta del incremento de los costos del proyecto.

<sup>59</sup> TIRE estimada de la operación original: 21,2%. El diferimiento en el tiempo de algunas de las inversiones y la materialización temprana de algunos de los beneficios esperados evitaron que la TIRE se reduzca por el aumento de los costos.

proyección de demanda futura. Cabe destacar que la situación sin proyecto considera las inversiones en vías, aparatos de vías, viaductos, material rodante, elevación de andenes, talleres y señalización; todas ellas necesarias para garantizar la seguridad operativa en el servicio diésel del escenario actual.

- 1.48 Adicionalmente se realizaron análisis de sensibilidad que muestran la robustez del proyecto: (i) un incremento del 20% del monto de las inversiones resulta en una TIRE de 22%; (ii) una reducción del 20% de los beneficios resulta en una TIRE de 20,5%; y (iii) un escenario combinado de 20% de incremento de inversiones y 20% de reducción de beneficios resulta en una TIRE de 19,6%. Finalmente se realizó un análisis de sensibilidad considerando la postergación de todas las obras por un año y por cinco años resultando, respectivamente, en un VPN de US\$190,29 millones y una TIRE de 22,7%, y un VPN de US\$177,22 millones y una TIRE de 22,3%. El análisis permite concluir que el proyecto es económicamente rentable, presenta solidez a escenarios críticos de sensibilidad y que la postergación de este resulta en una reducción de la rentabilidad general, evidenciando razones de oportunidad para realizar las obras faltantes ([EEO#1](#)).
- 1.49 **Beneficiarios.** Será beneficiaria la población que reside en torno a la traza de los ramales Plaza Constitución – La Plata y Plaza Constitución – Bosques (vía Quilmes): 671 mil personas que residen dentro del área de influencia directa y 2,1 millones de personas que viven dentro del área donde impactará el proyecto en forma indirecta<sup>60</sup>. Adicionalmente, de un análisis de registros de uso de la tarjeta SUBE se identificó que aproximadamente 100 mil personas utilizan diariamente los servicios mejorados del FCGR, siendo los usuarios directos de los servicios<sup>61</sup>. Estos usuarios realizan alrededor de 190 mil viajes diarios<sup>62</sup>.

## II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

### A. Instrumentos de financiamiento

- 2.1 En el marco de la línea CCLIP AR-X1018 (¶1.5), la operación se ejecutará como un préstamo de inversión, bajo la modalidad específica “Proyecto de Obras Específicas” (ESP), para aportar financiamiento adicional por sobre costos de operación en ejecución.
- 2.2 El monto total del financiamiento adicional es de US\$130.000.000, a financiarse con recursos del Capital Ordinario (CO) del Banco. El período de desembolso será de cinco años. De conformidad con el documento AB-2990, el ritmo del desembolso por parte del Banco de los recursos de financiamiento con cargo al CO estará sujeto a los siguientes límites: (i) en los primeros 12 meses, se podrá desembolsar como máximo el 15% del monto total del financiamiento aprobado

<sup>60</sup> Se considera que quienes viven a menos de 1.000 metros de una estación se encuentran dentro del área de influencia directa, y que quienes viven a menos de 2.000 metros se encuentran dentro del área de influencia indirecta. Las estimaciones de población son para 2019, basadas en proyecciones del INDEC, en base a los datos censales de 2001 y 2010.

<sup>61</sup> El análisis de datos SUBE se realizó para un día hábil típico de noviembre 2019, con un registro de 98 mil usuarios únicos de la tarjeta que pagaron al menos un boleto en alguna de las estaciones de los ramales intervenidos.

<sup>62</sup> Según los registros de la CNRT, hubo 191 mil viajes diarios en un día hábil tipo de 2019.

por el Banco; (ii) en los primeros 24 meses, se podrá desembolsar como máximo el 30% del monto total del financiamiento aprobado por el Banco; y (iii) en los primeros 36 meses, se podrá desembolsar como máximo el 50% del monto total del financiamiento aprobado por el Banco. Estos períodos se contarán desde el momento en que el Directorio Ejecutivo apruebe la operación de préstamo. Es posible que estos límites no sean de aplicación en la medida en que se hayan cumplido los requisitos establecidos en la política del Banco sobre dichos límites, siempre que se haya notificado por escrito al prestatario al respecto.

**Cuadro 1. Cuadro de costos (US\$ millones)**

Componentes	2982/OC-AR (1)			AR-L1337 (2)		
	Primera operación CCLIP			Tercera operación CCLIP		
	BID	Local	Total	BID	Local	Total
<b>Componente 1. Ingeniería y administración</b>	<b>5,7</b>	<b>2,2</b>	<b>7,9</b>	<b>0,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,9</b>
<b>Componente 2. Obras, supervisión y apoyo técnico</b>	<b>294,3</b>	<b>197,8</b>	<b>492,1</b>	<b>129,1</b>	<b>0,0</b>	<b>129,1</b>
Subcomponente 2.1. Construcción y adecuación de superestructuras e instalaciones ferroviarias	270,1	156,1	426,2	127,7	0,0	127,7
Subcomponente 2.2. Construcción y adecuación de infraestructura ferroviaria	17,3	38,4	55,7	0,0	0,0	0,0
Subcomponente 2.3. Supervisión	6,9	3,2	10,1	1,4	0,0	1,4
Subcomponente 2.4 Viabilización socioambiental (3)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Total</b>	<b>300,0</b>	<b>200,0</b>	<b>500,0</b>	<b>130,0</b>	<b>0,0</b>	<b>130,0</b>

Notas: (1) Refleja ejecución efectiva del proyecto a la fecha; (2) Montos a nivel de subcomponente son indicativos; y (3) Las actividades previstas fueron financiadas con recursos propios por fuera de la operación y tuvieron un costo 50% inferior al planeado, por haberse requerido sustancialmente menos reasentamientos que los previstos. Los montos originalmente previstos fueron reasignados dentro del Componente II.

**Cuadro 2. Proyección de Desembolsos – AR-L1337 (US\$ millones)**

Fuente/año	1	2	3	4	5	Total
<b>BID (CO)</b>	14,63	23,96	26,05	51,00	14,36	<b>130,00</b>
<b>%</b>	11,3%	18,4%	20,0%	39,2%	11,1%	100%

- 2.3 **Cumplimiento de las condiciones de elegibilidad bajo la CCLIP.** Teniendo en cuenta la dispensa requerida (¶2.10 [ii]), para esta operación se cumplen los criterios de elegibilidad previstos en la política aplicable al instrumento CCLIP (GN-2246-7)<sup>63</sup> ya que: (i) la presente operación se enmarca dentro de los sectores y componentes definidos bajo la CCLIP (¶1.5); (ii) sus objetivos guardan relación con la Estrategia País y está incluida en el Informe sobre el Programa de Operaciones 2021 (¶1.32); (iii) se mantiene el OE<sup>64</sup> de la primera operación individual (2982/OC-AR), cuyo desempeño continua siendo satisfactorio; (iv) los

<sup>63</sup> La presente operación se preparó conforme los criterios de elegibilidad establecidos en la GN-2246-7 y según los términos del Acuerdo para el Establecimiento de una CCLIP, suscrito entre el Prestatario y el Banco el 13/12/2013.

<sup>64</sup> MT, según modificación contractual de 27/11/2017.

resultados obtenidos en dicha operación individual son satisfactorios y se sustentan en los indicadores de productos y resultados reportados en los PMR, lo cual permite prever al equipo del Banco y a las autoridades nacionales el desempeño satisfactorio del proyecto propuesto; (v) respecto a la ejecución financiera de la primera operación, el Banco desembolsó el 92% de sus recursos (¶1.12); y (vi) el prestatario y el OE cumplieron las condiciones contractuales del contrato de préstamo 2982/OC-AR y las políticas de desembolso y adquisición de bienes y servicios del Banco, incluyendo estados financieros auditados.

## **B. Riesgos ambientales y sociales**

- 2.4 De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas del Banco (OP-703) el presente programa es Categoría “B”, manteniendo la categoría de la operación original al ser una reformulación y operación suplementaria. Serán financiadas obras pendientes de ejecución de la operación original, como: señalamiento, renovación y mejoramiento de vías, cercos y la intervención en una estación ferroviaria, que tienen impactos y riesgos socioambientales bajos y puntuales, como son la generación de ruido y vibraciones, la molestia para los usuarios de la estación, la disposición de desechos y residuos, los accidentes de trabajadores y riesgo de contagio de trabajadores de COVID-19. Las obras previstas bajo el suplementario no prevén afectar áreas protegidas, hábitats naturales críticos, poblaciones indígenas, reasentamiento involuntario, ni desplazamiento económico. La renovación de vías no implicará ensanchamiento o expansión de la vía, ni requerirá adquisición de predios.
- 2.5 Durante la preparación se revisaron los [Planes de Gestión Ambiental y Social](#) de las intervenciones de la presente operación, el [Marco de Gestión Ambiental y Social](#) y el [Análisis Socioambiental Estratégico](#) original, que fueron publicados conforme los plazos previstos por la política. De acuerdo con la Directiva B.12 de la política OP-703, se realizó una Auditoría Ambiental y Social que identificó pasivos socioambientales moderados y menores, como la falta de implementación de actividades de forestación previstas en documentos ambientales y sociales, falta de disposición y retiro de residuos, readecuación de taludes del depósito de Tolosa, entre otros. Para corregir estos pasivos se estableció un Plan de Acción Correctivo (PAC)<sup>65</sup>, cuyas acciones de prioridad alta a la fecha ya se han implementado en un 60% y deberán continuar implementándose de acuerdo al cronograma establecido en dicho PAC.
- 2.6 El programa cuenta con un proceso de consulta pública continuo. Las consultas públicas se realizaron bajo la operación original y corresponden a las obras del paso a bajo nivel en La Plata, la subestación eléctrica Quilmes y el viaducto Ringuelet. La presente operación no requirió consultas específicas por la categoría ambiental de las obras a ejecutarse bajo la misma. Dentro de los programas que implementarán el OE y las firmas contratistas se incluye un plan información y comunicación por el cual se comunicará a la comunidad y a los usuarios sobre las obras a desarrollarse y posibles modificaciones. Se prevé que

---

<sup>65</sup> Financiado con recursos propios.

de este modo se mitigue el impacto de las obras sobre la población en su conjunto, generándose una relación de confianza con los grupos interesados.

- 2.7 El riesgo de desastres naturales de la operación es moderado Tipo 1, debido a que una obra ya finalizada, el Viaducto Ringuelet, se localiza en una zona expuesta a inundación ([EER#3](#)).

### **C. Riesgos fiduciarios**

- 2.8 El MT, por medio de la Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales (DGPPSE), tiene capacidad propia de manejo de recursos y cuenta con experiencia suficiente para llevar a cabo las adquisiciones, desembolsos y justificaciones respectivas. Sin embargo, se identifica un riesgo medio-alto de: (i) retrasos en las adquisiciones del proyecto y en el flujo de contrapartida relacionado al aporte local del préstamo 2982/OC-AR, a ser mitigado por una adecuada planificación de la necesidad de recursos y gestión oportuna de la asignación de recursos presupuestarios para la ejecución del programa; y (ii) demoras en la toma de decisión en los procesos de gestión interna de contratos por el MT, a ser mitigado a través de la revisión del nivel de aprobación del proceso administrativo para gestión y aprobación de contratos por el MT.

### **D. Otros riesgos y temas claves**

- 2.9 El proyecto presenta riesgo alto de: (i) procesos internos: retrasos en su ejecución por falta de coordinación entre entidades gubernamentales responsables por el control, ejecución y aprobación de las obras y de la operación ferroviaria, a ser mitigado a través de la estructuración de una mesa de trabajo para agilizar la toma de decisiones a lo largo de la ejecución del proyecto, conformada por el MT, SOFSE, y las firmas contratistas y supervisoras de obra cuando corresponda<sup>66</sup>. También se identificaron los riesgos medio-altos asociados con: (i) planeación: por incompatibilidades entre los planes de ejecución de las obras, particularmente las obras de señalamiento y de renovación de vías, que será mitigado a través de: (a) armonización de los planes de trabajo de las empresas contratadas para las obras de vías y de señalamiento; (b) supervisión de los trabajos por una firma consultora; y (c) presentación de reportes de avances de dichas obras en los informes semestrales; y (ii) recursos humanos: por dificultades para incorporar personal técnico al OE para la fiscalización y monitoreo de las obras, a ser mitigado a través de la revisión del proceso de planificación y contratación de personal necesario para estas tareas. El Banco monitoreará la implementación de las medidas de mitigación propuestas a través de misiones de administración y reportará los avances a través de los PMR.
- 2.10 **Excepción a las políticas del Banco.** Se solicita una excepción parcial a: (i) la Política de Aumento de Financiamiento por Sobrecostos de las Operaciones en Ejecución ([GN-2329](#)), en su condición “mantenimiento de porcentajes originales aprobados en la matriz de financiamiento”<sup>67</sup>, ya que el Prestatario no cuenta con recursos para mantener el mismo porcentaje de aporte local incluido

---

<sup>66</sup> En funcionamiento para obra de señalamiento y a estructurarse a inicios de 2022 para obra de renovación vías.

<sup>67</sup> En sentido similar ver 1659/OC-CO-1.

en la matriz de financiamiento del préstamo original (2982/OC-AR); y (ii) la Política de CCLIP ([GN-2246-7](#)), en cuanto requiere que para financiar una operación con cargo a una CCLIP los “proyectos anteriores en el marco de la línea de crédito” deben cumplir con ciertos criterios de elegibilidad, y en este caso se solicita que dichos requisitos se verifiquen solamente respecto al préstamo original 2982/OC-AR y no al proyecto inmediatamente anterior bajo dicha línea (4265/OC-AR<sup>68</sup>). Dicha solicitud se justifica, respectivamente, por: (i) la imposibilidad del gobierno de realizar dicho aporte a causa de fuertes restricciones fiscales, agravadas por la pandemia del COVID-19; y (ii) al tratarse de un financiamiento suplementario el análisis de elegibilidad debe enfocarse en el proyecto original que recibirá los recursos adicionales, dado que conocer el estado de dicho proyecto es esencial a efectos de analizar la procedencia de dirigir más recursos destinados precisamente a su conclusión.

- 2.11 **Sostenibilidad de las inversiones.** El mantenimiento de las obras ferroviarias del proyecto, ya ejecutadas y por ejecutar, es realizado por Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado<sup>69</sup>, en tanto que la CNRT fiscaliza el estado de la infraestructura y los estándares de la operación y seguridad del servicio. Las intervenciones en entornos de estaciones y los pasos bajo nivel son mantenidas por los gobiernos municipales respectivos. Lo anterior garantiza la continuidad y el mantenimiento de las inversiones.

### III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

#### A. Resumen de los arreglos de implementación

- 3.1 **Prestatario y OE.** El prestatario es la República Argentina, por intermedio del MT, será el OE. DGPPSE coordinará la ejecución y administración del proyecto. El OE tendrá a su cargo la coordinación de las actividades del proyecto, desarrollando las acciones necesarias para la debida ejecución de sus componentes, los procesos de adquisiciones, la administración financiera, el monitoreo y seguimiento, y la evaluación de los resultados de este.
- 3.2 Las funciones de la DGPPSE incluyen: (i) contratación de las actividades del proyecto y supervisión de las obras; (ii) programación y seguimiento físico y financiero de los contratos; (iii) realizar el monitoreo, seguimiento y evaluación de la ejecución del proyecto; (iv) mantener adecuados controles y registros contables y financieros para verificación del Banco y de la auditoría externa; (v) preparar y remitir al Banco las solicitudes de desembolso; y (vi) preparar y remitir al Banco los informes financieros, de la ejecución del programa y los estados financieros auditados.
- 3.3 **Será condición contractual previa al primer desembolso la aprobación y entrada en vigencia de la actualización del Reglamento Operativo del préstamo 2982/OC-AR, en los términos previamente acordados con el**

---

<sup>68</sup> Registra retrasos en el compromiso y desembolso de recursos producto de demoras en el proceso de licitación de la obra prevista bajo el proyecto.

<sup>69</sup> [Empresa pública](#) vinculada al MT. En 2018 la inversión en mantenimiento del FCGR fue de US\$42 millones.



**Banco.** La misma es necesaria porque dicho reglamento aplicará también al financiamiento adicional propuesto.

- 3.4 **Capacidad institucional.** Durante el proceso de diseño del programa se llevó a cabo un análisis de la capacidad institucional del OE para lo cual se tomó en cuenta que ha estado ejecutando la operación 2982/OC-AR en los últimos años. Se confirmó que el OE presenta una capacidad institucional cuyo grado de desarrollo es satisfactorio para la ejecución del programa, y se desplegarán medidas particulares para acompañar el cierre de brechas identificadas, tales como: (i) contratar personal adicional para reforzar las distintas áreas; (ii) fortalecer los mecanismos de coordinación interinstitucional; y (iii) sostener las acciones de coordinación con las áreas técnicas, para obtener información actualizada y considerarla en la preparación del presupuesto de cada ejercicio financiero. Se considera que el OE está en capacidad de solventar las acciones identificadas en la evaluación en el corto plazo y afrontar la ejecución de la operación con capacidad satisfactoria.
- 3.5 **Adquisiciones.** Las adquisiciones y contrataciones que se iniciarán<sup>70</sup> bajo el presente financiamiento adicional se realizarán de conformidad con lo establecido en las “Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el BID” (GN-2349-15) y las “Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID” (GN-2350-15). Las actividades y obras ya iniciadas o próximas a adjudicarse bajo la operación 2982/OC-AR, que se financiarán parcialmente con la presente operación (¶1.19), continuarán rigiéndose por la versión de las políticas consignada en dicho contrato de préstamo<sup>71</sup>.
- 3.6 **Modificaciones.** El contrato de préstamo 2982/OC-AR será ajustado para, entre otros, reflejar el objetivo reformulado (¶1.40) y actualizar la descripción de componentes (¶1.41) y cuadro de costos (¶2.2). Otras modificaciones asegurarán la consistencia en el esquema de ejecución y alineamiento de los informes y demás instrumentos de supervisión, seguimiento y evaluación (¶3.9 a ¶3.11), y permitirán el uso del aporte local original para complementar inversiones con cargo al financiamiento suplementario (¶1.12).
- 3.7 **Desembolsos.** El Banco desembolsará recursos bajo la modalidad de anticipo de fondos u otra modalidad establecida en la Guía OP-273-12. Los anticipos se realizarán con base en un plan financiero generado para los próximos seis meses u otro período razonable, cuando se cumplan y documenten debidamente los pagos realizados. Subsiguientes desembolsos podrán tramitarse al haber justificado el 80% de los anticipos anteriores, pudiendo analizarse de ser necesario flexibilizaciones establecidas en la Guía OP-273-12. Se utilizará la plataforma electrónica *Online Disbursement* para gestionar los desembolsos ante el Banco.
- 3.8 **Auditorías.** 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 de la operación. Por

---

<sup>70</sup> Obras de cercos perimetrales y mejora de entornos de estaciones y supervisión (¶1.44).

<sup>71</sup> GN-2349-09 y GN-2350-09.



tratarse de una operación de préstamo suplementario, el OE presentará un mismo informe financiero auditado para este programa y el préstamo 2982/OC-AR, en tanto este último en presente ejecución.

**B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados**

- 3.9 **Monitoreo.** El seguimiento de la ejecución del programa se realizará a través de informes semestrales de progreso del OE, presentados dentro de los 60 días siguientes a la finalización de cada semestre. Los informes tomarán como referencia la Matriz de Resultados y se reflejarán en los PMR.
- 3.10 **Evaluación.** La evaluación constará de: (i) Informe de Terminación del Proyecto (PCR, por su sigla en inglés), incluyendo la evaluación económica ex post y una evaluación de impacto cuasiexperimental con base en la utilización de una metodología de control sintético; y (ii) estados financieros auditados. Las principales preguntas de esta evaluación analizarán si las inversiones realizadas contribuyeron a los objetivos del programa ([EER#2](#)). El requisito de preparar el PCR se trasladará del 2982/OC-AR a la presente operación, utilizando la Matriz de Resultados ajustada (Anexo II).
- 3.11 **Monitoreo y evaluación del programa.** El OE será el responsable de recopilar los datos y hacer el seguimiento sobre el cumplimiento de los objetivos ([EER#2](#)). El OE se comprometerá a mantener un sistema de monitoreo y evaluación de todos los subcomponentes, sobre la base del cual preparará los informes al Banco. Para efectos de la evaluación, el OE recopilará, almacenará y mantendrá consigo toda la información, indicadores y parámetros, incluyendo los planes anuales, y la evaluación final, necesarios para la elaboración del PCR.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		AR-L1337
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Prioridades Estratégicas del Grupo BID e Indicadores del CRF		
Retos Regionales y Temas Transversales	-Productividad e Innovación -Equidad de Género y Diversidad -Cambio Climático	
Nivel 2 del CRF: Contribuciones del Grupo BID a los Resultados de Desarrollo	-Vías construidas o mejoradas (km) -Emisiones evitadas (toneladas anuales de CO2 equivalente)	
2. Objetivos de desarrollo del país		
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-3051	Reducir las brechas de infraestructura
Matriz de resultados del programa de país	GN-3034	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2021.
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. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución	10,0	
3.1 Diagnóstico del Programa	2,5	
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas	3,5	
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados	4,0	
4. Análisis económico ex ante	10,0	
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE	1,5	
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados	3,0	
4.3 Supuestos Razonables	2,5	
4.4 Análisis de Sensibilidad	2,0	
4.5 Consistencia con la matriz de resultados	1,0	
5. Evaluación y seguimiento	9,5	
5.1 Mecanismos de Monitoreo	4,0	
5.2 Plan de Evaluación	5,5	
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad	Medio Bajo	
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales	B	
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Si	Administración financiera: Presupuesto, Contabilidad y emisión de informes, Auditoría interna.  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:		
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		

**Nota de valoración de la evaluabilidad:**

Este proyecto de US\$130mm, es la tercera operación individual del CCLIP AR-X1018 y reformulación y solicitud de financiamiento adicional del proyecto AR-L1158 (2982/OC-AR), de mejora integral del Ferrocarril Gral. Roca, Ramal Plaza Constitución-La Plata. La propuesta de préstamo ajusta la redacción del objetivo general de desarrollo y plantea tres objetivos específicos originales: (i) reducir los tiempos de viaje; (ii) reducir los niveles de accidentalidad; (iii) mejorar la confiabilidad y el confort del servicio; y agrega uno nuevo: (iv) reducir las emisiones de gases efecto invernadero (GEI) del ramal ferroviario. El proyecto AR-L1158 refleja un alto grado de avance, con obras de electrificación y otras complementarias finalizadas. Otras dos obras planificadas están en ejecución o por adjudicarse, y el financiamiento del BID está 100% comprometido y 86% desembolsado. Las obras de electrificación ya ejecutadas registraron costos más elevados que los previstos en el contrato de préstamo original y su ejecución fue más compleja, por su emplazamiento en zonas urbanas densas. La propuesta muestra detalladamente que existieron mayores costos por aumento de cantidades en obras ya ejecutadas (aproximadamente US\$65mm) y por variaciones de los precios contratados (aproximadamente US\$59,8mm), con un total de aumento de costos de US\$124,8mm. (La diferencia con el costo total es por la inclusión de nuevas actividades por US\$5,2mm). La propuesta presenta de manera clara la justificación de la necesidad de finalizar la totalidad de las obras para cumplir los objetivos del proyecto original. La matriz de resultados es modificada de manera razonable para clarificar la medición de indicadores asociados a los objetivos específicos originales (con cambios de algunas metas, justificados), y agrega la medición de la reducción en GEI, para el nuevo objetivo específico (ausente en la propuesta original).

El análisis económico actualizado del programa es apropiado, con supuestos y análisis de sensibilidad razonables y estándar. Toma en consideración los impactos de la pandemia del COVID-19 de manera creíble. El valor presente neto actualizado es de US\$196,01mm y la tasa interna de retorno es del 22,9%.

El plan de evaluación propone realizar un análisis económico ex-post y la actualización de una evaluación de impacto parcial realizada por el ejecutor, utilizando la técnica cuasi-experimental de control sintético que ya mostró impactos positivos parciales del proyecto.

## MATRIZ DE RESULTADOS

<b>Objetivo original del Proyecto:</b>	El primer préstamo individual coadyuva al objetivo general del CCLIP mediante la renovación y electrificación del servicio ferroviario de pasajeros del ramal Plaza Constitución–La Plata (52,6 km) del Ferrocarril Roca. Específicamente, el proyecto tiene por objetivo contribuir a la reducción de tiempos de viaje y niveles de accidentalidad, y la mejora de la confiabilidad y del confort del servicio, incrementando la participación de este ramal ferroviario en el transporte de pasajeros del corredor Buenos Aires–La Plata.
<b>Objetivo nuevo propuesto:</b>	El objetivo general del proyecto es promover la recuperación de los ferrocarriles metropolitanos, contribuyendo a la mejora de los servicios de transporte público de la RMBA y de la calidad de vida de la población, mediante la renovación y electrificación del servicio ferroviario de pasajeros del ramal Constitución – La Plata del Ferrocarril Roca, incrementando la participación modal de este ramal ferroviario en el transporte de pasajeros del corredor Buenos Aires – La Plata. Los objetivos específicos son: (i) reducir los tiempos de viaje; (ii) reducir los niveles de accidentalidad; (iii) mejorar la confiabilidad y el confort del servicio; y (iv) reducir las emisiones de GEI del ramal ferroviario.
<b>Justificación:</b>	(i) Ajustes de redacción; y (ii) inclusión de nuevo objetivo específico (reducción de emisiones de GEI).

**IMPACTO ESPERADO**  
**OBJETIVO GENERAL DE DESARROLLO**

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base (año)	Meta	Fuente / Medios de Verificación	Comentarios	Cambios a la matriz original
<b>Objetivo general de desarrollo:</b> promover la recuperación de los ferrocarriles metropolitanos, contribuyendo a la mejora de los servicios de transporte público de la RMBA y de la calidad de vida de la población, mediante la renovación y electrificación del servicio ferroviario de pasajeros del ramal Constitución – La Plata del Ferrocarril Roca, incrementando la participación modal de este ramal ferroviario en el transporte de pasajeros del corredor Buenos Aires – La Plata.						
Participación modal del ferrocarril en el corredor Buenos Aires-La Plata	%	32 (2012)	40	Línea base: "Estudio de Viabilidad Económica de la Electrificación del Corredor Plaza Constitución-La Plata, Línea Roca" <sup>1</sup> .  Responsable: Organismo Ejecutor (OE).	La meta será verificada 6 meses luego de concluidas todas las obras.  La meta se basa en parámetros y supuestos de la evaluación económica del proyecto.	<b>Cambios en la columna fuente / medios de verificación.</b>  <b>Justificación:</b> Se añade responsable por obtener la información.
Pasajeros del ferrocarril	Pasajeros totales transportados anuales	29 millones (2013)	60 millones	Línea base: Informes CNRT: ramales Plaza Constitución – La Plata y Plaza Constitución – Bosques (vía Quilmes).  Responsable: OE.		<b>Indicador añadido en 2021.</b>  <b>Justificación:</b> Se incorpora indicador complementario para medir la mejora en el servicio ferroviario.

<sup>1</sup> Este estudio fue realizado en junio de 2013 por la Consultora AC&A.

## OBJETIVOS DE DESARROLLO ESPECÍFICOS

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base (Año)	Meta	Medios de Verificación	Comentarios	Cambios a la matriz original
<b>Objetivo específico de desarrollo 1:</b> reducir los tiempos de viaje.						
Tiempo de viaje efectivo en el ramal Plaza Constitución – La Plata en servicios con paradas en todas las estaciones	Minutos	80,00 (2012)	63,00	Línea base: UGOFE - Programación de servicios.  Responsable: OE.	La meta será verificada 6 meses luego de concluidas todas las obras.  Se considera el tiempo de viaje entre las estaciones Plaza Constitución y La Plata, para los servicios de los días hábiles que se detienen en todas las estaciones.	<b>Sin cambios.</b>
Tiempo de espera entre trenes en tramo Constitución – Berazategui (en hora pico)	Minutos	12,00 (2013)	11,00	Línea base: UGOFE - Programación de servicios.  Responsable: OE.	La meta será verificada 6 meses luego de concluidas todas las obras.  Se considera el intervalo promedio entre trenes en la hora pico de la tarde.	<b>Cambio en la meta.</b> <b>Meta original:</b> 8,50. <b>Justificación:</b> Se ajusta meta por cambio en tamaño de los trenes. Ver detalle en Plan de Monitoreo y Evaluación (PME).

## OBJETIVOS DE DESARROLLO ESPECÍFICOS

[illegible]

## OBJETIVOS DE DESARROLLO ESPECÍFICOS

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base (Año)	Meta	Medios de Verificación	Comentarios	Cambios a la matriz original
Confiabilidad del servicio: cumplimiento de programa	Trenes corridos/ trenes programados (promedio anual)	0,89 (2013)	0,95	Línea base: Informes CNRT: ramales Plaza Constitución – La Plata y Plaza Constitución – Bosques (vía Quilmes).  Responsable: OE.	La meta será verificada 6 meses luego de concluidas todas las obras.  Se considerará el valor promedio anual del indicador (total de trenes corridos anuales / total de trenes programados anuales).	<b>Cambios en el nombre y la unidad de medida.</b>  <b>Indicador original:</b> “Confiabilidad del servicio: cumplimiento de programación”.  <b>Base original:</b> 0,98 (2012).  <b>Meta original:</b> 0,98.  <b>Justificación:</b>  Se modificó la forma de computar la unidad de medida para considerar el promedio anual en vez del valor de un mes en particular. De esta forma se consigue un indicador más representativo de las condiciones operativas.  Se modificó el año base para unificarlo con los indicadores 1 y 2.  Se adecuó el nombre a la designación utilizada por la CNRT.
Confiabilidad del servicio: regularidad relativa	Trenes a horario/ trenes corridos (promedio anual)	0,74 (2013)	0,95	Línea base: Informes CNRT: ramales Plaza Constitución – La Plata y Plaza Constitución – Bosques (vía Quilmes).  Responsable: OE.	La meta será verificada 6 meses luego de concluidas todas las obras.  Se considerará el valor promedio anual del indicador (total de trenes a horario anuales / total de trenes corridos anuales).	<b>Cambios en el nombre y la unidad de medida.</b>  <b>Indicador original:</b> Confiabilidad del servicio: demoras.

## OBJETIVOS DE DESARROLLO ESPECÍFICOS

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base (Año)	Meta	Medios de Verificación	Comentarios	Cambios a la matriz original
						<p><b>Base original:</b> 0,65 (2012).</p> <p><b>Meta original:</b> 0,98.</p> <p><b>Justificación:</b></p> <p>Se modificó la forma de computar la unidad de medida para considerar el promedio anual en vez del valor de un mes en particular. De esta forma se consigue un indicador más representativo de las condiciones operativas generales del ramal.</p> <p>Se modificó el año base para unificarlo con los indicadores 1 y 2.</p> <p>Se adecuó el nombre a la designación utilizada por la CNRT.</p>
Confort: nivel de ocupación	Pasajeros/m <sup>2</sup>	5 (2012)	4	Línea base: Evaluación económica <sup>2</sup> . Responsable: OE.	La meta será verificada 6 meses luego de concluidas todas las obras.	Indicador sin cambios.
<b>Objetivo específico de desarrollo 4:</b> reducir las emisiones de GEI del ramal ferroviario.						
Emisiones de gases de efecto invernadero	tCO <sub>2</sub> /año cada millón pasajeros transportados anuales	678 (2013)	80	Línea base: Evaluación económica Responsable: OE.	La meta será verificada 6 meses luego de concluidas todas las obras.	<p><b>Indicador añadido en 2021.</b></p> <p><b>Justificación:</b></p>

<sup>2</sup> [“Estudio de Viabilidad Económica de la Electrificación del Corredor Plaza Constitución - La Plata, Línea Roca”](#)

**OBJETIVOS DE DESARROLLO ESPECÍFICOS**

<b>Indicadores</b>	<b>Unidad de Medida</b>	<b>Línea de Base (Año)</b>	<b>Meta</b>	<b>Medios de Verificación</b>	<b>Comentarios</b>	<b>Cambios a la matriz original</b>
					<p>La metodología de cálculo será la utilizada en el “Estudio de Viabilidad Económica de la Electrificación del Corredor Plaza Constitución - La Plata, Línea Roca”.</p> <p>Se consideran solo los trenes de los ramales Plaza Constitución – La Plata y Plaza Constitución – Bosques (vía Quilmes).</p>	Se incorpora indicador asociado al objetivo específico incorporado.



## PRODUCTOS

Productos	Unidad de medida	Línea de base 2013	Año					Meta	Fuente / Medios de verificación	Cambios a la matriz original	
			Ejecutado 2013-2020	20 21	20 22	20 23	20 24				20 25
Componente 1: Ingeniería y administración.											
Estudios técnicos realizados	Estudios	0	10	0	2	0	1	0	13	Informes semestrales preparados por el OE.	<b>Pro-género. Cambios en la meta.</b> <b>Original:</b> Línea de base: 0 estudios. Meta: 6 estudios. <b>Justificación:</b> Se ajusta meta para incluir dos estudios de equidad de género y uno ambiental. Detalle en PME.
Seguimiento y evaluación / consultorías contratadas	Informes	-	-	-					-		<b>Producto excluido.</b> <b>Original:</b> Línea de base: 0 informes. Meta: 20 informes. <b>Justificación:</b> Se reemplaza el producto Supervisiones Contratadas, ya que posee mayor especificidad y resulta de mayor relevancia para el monitoreo de los trabajos.

## PRODUCTOS

Productos	Unidad de medida	Línea de base 2013	Año					Meta	Fuente / Medios de verificación	Cambios a la matriz original	
			Ejecutado 2013-2020	20 21	20 22	20 23	20 24				20 25
Auditoría externa / consultorías	Informes	-	-	-					-	<b>Producto excluido.</b> <b>Original:</b> Línea de base: 0 informes. Meta: 5 informes.	
Capacitaciones técnicas para mujeres en trabajos actualmente masculinizados y sensibilización de actores con capacidad de decisión	Capacitaciones	0	0	0	1	1	0	0	2		<b>Pro-género. Producto incorporado en 2021.</b> <b>Justificación de incorporación:</b> Se incorpora producto asociado a componente de Género.
<b>Componente 2:</b> Obras, supervisión y apoyo técnico.											
Electrificación: sistema de catenaria	Km	0	110	-					110	Se verificará la ejecución mediante informes de avance de obra elaborados por la supervisión y aprobados por el OE. Las metas serán verificadas en el Informe final de aceptación de la ejecución de las obras. Estos valores serán refinados y adecuados de acuerdo con los estudios técnicos.	Producto ya finalizado. <b>Producto con cambios en la meta.</b> <b>Original:</b> Línea de base: 0 km. Meta: 98 km. <b>Justificación:</b> Se ajusta meta para incluir los 12km adicionales ya electrificados del tramo Berazategui – Bosques.

PRODUCTOS

Productos	Unidad de medida	Línea de base 2013	Año					Meta	Fuente / Medios de verificación	Cambios a la matriz original
			Ejecutado 2013-2020	20 21	20 22	20 23	20 24	20 25		
Electrificación: subestación transformadora	Unidad	0	1	-					1	Producto ya finalizado. <b>Sin cambios.</b>
Electrificación: transformadores menores	Unidad	-	-	-					-	

**Producto excluido.**  
**Original:**  
Línea de base: 0 unidades.  
Meta: 6 unidades.  
**Justificación:**  
Se elimina el producto por cambios en el diseño del sistema de alimentación eléctrico construido.

PRODUCTOS

Productos	Unidad de medida	Línea de base 2013	Año					Meta	Fuente / Medios de verificación	Cambios a la matriz original
			Ejecutado 2013-2020	20 21	20 22	20 23	20 24	20 25		
Sistema de señalamiento	Sistema	0	0	0	0	0	0	1	1	<p><b>Producto unificado. Cambio en unidad de medida y cronograma.</b></p> <p><b>Productos originales:</b></p> <p>Señalamiento y Comunicaciones</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proyecto Aprobado (meta 1 unidad);</li> <li>- Terminación Obras Civiles (meta: 1 unidad);</li> <li>- Montajes Balizas, Señales, Mecanismos (meta: 48 km);</li> <li>- Recepción Provisoria (meta: 1 unidad).</li> </ul> <p><b>Justificación:</b></p> <p>Se unifican los productos a “Sistema de señalamiento” por cambios en el alcance (incorporación del tramo Berazategui – Bosques y otros nexos) y etapas del proyecto.</p> <p>Se ajusta cronograma para reflejar programación actual.</p>

PRODUCTOS

Productos	Unidad de medida	Línea de base 2013	Año					Meta	Fuente / Medios de verificación	Cambios a la matriz original
			Ejecutado 2013-2020	20 21	20 22	20 23	20 24	20 25		
Elevación de andenes de estaciones, considerando estándares de accesibilidad universal y equidad de género	Andenes	0	42	2	0	2	0	0	46	<p><b>Pro-género. Cambios en nombre, la meta y cronograma.</b></p> <p><b>Original:</b></p> <p>Línea de base: 0 andenes.</p> <p>Meta: 42 andenes</p> <p><b>Justificación:</b></p> <p>Se ajusta meta para incorporar andenes ya elevados en estaciones del tramo Berazategui - Bosques (vía circuito).</p> <p>Se ajusta cronograma para reflejar la programación actual.</p> <p>Se añade al nombre del producto consideración de estándares de accesibilidad en las obras</p>
Mejora de entornos de estaciones, considerando estándares de accesibilidad universal, y de espacios seguros e inclusivos para mujeres	Estaciones	0	2	1	0	11	0	0	14	

PRODUCTOS

Productos	Unidad de medida	Línea de base 2013	Año					Meta	Fuente / Medios de verificación	Cambios a la matriz original
			Ejecutado 2013-2020	20 21	20 22	20 23	20 24	20 25		
Sistema de monitoreo de ingreso a las estaciones mediante cámaras	Estaciones	0	0	0	7	0	0	0	7	<p><b>Producto incorporado en 2021.</b></p> <p><b>Justificación de incorporación:</b></p> <p>Se incorpora producto como parte de las mejoras en las estaciones.</p>
Material rodante (adecuación de puertas y escaleras)	Coches	-	-	-					-	<p><b>Producto excluido.</b></p> <p><b>Original:</b></p> <p>Línea de base: 0 coches.</p> <p>Meta: 45 coches.</p> <p><b>Justificación:</b></p> <p>Se excluye producto por cambios en el proyecto: al incorporarse material rodante eléctrico nuevo, no fue necesario adecuar el material rodante diésel existente.</p>

PRODUCTOS

Productos	Unidad de medida	Línea de base 2013	Año					Meta	Fuente / Medios de verificación	Cambios a la matriz original
			Ejecutado 2013-2020	20 21	20 22	20 23	20 24	20 25		
Renovación y mejoramiento de vías: construcción de vías para sobrepaso	Km (vía simple)	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>Producto excluido.</b> <b>Original:</b> Línea de base: 0 km. Meta: 10 km. <b>Justificación:</b> Se excluye producto por cambios en el proyecto: se prescindió de una vía para sobrepaso dada la incorporación de obras en el tramo Berazategui – Bosques.
Renovación y mejoramiento de vías: mejoramiento de vías	Km	0	11	0	16	16	0	0	43	<b>Cambios en la meta y cronograma.</b> <b>Original:</b> Línea de base: 0 km. Meta: 30 km. <b>Justificación:</b> Se ajusta meta por los cambios en el proyecto definitivo la incorporación de obras en el tramo Berazategui – Bosques. Se ajusta cronograma para reflejar la programación actual.

PRODUCTOS

Productos	Unidad de medida	Línea de base 2013	Año					Meta	Fuente / Medios de verificación	Cambios a la matriz original
			Ejecutado 2013-2020	20 21	20 22	20 23	20 24	20 25		
Renovación y mejoramiento de vías: renovación de aparatos de vías	Unidad	0	0	0	40	32	0	0	72	<p><b>Cambios en el nombre, la meta y cronograma.</b></p> <p><b>Original:</b> Línea de base: 0 unidades. Meta: 70 unidades.</p> <p><b>Justificación:</b> Se ajusta el nombre de producto para referenciar al nombre del contrato donde se ejecuta.  Se ajusta la meta y el cronograma según el nuevo proyecto y plan de ejecución que incorpora obras en el tramo Berazategui – Bosques.</p>



PRODUCTOS

Productos	Unidad de medida	Línea de base 2013	Año					Meta	Fuente / Medios de verificación	Cambios a la matriz original
			Ejecutado 2013-2020	20 21	20 22	20 23	20 24	20 25		
Talleres y depósitos	M2	0	18.000	-					18.000	<p>Producto ya finalizado.</p> <p><b>Producto unificado con cambio en unidad de medida y cronograma.</b></p> <p><b>Productos originales:</b></p> <p>Talleres – Unidad: m2 - Meta 10.000.</p> <p>Depósitos - Unidad: m2 - Meta 10.000.</p> <p><b>Justificación:</b></p> <p>Se unifican los productos porque talleres y depósitos fueron unificados en una única obra (Taller Tolosa) que modificó el alcance original previsto.</p>
Cercos perimetrales	Km	0	0	0	0	0	0	60	60	<p><b>Cambios en cronograma.</b></p> <p><b>Original:</b></p> <p>Línea de base: 0 km.</p> <p>Meta: 60 km.</p> <p><b>Justificación:</b></p> <p>La meta se ajustará una vez finalizado los relevamientos de la traza en el tramo Berazategui – Bosques. El cronograma se adapta al nuevo plan de ejecución</p>

PRODUCTOS

Productos	Unidad de medida	Línea de base 2013	Año					Meta	Fuente / Medios de verificación	Cambios a la matriz original
			Ejecutado 2013-2020	20 21	20 22	20 23	20 24	20 25		
Reparación integral obras de arte	Unidad	-	-	-	-	-	-	-		<b>Producto excluido.</b> <b>Original:</b> Línea de base: 17 unidades. Meta: 87 unidades. <b>Justificación:</b> Se excluye porque la reparación de obras de arte se incorporó en la obra de renovación de vías.
Viaductos	Km	0	1,37	-	-	-	-	1,37		Producto ya finalizado. <b>Cambios en la meta.</b> <b>Original:</b> Línea de base: 0km. Meta: 3km. <b>Justificación:</b> Se ajusta la meta al proyecto ejecutado, determinado en base a los requerimientos hidráulicos e hidrológicos del sector a intervenir.

PRODUCTOS

Productos	Unidad de medida	Línea de base 2013	Año					Meta	Fuente / Medios de verificación	Cambios a la matriz original
			Ejecutado 2013-2020	20 21	20 22	20 23	20 24	20 25		
Pasos bajo nivel	Unidad	0	1	0	0	1	0	0	2	<p><b>Cambios en cronograma.</b></p> <p><b>Justificación:</b></p> <p>Se ajusta el cronograma al diferimiento temporal de la construcción del segundo Paso Bajo Nivel (ver detalle PME).</p> <p><b>Producto excluido.</b></p> <p><b>Original:</b></p> <p>Línea de base: 0 unidades.</p> <p>Meta: 2 unidades.</p> <p><b>Justificación:</b></p> <p>Se excluye producto por haberse incorporado las obras de drenaje a los trabajos de renovación de vías.</p> <p><b>Producto incorporado en 2021.</b></p> <p><b>Justificación de incorporación:</b></p> <p>Se incorpora para reemplazar parcialmente el producto Seguimiento y evaluación / consultorías contratadas.</p>
Obras suplementarias de drenaje	Unidad	-	-	-					-	
Supervisiones contratadas	Empresas	0	2	1	0	0	0	0	3	

País: Argentina

División: TSP

No. de operación: AR-L1337

Año: 2021

**Acuerdos y Requisitos Fiduciarios****Organismo Ejecutor (OE):** El Prestatario, a través del Ministerio de Transporte de la Nación (MT)**Nombre de la Operación:** “Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca, Ramal Plaza Constitución – La Plata”: Reformulación y Financiamiento Adicional**I. Contexto fiduciario del Organismo Ejecutor****1. Uso de sistema de país en la operación<sup>1</sup>.**

<input checked="" type="checkbox"/> Presupuesto	<input checked="" type="checkbox"/> Reportes	<input checked="" type="checkbox"/> Sistema Informativo	<input checked="" type="checkbox"/> Licitación Pública Nacional (LPN)
<input type="checkbox"/> Tesorería	<input type="checkbox"/> Auditoría Interna	<input checked="" type="checkbox"/> Comparación de Precios	<input type="checkbox"/> Otros
<input checked="" type="checkbox"/> Contabilidad	<input checked="" type="checkbox"/> Control Externo	<input type="checkbox"/> Consultores Individuales	<input type="checkbox"/> Otros

**2. Mecanismo de ejecución fiduciaria.**

<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Particularidades de la ejecución fiduciaria</b>	La ejecución del programa estará a cargo del MT, a través de la Dirección General de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales (DGPPSE). En su calidad de OE la DGPPSE será responsable de la gestión financiera y adquisiciones del programa. El programa corresponde a un préstamo suplementario del préstamo 2982/OC-AR y se espera que coexistan ejecutando en un período estimado de dos años.
-------------------------------------	--	--

**3. Capacidad fiduciaria.**

<b>Capacidad fiduciaria del OE</b>	Se realizó un análisis de la capacidad institucional del OE, MT, que tomó en cuenta que ha estado ejecutando la primera operación, 2982/OC-AR. Se confirmó que el OE presenta una capacidad institucional con grado de desarrollo satisfactorio para la ejecución del programa, y se proponen las siguientes medidas para atender las brechas identificadas: (i) contratar personal adicional para reforzar las distintas áreas; (ii) fortalecer los mecanismos de coordinación interinstitucional; y (iii) continuar la coordinación con áreas técnicas, para obtener información actualizada y considerarla en la preparación del presupuesto de cada ejercicio financiero. Se considera que el OE está en capacidad de solventar las acciones identificadas en la evaluación en el corto plazo, y afrontar la mayor parte de la ejecución de la operación con una capacidad satisfactoria.
------------------------------------	---

<sup>1</sup> Cualquier sistema o subsistema que sea aprobado con posterioridad podría ser aplicable a la operación, de acuerdo con los términos de la validación del Banco.

**4. Riesgos fiduciarios y respuesta al riesgo.**

<b>Área (Gestión financiera/adquisiciones)</b>	<b>Riesgo</b>	<b>Nivel de riesgo</b>	<b>Respuesta al riesgo</b>
Adquisiciones	Si existe una demora en la toma de decisión en los procesos de gestión interna de contratos por el MT, podrían ocurrir retrasos en el inicio de contrataciones críticas que conduzcan a una extensión del plazo del Proyecto, retrabajos y pérdidas de garantías de equipos y sistemas.	Medio Alto	Revisión del nivel de aprobación del proceso administrativo para gestión y aprobación de contratos por el MT.
Gestión Financiera	Si existe una insuficiente asignación de crédito presupuestario relacionado al aporte local del préstamo 2982/OC-AR, podría ocurrir un problema de disponibilidad temporal que fondos que conduzca a una demora en el avance de las obras y a la extensión del plazo del Proyecto.	Medio Alto	Una adecuada planificación de la necesidad de recursos y gestionar oportunamente la asignación de recursos presupuestarios para la ejecución del programa.

**5. Políticas y Guías aplicables a la operación.**

Para la gestión financiera del programa se utilizará la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (GN-2811) (OP-273-12).

Las adquisiciones y contrataciones que se iniciarán bajo el presente financiamiento adicional se realizarán de conformidad con lo establecido en las “Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el BID” (GN-2349-15) y las “Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID” (GN-2350-15). Las actividades y obras ya iniciadas o próximas a adjudicarse bajo la operación 2982/OC-AR, que se financiarán parcialmente con la presente operación, continuarán rigiéndose por la versión de las políticas consignada en dicho contrato de préstamo.

**6. Excepciones a Políticas y Guías: Ninguna.****II. Aspectos a ser considerados en las Estipulaciones Especiales del Contrato de Préstamo**

1. Para la rendición de cuentas de los recursos del programa, se aplicará 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, de acuerdo con lo indicado en el inciso (b)(i) Artículo 4.10 de las Normas Generales. Para efectos de determinar la equivalencia de gastos incurridos en moneda local con cargo al aporte local o del reembolso de gastos con cargo al programa, la tasa de cambio acordada será la tasa de cambio del primer día hábil del mes de pago. Debido a las limitaciones del sistema UEPEX, también se utilizará la tasa de cambio indicada en el inciso (b)(i) del Artículo 4.10 de las Normas Generales.
2. Los informes financieros anuales auditados del programa deberán presentarse al Banco dentro de un plazo no mayor a 120 días siguientes al cierre de cada ejercicio financiero fiscal del OE, debidamente dictaminados por una firma de auditoría independiente aceptable para el Banco o por la Auditoría General de la Nación (AGN). Los informes financieros auditados finales deberán presentarse dentro de los 120 días posteriores a la fecha de último desembolso del programa.

Por tratarse de un préstamo suplementario, el OE presentará un mismo informe financiero auditado para este programa y el préstamo 2982/OC-AR, en tanto este último presente ejecución.

### III. Acuerdos y Requisitos para la Ejecución de Adquisiciones

<input checked="" type="checkbox"/>	Documentos de Licitación	Para adquisiciones de Obras, Bienes y Servicios Diferentes de Consultoría ejecutadas de acuerdo con las Políticas de Adquisiciones (GN-2349-15), sujetas a LPI, se utilizarán los Documentos Estándar de Licitación (DELS) del Banco o los acordados entre OE y el Banco para la adquisición particular. Asimismo, la selección y contratación de Servicios de Consultoría serán realizadas de acuerdo con las Políticas de Selección de Consultores (GN-2350-15) y se utilizará la Solicitud Estándar de Propuestas (SEP) emitida por el Banco o acordada entre el OE y el Banco para la selección particular. La revisión de las especificaciones técnicas, así como de los Términos de Referencia (TdR) de las adquisiciones durante la preparación de procesos de selección, es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. Esta revisión técnica puede ser ex-ante y es independiente del método de revisión de la adquisición.						
<input checked="" type="checkbox"/>	Contratación y Selección Directa	No aplica.						
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión de las Adquisiciones	<p>El método de supervisión será ex post, salvo en aquellos casos en que se justifique una supervisión ex ante. Para adquisiciones que se ejecuten a través del sistema nacional, la supervisión se llevará por medio del sistema de supervisión nacional del país. El método (ex ante, ex post o sistema nacional) de supervisión se debe determinar para cada proceso de selección. Las revisiones ex post serán anuales, de acuerdo con el plan de supervisión del proyecto, sujeto a cambios durante la ejecución, e incluirán al menos una visita.</p> <p>Los montos límite para revisión ex post son los siguientes:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Obras</th><th>Bienes/Servicios</th><th>Servicios de Consultoría</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>US\$25M</td><td>US\$1,5M</td><td>US\$1M</td></tr> </tbody> </table>	Obras	Bienes/Servicios	Servicios de Consultoría	US\$25M	US\$1,5M	US\$1M
Obras	Bienes/Servicios	Servicios de Consultoría						
US\$25M	US\$1,5M	US\$1M						
<input checked="" type="checkbox"/>	Registros y Archivos	La DGPPSE será responsable de mantener los archivos originales de las adquisiciones, contrataciones y gestión financiera en el marco de la ejecución del programa.						

**Adquisiciones Principales**

Descripción de la adquisición	Método de Selección	Nuevos Procedimientos/ Herramientas	Fecha Estimada	Monto Estimado en US\$
Bienes				
Obras				
Construcción de cercos perimetrales	LPN		12/1/2022	10.673.130,71
Servicios de no consultoría				
Firmas				
Individuos				

Para acceder al Plan de Adquisiciones se incluye el siguiente [enlace](#).

**IV. Acuerdos y Requisitos para la Gestión Financiera**

<input checked="" type="checkbox"/>	Programación y Presupuesto	El OE es responsable del proceso de formulación y programación del presupuesto anual y de realizar todos los procedimientos conducentes a la consolidación del presupuesto anual para su aprobación. 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, que son asignadas por la Oficina Nacional de Presupuesto (Ministerio de Economía).
<input checked="" type="checkbox"/>	Tesorería y Gestión de Desembolsos	<p>Cuentas bancarias. El OE manejará y controlará las cuentas bancarias que se abran en dólares y moneda local para la gestión exclusiva y separada de los recursos del financiamiento, así como la conciliación bancaria de las mismas.</p> <p>Plan financiero. Los desembolsos se realizarán conforme un plan financiero detallado basado en las necesidades reales de liquidez del programa.</p> <p>Métodos de desembolsos. El Banco desembolsará recursos bajo la modalidad de anticipo de fondos u otra modalidad establecida en la Guía OP-273-12. Los anticipos de fondos se realizarán conforme un plan financiero generado para los próximos seis meses u otro período razonable, cuando se cumplan y documenten debidamente los pagos realizados. Subsiguientes desembolsos podrán tramitarse al haber justificado el 80% de los anticipos anteriores. De ser necesario, podrá analizarse la utilización de las flexibilizaciones establecidas en la Guía OP-273-12. Se utilizará la plataforma "Online Disbursement" para gestionar los desembolsos ante el Banco.</p> <p>De conformidad con el documento AB-2990, el ritmo del desembolso por parte del Banco de los recursos de financiamiento con cargo al Capital Ordinario estará sujeto a los siguientes límites: (i) en los primeros 12 meses, se podrá desembolsar como máximo el 15% del monto total del financiamiento aprobado por el Banco; (ii) en los primeros 24 meses, se podrá desembolsar como máximo el 30% del monto total del</p>

		<p>financiamiento aprobado por el Banco; y (iii) en los primeros 36 meses, se podrá desembolsar como máximo el 50% del monto total del financiamiento aprobado por el Banco. Todos estos periodos se contarán desde el momento en que el Directorio Ejecutivo apruebe la operación de préstamo. Es posible que estos límites no sean de aplicación en la medida en que se hayan cumplido los requisitos establecidos en la política del Banco sobre dichos límites, siempre que se haya notificado por escrito al prestatario al respecto.</p> <p>Flujo de fondos del programa. Los fondos del programa serán depositados en una cuenta del Banco Central de la República de Argentina, destinada para la recepción de desembolsos del BID y luego transferidos a una cuenta especial para el manejo de los recursos del préstamo en el Banco de la Nación de Argentina.</p>
<input checked="" type="checkbox"/>	Contabilidad, sistemas de información y generación de reportes	El OE utilizará el UEPEX <sup>2</sup> como sistema de administración financiera, el cual permite identificar los fondos del programa y también las fuentes de financiamiento. El sistema UEPEX consigna, de conformidad con el catálogo de cuentas aprobado por el Banco, las inversiones del programa por componente del cuadro de costos. El registro de la contabilidad se hará con base de caja y se seguirán las Normas Internacionales de Información Financiera cuando aplique, de acuerdo con los criterios nacionales establecidos.
<input checked="" type="checkbox"/>	Control Interno y auditoría interna	El control interno está a cargo de la Sindicatura General de la Nación (SIGEN). La auditoría interna del OE es responsabilidad de la Unidad de Auditoría Interna (UAI) del MT.
<input checked="" type="checkbox"/>	Control externo e Informes financieros	La auditoría externa del programa podrá realizarse por una Firma Auditora Independiente elegible para auditar operaciones financiadas por el Banco, seleccionada y contratada de acuerdo con los TDR y modelo de contrato previamente acordados con el Banco. También podrá realizarla la AGN previo acuerdo con el Banco, considerando que se ha validado el Subsistema de Control Externo Nacional, en la medida que su carga de trabajo se lo permita.
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión Financiera de la operación	El plan de supervisión financiera surgirá de las evaluaciones de riesgo y capacidad fiduciaria realizadas al OE y considerará: visitas de supervisión in situ y de “escritorio” y análisis y seguimiento de los resultados y recomendaciones de las auditorías a los informes financieros anuales del programa.

<sup>2</sup> <https://www.argentina.gob.ar/economia/sechacienda/dgsiaf/uepex>.



DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-\_\_\_/21

Argentina. Préstamo \_\_\_\_/OC-AR a la República Argentina. Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca, Ramal Plaza Constitución – La Plata: Reformulación y Financiamiento Adicional. Tercera Operación Individual bajo la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) AR-X1018 Programa de Recuperación de Ferrocarriles Metropolitanos

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Aprobar las modificaciones al Proyecto de Mejora Integral del Ferrocarril Gral. Roca: Ramal Plaza Constitución – La Plata (Contrato de Préstamo No. 2982/OC-AR) aprobado mediante Resolución DE-102/13, según descritas en el documento PR-\_\_\_\_ y autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República Argentina, como prestatario, para otorgarle un financiamiento adicional destinado a cooperar en la ejecución de dicho proyecto. El financiamiento adicional será hasta por la suma de US\$130.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el \_\_\_\_ de \_\_\_\_ de 2021)