

INFORME DE TERMINACIÓN DE PROYECTO

PCR

Nombre del Proyecto:	Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande
País:	Argentina
Sector/Subsector:	Transporte
Equipo de Proyecto Original:	Rafael Acevedo (RE1/FI1), Jefe de Equipo; Emilio Sawada (RE1/FI1), Luis Uechi (RE1/FI1), Felipe Targa (RE1/FI1), Raúl Couchonnal (COF/CAR), Diego Caminal (COF/CAR), Dana Martin (LEG/OPR), y Jorge Ordoñez.
Número de Proyecto:	AR-L1014
Número de Préstamo:	1851/OC-AR
Fecha del CRG:	
Fecha de Aprobación Final del PCR:	

PCR Equipo: Autor Principal y Miembros: Juan Manuel Leaño, y Silvia Barrantes (INE/TSP), Carolina Benítez (TSP/CAR), Gabriela Szarfer (CSC/CAR) y Adrián Roccatagliata (Consultor).

Índice

I.	INFORMACIÓN BÁSICA	4
II.	EL PROYECTO	5
	A. CONTEXTO DEL PROYECTO	5
	B. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	9
	<i>i. Objetivos del desarrollo</i>	<i>9</i>
	<i>ii. Componentes</i>	<i>10</i>
	C. REVISIÓN DE LA CALIDAD DEL DISEÑO	11
III.	RESULTADOS	13
	A. EFECTOS DIRECTOS	13
	B. EXTERNALIDADES	16
	C. PRODUCTOS	17
	D. COSTOS DEL PROYECTO	18
IV.	IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO	19
	A. ANÁLISIS DE LOS FACTORES CRÍTICOS	19
	B. DESEMPEÑO DEL PRESTATARIO/AGENCIA EJECUTORA	20
	C. DESEMPEÑO DEL BANCO	20
V.	SOSTENIBILIDAD	20
	A. ANÁLISIS DE FACTORES CRÍTICOS.....	20
	B. RIESGOS POTENCIALES	21
	C. CAPACIDAD INSTITUCIONAL.....	22
VI.	EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	23
	A. INFORMACIÓN SOBRE RESULTADOS	23
	B. SEGUIMIENTO FUTURO Y EVALUACIÓN EX POST	23
VII.	LECCIONES APRENDIDAS	23

Anexos

1. Acta del Taller de Cierre.
2. Evaluación del Prestatario.
3. Evaluación Final Programa 1851/OC-AR.
4. Matriz de producto y Estimación de Indicadores de Resultados.
5. Presupuesto según Contrato.
6. Descripción de las obras y desembolsos
7. Inversiones en Fortalecimiento y Saldos a abonar con el Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande II, Préstamo 2698/OC-AR

Abreviaturas y Acrónimos

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CVF	Consejo Vial Federal
DNV	Dirección Nacional de Vialidad
DPV	Dirección Provincial de Vialidad
EDIVIAR	Esquema Director Vial Argentino
GdA	Gobierno de Argentina
INDEC	Instituto de Estadística y Censos
ISDP	Informe de Seguimiento y Desempeño de Proyectos
MAG	Ministerio de Agroindustria
MERCOSUR	Mercado Común del Sur
MINPLAN	Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios
ML	Marco Lógico
MR	Muestra Representativa
NBI	Necesidades Básicas Insatisfechas
NG	Norte Grande
OE	Organismo Ejecutor
PBI	Producto Interno Bruto
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
POA	Planes Operativos Anuales
RNG	Región del Norte Grande
RVN	Red Vial Nacional
RVP	Red Vial Provincial
SECI	Sistema de Evaluación de la Capacidad Institucional
SIGEN	Sindicatura General de la Nación
TIR	Tasa Interna de Retorno
UCPyPFE	Unidad de Coordinación de Programas y Proyectos de Financiamiento Externo

I. Información básica

DATOS BÁSICOS (MONTO EN US\$)	
NO. PROYECTO: AR-L1014	Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande
Prestatario: República Argentina	Fecha aprobación Directorio: 28 de febrero de 2007 Fecha efectividad contrato: 29 de marzo de 2007 Fecha elegibilidad primer desembolso: 27 de agosto de 2007
Agencia ejecutora: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (MINPLAN)	Meses en ejecución <ul style="list-style-type: none"> • desde aprobación: 124 • desde efectividad del contrato: 123
Préstamo: 1851/OC-AR	Períodos de desembolso
Sector: Transporte	Fecha original desembolso final: 29 de marzo de 2013 Fecha actual desembolso final: 29 de junio de 2018 Extensión acumulativa (meses): 63
Instrumento de préstamo: INV Inversión.	Monto préstamo <ul style="list-style-type: none"> * Monto original: US\$1.200.000.000 * Monto actual: US\$1.195.428.149,73 * Pari Passu Contractual (si aplica): 80% / 20% * Pari Passu Final (si aplica): 79% / 21%
	Desembolsos
	Monto a la fecha: US\$1.195.428.149,73 (99.61%)
	Costo Total del Proyecto (Estimado Original): US\$1.500.000.000
	Redireccionamiento
	Este proyecto:
	- recibió fondos de otro proyecto? [NO]
	- Envío fondos a otro proyecto? [NO]
	- N/A
Reducción de Pobreza (PTI): No	
Equidad Social (SEQ): No	En estado de "Alerta
Clasificación ambiental: B	Está el proyecto "en alerta" por PAIS: No

Resumen de la Clasificación de Desempeño				
OD	<input type="checkbox"/> Muy Probable(MP)	<input checked="" type="checkbox"/> Probable (S)	<input type="checkbox"/> Poco Probable (PP)	<input type="checkbox"/> Improbable (MI)
PI	<input checked="" type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (I)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)
SO	<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

II. El proyecto

a. Contexto del proyecto

A los efectos de interpretar las características y objetivos definidos en la fase de formulación se presentan las condiciones del contexto de origen del año 2007 que contribuyeron a definir su lógica de implementación.

El Norte Grande Argentino en el contexto de formulación del programa

La Región del Norte Grande (RNG) comprende las provincias de Catamarca, Corrientes, Chaco, Formosa, Jujuy, Misiones, Tucumán, Salta y Santiago del Estero. El nivel de desarrollo social y económico de estas provincias ha sido notoriamente inferior al del resto del país llevando a diferencias estructurales relevantes. Algunos aspectos sintetizan la situación vigente en el momento de implementación del programa: pese a albergar 7,5 millones de habitantes (20% de la población de Argentina), la región sólo generaba el 10,4% del Producto Interno Bruto (PIB) del país¹. A la vez, se observaban marcados niveles de subdesarrollo: (i) más del 50% de la población de los principales aglomerados urbanos de la región se encontraba por debajo de la línea de pobreza y el 20% por debajo de la línea de indigencia², con una tasa de analfabetismo es del 5,4%, que representa más del doble de la media del país, (ii) la mortalidad infantil era del 19 por mil, sobre una media nacional de 14,4 por mil; y (iii) la proporción de hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) era del 18,6% (promedio nacional 14,3%)³. Las brechas de dichos indicadores con los de las otras grandes regiones del país (Cuyo, Pampeana, Patagónica y Ciudad Capital) siguen siendo marcadas. El crecimiento del llamado conurbano bonaerense, con todas sus secuelas, se ha nutrido significativamente de los masivos flujos migratorios internos ocurridos durante las últimas décadas provenientes de poblaciones del Norte Grande (NG) que llegan en busca de mejores condiciones de vida y oportunidades económicas.

La actividad productiva dominante en la RNG son las definidas como economías regionales (actividades primarias de orientación agropecuaria principalmente y en algunos sitios minería extractiva), que enfrentaban múltiples retos de competitividad. Particularmente, en los primeros años de la década anterior las exportaciones tuvieron un rol clave en la recuperación y crecimiento de la economía argentina en general, así como en particular en las citadas economías. A partir de ello el Gobierno de Argentina (GdA) fijó metas ambiciosas de expansión exportadora como uno de sus ejes de desarrollo⁴.

Características de la red vial

A nivel nacional en 2006 la red vial comprendía aproximadamente 230.125 km (31% pavimentada) dividida en dos niveles administrativos: la Red Vial Nacional (RVN)

¹ Dirección Nacional de Cuentas Nacionales. Producto Bruto Geográfico (PBG) por provincia y sector de actividad económica.

² INDEC. Encuesta Permanente de Hogares. Incidencia de la pobreza y de la indigencia en aglomerados urbanos. Resultados del 2005.

³ INDEC. Datos 2006.

⁴ Partiendo de US\$40.000 millones exportados en 2005 se fijó un objetivo de crecimiento del 8,5% anual hasta 2018. Documento de Proyecto.

(17% del total) mayormente pavimentada (87%), y la Red Vial Provincial (RVP) (83% del total) pavimentada en solo el 20% de su extensión. La RVN concentraba más del 70% del tráfico interurbano del país.

Cuadro1. Red Vial RNG

Provincia	Red Vial Nacional (km)				Red Vial Provincial (km)			
	Pavimento	Ripio	Tierra	Total	Pavimento	Ripio	Tierra	Total
Catamarca	687	204		891	1.040	1.791	1.958	4.789
Chaco	780		329	1.109	814	231	4.940	5.985
Corrientes	1.754			1.754	728	667	3.815	5.210
Formosa	755		555	1.310	195	187	2.415	2.797
Jujuy	446	422	61	929	449	134	3.076	3.659
Misiones	629		199	828	1.086	1.160	799	3.045
Salta	1.170	287	247	1.704	650	2.297	3.690	6.637
S.Estero	1.428		59	1.487	1.816	1.600	15.000	18.416
Tucumán	426	37		463	1.089	967	80	2.136
TOTAL	8.075	950	1.450	10.475	7.867	9.034	35.773	52.674
%	77%	9%	14%	100%	15%	17%	68%	100%

Dentro de la RNG el 77% de la RVN y el 15% de la RVP estaban pavimentadas, ambas por debajo del promedio nacional. La proporción de la red vial pavimentada en malas condiciones también era mayor en las provincias de la RNG con respecto al promedio nacional en la RVN y RVP. Estos aspectos muestran el rezago de inversión en el mantenimiento, mejoramiento y ampliación de la infraestructura vial en la RNG vis à vis el resto del país.

Temas institucionales

A partir de 1990, la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) había introducido nuevos sistemas de gestión vial para atender las actividades de ampliación, rehabilitación y mantenimiento de la RVN, caracterizados por una amplia participación del sector privado⁵. Fue creado el Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI) para asumir la responsabilidad y la administración de los contratos de concesión de las vías interurbanas.

Efectos de la crisis de deuda soberana en el sector

Ante la crisis económica y social del período 2002, el GdA ejecutó una serie de medidas: (i) congeló el costo directo de los servicios de transporte para los usuarios, (ii) postergó su plan de inversiones; y (iii) intentó implementar un nuevo esquema de financiación vial (nación con el fondo fiduciario Gasoil y posteriores modificaciones debilitaron la fluidez de recursos hacia la DNV).

Con posterioridad el GdA logró normalizar parte de la actividad adjudicando concesiones de los corredores viales más importantes para su operación y

⁵ Los sistemas de gestión vial que se introdujeron con estas reformas incluían: (i) concesión por peaje en vías con tráfico superior a 2.500 vehículos por día; (ii) Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento (C.Re.Ma), introducidos; (iii) construcción, operación, mantenimiento y transferencia (COT) sin financiamiento por peajes; y (iv) sistema de mantenimiento rutinario contratado.

mantenimiento, dejando la responsabilidad de ampliación y rehabilitación de la infraestructura vial en manos del propio gobierno. Considerando las limitaciones del recaudo por peaje para enfrentar los montos de inversión vial necesaria en el país, más el impacto del peaje en los costos de transporte y la limitada disponibilidad de pago por parte de los usuarios, el GdA resolvió que las necesarias obras de expansión en infraestructura vial se realicen básicamente como obras públicas⁶.

La estructura productiva en RNG y la importancia de la red de transporte

Argentina presentaba una alta concentración de carreteras movilizand o aproximadamente el 80% del volumen total de carga transportada⁷. Por lo tanto, el sector transporte tenía una gran relevancia en la actividad productiva, condicionando la integración regional y el acceso a mercados internacionales⁸. La logística y en particular los costos de transporte marcaban una gran incidencia en la estructura de costos del aparato productivo del país⁹. Los altos niveles de concentración geográfica del PIB, su lejanía de los principales mercados y las rutas de exportación del comercio argentino representan un desafío particular para las provincias que conforman la región. Tales provincias se encuentran particularmente alejadas (entre los 500 y más de 1.500 km) tanto de los principales centros de consumo como de los puertos de exportación.

La estructura productiva de la RNG sigue siendo predominantemente agropecuaria, con excepción de Catamarca donde predomina la minería. Una gran parte de la producción era exportada o distribuida en cadenas productivas de mercados regionales y nacionales. El incremento en la producción regional y las exportaciones ejercía una presión cada vez mayor sobre la infraestructura de transporte, evidenciándose en el congestionamiento de nodos críticos de acopio, almacenamiento y transferencias de cargas, y en un serio riesgo de deteriorarse ante el aumento del volumen de cargas y de la motorización¹⁰. Esta presión se traduce en altos costos de transporte, particularmente en regiones como el Noroeste Argentino (NOA) y Noreste Argentino (NEA), que están alejadas de los centros de transformación de las *commodities* agrícolas y de los tres circuitos principales del comercio exterior argentino¹¹. Para mantener la competitividad regional, reducir el atraso relativo con el resto del país y no desfavorecer la actividad económica y el desarrollo productivo, se identificó como necesario nuevas en infraestructura y conservación vial, que permitan acompañar el crecimiento de la producción regional manteniendo los costos de transporte competitivos. La calidad de la

⁶ Alguna de las obras del programa (RN 1414 en las provincias de Entre Ríos y Corrientes) no son parte de ninguna de las responsabilidades contractuales de las concesiones viales, y se están planteando como obras públicas

⁷ Problemática general del sector transporte en la Argentina. Departamento de Transporte Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires. 2010.

⁸ La competitividad no sólo atiende la eficiencia de los procesos logísticos de las exportaciones, sino todos los movimientos a lo largo de la cadena de valor, lo que involucra flujos domésticos y de importación.

⁹ En Argentina el 27% de los costos de exportación corresponden a costos logísticos, con relación a un 7% en países industrializados. Existen factores condiciones estructurales: flujo unidireccional de cargas, largas distancias de viaje con densidades bajas de tráfico, gran estacionalidad de la producción, y limitada integración moda, que ponen en contexto el análisis de las brechas con economías desarrolladas.

¹⁰ Se han registrado récords de vehículos incorporados al parque automotor.

¹¹ Complejo cerealero-oleaginoso Rosario-San Lorenzo, el puerto de Buenos Aires, y el movimiento de cargas a través de pasos de frontera, en particular el de Paso de los Libres y el del Cristo Redentor.

infraestructura vial y la eficiencia del transporte de cargas constituyen un elemento básico en la estructura de costos logísticos¹² de su aparato productivo.

Estrategia del país

Se presentaban como evidentes, urgentes políticas públicas orientadas a mejorar las condiciones de desarrollo de la RNG que contribuyeran a reducir las mencionadas diferencias regionales. Dado que el diagnóstico determinaba un desafío multicausal que requería un conjunto de acciones en varios ámbitos y sectores, el GdA decidió impulsar diversos programas involucrando significativas intervenciones para remediar la significativa subinversión en materia energética, hídrica y vial¹³.

El acceso generalizado a infraestructura adecuada es clave para poder reducir las inequidades que han caracterizado el desarrollo regional, y en este contexto el Gobierno consideró que las mejoras en la infraestructura vial de la RNG eran necesarias para mitigar la pobreza y reducir la brecha de desarrollo económico y social de esta región. Una vez construidas, las obras pertenecientes a las redes provinciales serían transferidas a las provincias correspondientes para su mantenimiento y gestión. Cada uno de los proyectos viales contemplados en esta estrategia se ubica dentro de un contexto integral del sistema de transporte¹⁶ y estaban previstos como parte del programa de obras para los próximos años tanto de la DNV como de las nueve Direcciones Provinciales de Vialidad (DPV).

Relación con la Estrategia País del BID

En la Estrategia de País con Argentina (EP)¹⁴ de 2004 se señaló como objetivo principal apoyar al país para alcanzar un crecimiento sostenible más equitativo con especial atención a las regiones de menor desarrollo relativo (punto 3.2). Además, señala la necesidad de contribuir a un desarrollo económico con equidad y balance regional y a una mayor competitividad en la economía (punto 3.39). Un tema transversal que forma parte de los objetivos de la intervención es el fortalecimiento de la gestión pública y la relación entre el gobierno nacional y los gobiernos subnacionales. Se concluye que el programa es consistente con la mencionada estrategia ya que contribuirá, por una parte, a mitigar uno de los cuellos de botella de la infraestructura regional mediante inversiones prioritarias en la RVN del NEA y del NOA, y, por otro lado, a reducir el rezago histórico de la RNG mediante el mejoramiento de la interconexión de vías provinciales con la red nacional.

Las posteriores EP¹⁵ reafirmaron la prioridad del área de intervención. La EP 2012–2015 definió también tres grandes objetivos: (i) alivio a las restricciones al crecimiento; (ii) inclusión social y económica de la población; y (iii) sostenibilidad urbana y mejoramiento del hábitat. La EP incluyó como áreas transversales la sostenibilidad

¹² El NOA evidencia costos logísticos de casi un 50% más altos que el promedio de las otras regiones en el país.

¹³ El Programa Nacional de Desarrollo e Integración del Norte Grande, contempló, además de las obras de infraestructura vial consideradas en este programa, tres operaciones adicionales: Programa de Apoyo a la Competitividad de Cadenas Productivas en el Norte Grande (AR-L1013); Infraestructura Hídrica: Programa de Desarrollo de las Provincias del Norte Grande (AR-L1015); y Programa de Transmisión Eléctrica del Norte Grande (AR-L1021).

¹⁴ Documento GN-2328-1 aprobado el 11 de noviembre de 2004.

¹⁵ Evaluación del Programa de país Argentina 2009-2015. OVE 2016.

ambiental, el cambio climático y el desarrollo juvenil con un enfoque geográfico focalizado en las áreas de la RNG del país para las áreas de alivio a las restricciones al crecimiento. En el caso de estos proyectos viales, las obras se encontraban en la lista de casos priorizadas por el Consejo Vial Federal en el Esquema Director Vial Argentino (EDIVIAR), siendo además consistentes con los lineamientos de la estrategia de la Política Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PNDOT), a través de los Planes Estratégicos Territoriales (PETs) elaborados para la RNG.

b. Descripción del proyecto

i. Objetivos del desarrollo

El objetivo general del programa es mejorar de manera sostenible el transporte de cargas y pasajeros en la RNG, a fin de aumentar la competitividad de la región y reducir la brecha de desarrollo económico y social vis à vis el resto del país. Para ello, el programa mejorará de manera sostenible las condiciones de accesibilidad, eficiencia y seguridad de vías prioritarias de la RVN y vías alimentadoras de la RVP en la RNG, mediante el mejoramiento, la ampliación y la rehabilitación de corredores viales que conectan centros de producción con mercados locales y externos. Adicionalmente, el programa busca promover la sostenibilidad de las inversiones mediante la incorporación de las obras financiadas a los sistemas de gestión de mantenimiento vial existentes en el país o a un programa de mantenimiento rutinario a ser financiado con recursos del programa.

Los objetivos específicos asociados con el propósito del programa consisten en:

1. mejorar las condiciones de accesibilidad y conectividad de los circuitos de actividad económica y productiva de la RNG con mercados locales y externos;
2. reducir los costos operacionales vehiculares y el tiempo de viaje para el transporte de cargas y pasajeros en los corredores viales de la RNG a ser intervenidos;
3. mejorar las condiciones de seguridad para los usuarios de las vías intervenidas;
4. promover la sostenibilidad del sistema vial garantizando el mantenimiento de las obras y la participación del sector privado; y
5. fortalecer la capacidad de planificación y gestión de las agencias de administración vial provincial

Ante el rezago histórico de inversión en infraestructura vial como consecuencia de los escasos recursos públicos y la reducción progresiva de fondos específicos viales, se impulsó una estrategia de inversión y recuperación. El modelo perseguido busca la articulación de las redes viales y otros modos de transporte. La estrategia reconoce un esquema de conexión interprovincial e integración regional, siendo necesario asegurar el buen estado de vías de salida de la producción regional para evitar el aislamiento de su población, el encarecimiento de fletes, las demoras en la entrega de los productos, y la obstaculización de la recuperación en las economías regionales.

El EDIVIAR surgió del consenso de los gobiernos provinciales y nacional con relación a la conservación, ampliación y mejora de un modelo de red vial integrada¹⁶. Los proyectos viales incluidos en el EDIVIAR han sido priorizados adoptando los siguientes criterios: vinculación de sectores productivos, ponderación de la incidencia social de la vía, políticas nacionales y provinciales, estratégicos, seguridad vial, índice de estado y volumen de tránsito.

La lógica puede ser resumida en el siguiente diagrama:



El Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande tuvo como objetivo aportar inversiones para contribuir a resolver los problemas de conectividad y eficiencia del sistema vial en la RNG. Para esto, se planteó como estrategia la intervención en corredores viales prioritarios de la RVN y RVP que atiendan cuellos de botella importantes en la RNG, financiadas por el Gobierno Federal. Se consideró prioritaria la participación de las autoridades viales nacionales y provinciales, cuyas capacidades se consoliden mediante un componente de fortalecimiento institucional. Como resultado directo busca incrementar los niveles de carga transportada por las redes ubicadas en la RNG, acompañando la expansión de los sectores productivos, reduciendo los costos de operación vehicular.

Esto crea condiciones para alcanzar impactos en términos de competitividad logrando con ello mejorar el acceso a los centros de transformación de las *commodities* agrícolas (generalmente ubicados fuera de esta macro-región RNG), a nodos críticos de acopio, almacenamiento y transferencias de cargas, aportando activamente a los circuitos principales del comercio exterior argentino, y a los puntos más importantes de intercambio comercial con los cuatro países limítrofes de la región: Bolivia, Brasil, Chile y Paraguay (en particular por proximidad geográfica el de Paso de los Libres y el del Cristo Redentor, lo que repercutirá en una mayor competitividad para la RNG).

ii. Componentes

Componente A. Mejoramiento, ampliación y rehabilitación de la RVN (US\$976,7 millones). Incluye obras de aproximadamente 870 km de tramos prioritarios de la RVN en la RNG. Las obras consisten en ampliaciones de doble calzada, rehabilitación de vías asfaltadas, mejoramiento de ripio a pavimento, sistemas de

¹⁶ La integración se extiende hacia adentro, mejorando la accesibilidad desde la RVP y se expande hacia afuera de modo de transportar por la RVN de modo eficiente la producción regional en los puertos y grandes centros urbanos.

drenaje, y obras de arte. Las obras también incluyen la implantación de acciones que permitan mejorar la seguridad vial, incluyendo obras de demarcación horizontal y vertical, adecuación de pasos peatonales, y mejoras de geometría. Este componente planteó alrededor de 19 proyectos viales en las provincias de Corrientes, Chaco, Jujuy, Salta, Santiago del Estero y Tucumán. Las obras serán licitadas y administradas por la DNV.

Componente B. Mejoramiento, ampliación y rehabilitación de la RVP (US\$290,2 millones). Incluye obras en tramos prioritarios de la RVP en las provincias de la RNG. El costo de estas intervenciones será asumido por el gobierno nacional y las vías serán entregadas posteriormente para su administración y mantenimiento a las DPV respectivas. Preliminarmente se han identificado 23 proyectos viales en las provincias de Catamarca, Corrientes, Chaco, Formosa, Jujuy, Misiones, y Tucumán. Las obras de este componente serán administradas para efectos de licitación y construcción por la UCPPFE y una vez construidas serán entregadas a las DPV que corresponda quienes tendrán la responsabilidad de administrarlas y mantenerlas.

Componente C. Fortalecimiento institucional (US\$5 millones). Este componente comprende acciones de fortalecimiento de la función de planificación de las agencias de administración vial tanto federal como provinciales. Para esto se plantean estudios y diseño de sistemas y herramientas de gestión de la red vial, el financiamiento de planes viales provinciales, realización de inventarios viales, y desarrollo de sistemas de información, entre otros.

Componente D. Administración, estudios y supervisión (US\$64,3 millones). Este componente incluye los costos operativos de administración y gestión del programa; apoyo y costos incrementales de la Unidad de Coordinación de Programas y Proyectos de Financiamiento Externo (UCPyPFE) y la DNV, la inspección técnico ambiental de las obras, las evaluaciones y las auditorías. Este componente también financiará los estudios de preinversión para evaluar la viabilidad institucional, técnica, económica y socioambiental, y los diseños de los proyectos ejecutivos de las obras no incluidas en la muestra. En los costos incrementales de administración se ha incluido el fortalecimiento institucional a la DNV en el refuerzo de personal de la Unidad de Coordinación de Procedimientos Licitatorios (UCOPROLI), la unidad coordinadora de proyectos BID, y las áreas relacionadas con planificación, al igual que equipos y sistemas de apoyo para la División de Gestión Ambiental.

c. Revisión de la calidad del diseño

El proceso de formulación contó con varios elementos a destacar: (i) se efectuó un diagnóstico de los déficits de infraestructura de la RNG; (ii) se efectuó una planificación cuidadosa de las inversiones necesarias para hacer más eficiente la red vial, atendiendo a las proyecciones de desarrollo productivo del área y a las tendencias del sector agropecuario; (iii) se impulsó la participación de la DNV y la DNP en la formulación de las soluciones planteadas; y (iv) se planificó la ejecución de obras de infraestructura acompañadas con planes fortalecimiento de las agencias y con un gran optimismo respecto de sus curvas de desembolsos en los primeros años.

Revisión de la calidad del diseño			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Plenamente Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Menos que Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Insatisfactorio (I)

El diseño incluyó la selección de 11 proyectos viales¹⁷ (9 de la RNV y 2 de la RPV) que constituyeron la Muestra Representativa (MR) del programa, los cuales abarcaron la mayoría de las singularidades técnicas y ambientales del universo potencial de proyectos que compusieron el programa, y sus estudios de factibilidad y diseños se encontraban en un estado de preparación avanzado.

Asimismo, la DNV y las DPV presentaron una demanda potencial de 32 proyectos, para lo cual se diseñó un conjunto de criterios de elegibilidad técnica¹⁸, económica, financiera y ambiental para acceder a su no objeción.

Del análisis de la documentación presentada para las obras dentro de la MR se concluyó: (i) los beneficios esperados por su realización supera con creces los impactos ambientales y/o sociales que se producen; (ii) no se identificaron impactos ambientales o sociales de nivel significativo que impedían su realización; (iii) las obras cumplían con el nivel de exigencias ambientales requeridas por la legislación de Argentina, los manuales de Gestión Ambiental de la DNV y en lo concerniente a la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas del Banco (enero 2006), Reasentamiento Involuntario (OP 710) y Política Operativa sobre Pueblos Indígenas (febrero 2006); y (iv) se estipuló la realización de una auditoría ambiental independiente al finalizar cada obra.

Sintetizando:

- ✓ El diseño se basó en un sólido análisis de las debilidades de la RNG a partir de lo cual se decidieron intervenciones para reducir la subinversión que afecta la región, en el marco de una estrategia nacional.
- ✓ La nueva administración ingresada en 2015 mantiene como eje prioritario la reversión de los desequilibrios que afectan a RNG. Con el objetivo de afianzar una estrategia que comprenda entre sus ejes principales los conceptos de inclusión, social, igualdad de oportunidades e impulso a la competitividad, el Gobierno Nacional impulsa un programa de infraestructura denominado Plan Belgrano, cuyo ámbito geográfico principal de intervención es la RNG. Estudios referidos a cifras del 2014¹⁹ indican que la región NOA contaba con un 83,6% de las vías de la red vial nacional (RNV) pavimentadas mientras que la región NEA, la provincia de Buenos Aires y las provincias de la región Centro del país tenían pavimentado un 97,5%, 100% y 98,6%, respectivamente. Similar situación se da en cuanto a vías provinciales, en las que la provincia de Buenos Aires y las regiones Centro y Nuevo Cuyo tiene pavimentadas un 30,1%, 24,2%, y 27% de sus vías, respectivamente, mientras que en las provincias del NEA y NOA alcanza sólo a 20,2% y 16,9%.

¹⁷ Red Vial Nacional (RVN): Tres tramos en RN 14 en Corrientes (Tramos 6, 7 y 8), RN 16 en Chaco y Santiago del Estero, RN 51 y RN 16 en Salta, y RN 16 Tramo Monte Quemado (Chaco, Santiago del Estero y Salta); y dos de la Red Vial Provincial (RVP): RP 302 y RP 307 en la provincia de Tucumán. Si bien los documentos iniciales hablan de 10 Rutas que conforman la Muestra, son 11 ya de tres tramos de la RN16 se formaron cuatro.

¹⁸ El conjunto preliminar de criterios de elegibilidad incluía: (i) contar con proyecto ejecutivo; (ii) estudios de viabilidad socioeconómica, con TIR igual o superior al 12%; y (iii) contar con estudios ambientales, con un grado de profundidad necesario según el tipo de obra a ejecutarse, que permita definir el plan de gestión ambiental y el licenciamiento ambiental según la legislación nacional y provincial.

¹⁹ Nota Sectorial Infraestructura. 2016.

Ambos factores afectan la competitividad de la región cuyo nivel de conectividad se estimó para 2012 muy por debajo del promedio nacional²⁰.

- ✓ Si bien Argentina muestra adecuados niveles de vinculación vial, el aumento del Tráfico Diario Medio Anual (TDMA) en 58% a nivel nacional entre 2004 y 2014 ha producido altos niveles de congestión y, en consecuencia, aumento en los costos logísticos. Ello hace necesario ampliar la capacidad de las rutas, particularmente los accesos a las ciudades y al transporte de carga.

III. Resultados

a. Efectos directos

Partiendo de los supuestos iniciales de la formulación, se consideran los principales impactos y resultados del programa a nivel general y por componente, conforme a los indicadores establecidos en el PMR.

LOGRO DEL LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO (OD)		
Objetivos de desarrollo (propósito): Contribuir al desarrollo económico sostenible de la región NG. Para ello, el programa contribuirá a mejorar de manera sostenible las condiciones de accesibilidad, eficiencia y seguridad de vías prioritarias de la red vial nacional y vías alimentadoras de la red vial provincial.		
Clasificación: (X) Muy probable, () Probable, () Poco Probable, () Improbable.		
INDICADORES CLAVE DE IMPACTO		
No hay indicadores definidos de impacto.		
INDICADORES CLAVE DE RESULTADO		
1. Accesibilidad de la red vial de la RNG mejorada		
Indicador	Línea de base	Objetivos planeados y logrados
Índice de accesibilidad de vías pavimentadas en las provincias de la RNG. Unidad: % de incremento de TDM de camiones	0% (2006)	Meta al término del proyecto: 4% Alcanzado (2018): 11%. Medio de verificación: Informes de las DNV
Días de no transitabilidad (vía cerrada al tránsito), o con restricciones severas a la circulación en las rutas intervenidas. Unidad de medida: días por año	13 Días (2007)	Meta al término del proyecto: 0 Alcanzado (2018): 0. Medio de verificación: elaboración propia/informe de la Asociación Argentina de Carreteras

²⁰ El índice de conectividad es un indicador sintético que se construye a partir de tres variables estandarizadas, que incluyen indicadores como la cantidad y el estado de las vías nacionales y provinciales, el número y distancia a terminales portuarias, el movimiento total de mercaderías, entre otras. Por ejemplo, Jujuy, Salta y Formosa presentaban niveles de conectividad de 0,06, 0,08, y 0,1 respectivamente, mientras la provincia de Buenos Aires, Santa Fe, y CABA alcanzaban valores de 0,63, 0,54, y 0,46. Fuente: Instituto de Investigaciones Económicas, 2012.

Indicador	Línea de base	Objetivos planeados y logrados
Tiempo de viaje de usuarios de vehículos livianos en tramos intervenidos con ampliación de calzadas de la RN 14 (Provincia de Corrientes). Unidad de medida: horas anuales	640.000 (2005)	Meta al término del proyecto: 576.000 Alcanzado (2018): 512.000 Medio de verificación: elaboración propia/informe de la Asociación Argentina de Carreteras
2. Seguridad de la red vial de la RNG, mejorada		
Víctimas fatales por accidentes de tránsito en tramos intervenidos con ampliación de calzadas de la Ruta Nacional (RN) N°14 (Provincia de Corrientes). Unidad de medida: muertes por millón de vehículos	0,07 (2004)	Meta al término del proyecto: 0,05 Alcanzado (2018): 0,035 Medio de verificación: informes de la Asociación Argentina de Carreteras
3. Eficiencia de la red vial de la RNG mejorada		
Costos económicos promedio de operación vehicular en los tramos mejorados y pavimentados. Unidad de medida: US\$/vehículo/km	1,06 (2006)	Meta al término del proyecto: 0,83 Alcanzado (2018): 0,826 Medio de verificación: informes de las DNV
Costos económicos promedio de operación vehicular en los tramos con calzada duplicada. Unidad de medida: US\$/vehículo/km	0,54 (2006)	Meta al término del proyecto: 0,50 Alcanzado (2018): 0,495 Medio de verificación: elaboración propia con base en el informe de la Asociación Argentina de Carreteras
DPV del componente de fortalecimiento institucional que cuentan con un sistema de gestión vial mejorado. Unidad de medida: Porcentaje	0% (2006)	Meta al término del proyecto: 100% Alcanzado (2018): 56% Medio de verificación: informes de las DPV
Reformulación [X] N/A		

Resumen de los objetivos de desarrollo clasificación (OD):			
<input type="checkbox"/> Muy Probable(MP)	<input checked="" type="checkbox"/> Probable (S)	<input type="checkbox"/> Poco Probable (PP)	<input type="checkbox"/> Improbable (MI)
<p>El programa tenía como fin, contribuir al desarrollo sustentable de la RNG, medido a través del PBG per cápita. El impacto quedó evidenciado, mediante el informe²¹ elaborado por la Subsecretaría de Relaciones con Provincias, el cual analizó la evolución entre los años 2004 y 2013 de 17 indicadores relativos al eje población y condiciones de vida, a la producción, infraestructura y comunicaciones, y educación. De acuerdo con sus estimaciones, el NOA y NEA, tuvieron una evolución que duplicó la del resto del país.</p> <p>El proyecto ha generado un impacto muy significativo en la movilidad de la RNG, respaldado en los valores de TDMA estimados por la DNV y en los estudios de otras entidades. Los resultados generados por las intervenciones han contribuido al desarrollo de la industria, el agro y los servicios de toda la región.</p> <p>Del análisis de los indicadores de resultados surge que los valores alcanzados, superan las metas planeadas, como consecuencia de la reducción en los tiempos de viaje, en condiciones de seguridad, y con una importante reducción en la tasa de accidentes.</p> <p>Las obras que fueron planificadas de acuerdo con el EDIVAR, que resultaron en el mejoramiento, ampliación y la rehabilitación de corredores viales, han optimizado la accesibilidad a los centros de producción, y la conectividad con mercados locales y externos.</p> <p>Se espera que estos beneficios, y su sostenibilidad en el tiempo, contribuyan a reducir la brecha de desarrollo económico y social de la RNG vis à vis el resto del país. Los beneficiarios principales serán la industria productiva y los pobladores de una región pobre del país que conforman las provincias de la RNG.</p> <p>La RN N°14, representativa de las obras ejecutadas, era poco segura, debido fundamentalmente a la escasa visibilidad de sobrepaso, a la falta de aptitud de las banquetas para el estacionamiento de emergencia, y a la deficiencia en el diseño de la mayoría de las intersecciones. A fin de solucionar estos problemas, se diseñó la construcción de una segunda calzada, con sus obras básicas y pavimentación, banquetas, intersecciones, señalización horizontal y vertical, iluminación de intersecciones, balizamientos, obras de seguridad y obras complementarias, todo ello con el objetivo de facilitar el tránsito en condiciones de mayor seguridad, incrementando la capacidad operativa, logrando una disminución en los costos generalizados de viaje de los usuarios, al igual que en los accidentes. Asimismo, un fuerte impacto en la industria turística de la región.</p> <p>Desde el punto de vista socioambiental se han generado los impactos positivos planificados, en un marco de intervenciones que permitieron un mayor desarrollo económico de las regiones más relegadas del país. El perfil de las obras ejecutadas estuvo representado esencialmente, por el mejoramiento de vías existentes, lo cual limita los impactos ambientales de las mismas.</p> <p>Las inversiones en equipamiento y comunicación centralizadas en la DNV prestarán servicio de apoyo a todas las provincias beneficiadas por el programa, representando un cambio significativo y cualitativo en el control y seguimiento del estado de las redes viales provinciales.</p> <p>Se considera la clasificación muy probable, ya que los indicadores muestran cifras satisfactorias, y existen factores (desarrollo productivo, actividad turística, etc.) en la región, que muestran signos positivos, como consecuencia de las inversiones estructurales ejecutadas.</p>			

²¹ Indicador de Desarrollo Relativo Provincial (IDERP) Resultados Regionales. Subsecretaría de Relaciones con Provincias, febrero 2015.

Es importante destacar que la inspección y supervisión de las obras fueron realizadas por la DNV y las respectivas DPV, lo cual generó además ahorros en la contratación de terceros. La supervisión con personal propio capacitado generó beneficios en cuanto a la calidad final de la obra, al cumplirse exactamente lo estipulado por los pliegos de la licitación, y además permite tomar decisiones durante su ejecución que redundan en mejoras en las obras, y en algunos casos, compensar determinados trabajos, lo cual representa no incrementar las erogaciones.

Estrategia de País: El programa conformó una herramienta estructural en la estrategia concurrente del gobierno y del BID, representado por la focalización de intervenciones en las provincias del NEA y NOA.

Uno de los sostenes de los tres ejes estratégicos que guían las acciones operativas soberana²², lo conforman las acciones tendientes a reducir el déficit de infraestructura vial que generan pérdidas de competitividad y que afectan a los segmentos de menores ingresos. El país cuenta con indicadores de extensión de redes de carretera, de porcentaje de rutas pavimentadas y de calidad vial y portuaria que están por debajo de los esperados para el nivel de ingreso de Argentina. El gobierno elaboró un Sistema de Indicadores de Desarrollo Provincial (SIDEPA)²³ en el año 2015, que permite establecer un ordenamiento de las jurisdicciones de nivel provincial en función de las diferencias relativas en su desarrollo, a la vez que provee de elementos para el análisis de su evolución, mediante el análisis de indicadores de infraestructura y comunicaciones (densidad de caminos pavimentados). En el período 2004 - 2013 todas las regiones evolucionaron positivamente en términos de desarrollo, sin embargo, las regiones de mejor desempeño entre 2004 y 2013 fueron NOA y NEA, que mostraron tasas de crecimiento medio anual del 8,6% y del 9,5%, respectivamente.

b. Externalidades

Se identificaron las siguientes externalidades positivas:

- Generación de capacidades en las áreas regionales que cubren fines más amplios que los planteados por el programa.
- Las estructuras provinciales consolidadas, contribuirá a lograr los objetivos planteados por el nuevo GdA, al reafirmar el desarrollo de infraestructura en la RNG.
- La posibilidad de replicar el modelo de fortalecimiento de las unidades provinciales, en otras regiones.
- La participación de personal de la DNV y las DPV en la supervisión e inspección de más de 30 obras que representó el programa, generó por sí, un fortalecimiento del personal de dichas entidades, que se traslada a la ejecución de las nuevas que tienen programado el gobierno nacional y los provinciales, de acuerdo con plan estratégico expresado por el gobierno nacional.

Una de las externalidades de este tipo de proyectos es la mejora del entorno urbano. Si bien el proyecto ha considerado algunas intervenciones de la mejora del espacio público, se ha apreciado inversión privada en las áreas aledañas al proyecto que ha mejorado el entorno.

Si bien se puede considerar que, en términos generales, el proyecto ha impulsado una revaloración del entorno urbano, existen determinadas áreas focalizadas, en las que el

²² (i) Mejora del ambiente de negocios; (ii) fortalecimiento de la Integración e inserción del sector privado a las cadenas de valor; y (iii) reducción de la pobreza y la desigualdad.

²³ Indicador de desarrollo relativo provincial – IDERP – febrero 2015.

proyecto ha modificado generando un efecto catalizador. El proyecto, al ser considerado por la opinión pública, como un sistema eficiente y exitoso, se constituye como un elemento catalizador importante para el resto del sistema tradicional. Con la puesta en marcha del proyecto, varias empresas del transporte público tradicional, han iniciado un proceso de renovación de flota. A su vez, el rápido éxito del proyecto ha generado expectativas en otras ciudades del país.

c. Productos

PROGRESO EN LA IMPLEMENTACION (PI)		
Componentes (productos)	Indicadores claves del producto	
Componente A. Mejoramiento, ampliación y rehabilitación de la RVN. Costo total: US\$638.988.396,77. BID: US\$445.411.520,87. Contrapartida: US\$193.576.875,90. Clasificación. Satisfactorio.		
	Planeados	Fin de proyecto
Kilómetros de RVN intervenida (con obras mejoramiento, rehabilitación y ampliación). Unidad de medida: km	301,78	294,78
Componente B. Mejoramiento, ampliación y rehabilitación de la RVP. Costo total: US\$856.123.161,93. BID: US\$726.451.973,69. Contrapartida: US\$129.671.188,24. Clasificación. Muy satisfactorio.		
	Planeados	Fin de proyecto
Kilómetros de RVP intervenida con obras de mejoramiento. Unidad de medida: km	528,15	548,9
RVP intervenida con obras de rehabilitación. Unidad de medida: km	198	223,75
RVP intervenida con obras de ampliación. Unidad de medida: km	11,76	13,16
Componente C. Fortalecimiento institucional. Costo total: US\$11.922.864,00. BID: US\$12.435.942,05. Contrapartida: US\$ 0. Clasificación. Muy satisfactorio.		
	Planeados	Fin de proyecto
Diagnóstico integral de las DPV. Unidad de medida: cantidad de estudios	5	4
Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. El programa contemplaba una compleja matriz de obras sobre rutas nacionales y provinciales en la RNG cuya implementación implicaba la ejecución de una multiplicidad de acciones con la participación y coordinación de varias provincias. Si bien, se han alcanzado los objetivos planteados, lo que ha permitido generar un impacto directo en la región, y de esta manera reducir las desigualdades con otras regiones del país con mayor infraestructura, se ha modificado la proporción de rutas nacionales y provinciales intervenidas (ver cuadro A8). En anexo se detalla la matriz de Marco Lógico del documento del proyecto. (Ver anexo 6). Por otro lado, en el anexo 7 se detalla la compra de equipamiento realizado en el marco del Componente de Fortalecimiento Institucional del presente programa que fueron parcialmente financiadas por el Préstamo 2698/OC-AR.		
RESUMEN DEL PROGRESO EN LA IMPLEMENTACIÓN CLASIFICACIÓN (PI):		
[] Muy Satisfactorio (MS)	[X] Satisfactorio (S)	[] Poco Satisfactorio (I)
[] Muy Insatisfactorio (MI)		

d. Costos del Proyecto

	Presupuesto Original (mil US\$)			Ejecutado (mil US\$)			Desvíos		
Categoría de inversión	BID	LOCAL	TOTAL	BID	LOCAL	TOTAL	BID	LOCAL	TOTAL
1 Costos directos	1.033.520	253.380	1.286.900	1.184.299	323.248	1.507.547	15%	28%	17%
1.1 RVN	781.360	195.340	976.700	445.411	193.577	638.988	-43%	-1%	-35%
1.2 RVP	232.160	58.040	290.200	726.452	129.671	856.123	213%	123%	195%
1.3 Fort. Institucional	20.000	0	20.000	12.436	0	12.436	-38%	0%	-38%
2 Ingeniería y administración	64.317	0	64.317	11.129	0	11.129	-83%	0%	-83%
2.1 Estudios	22.096	0	22.096	2.592	0	2.592	-88%	0%	-88%
2.2 Inspección Técnica	38.777	0	38.777	4.073	0	4.073	-89%	0%	-89%
2.3 Administración	3.444	0	3.444	4.464	0	4.464	30%	0%	30%
Imprevistos	102.163	46.620	148.783	0	0		-100%	-100%	-100%
Total	1.200.000	300.000	1.500.000	1.195.428	323.248	1.518.676	0%	8%	1%
Pari Passu	80%	20%		79%	21%				

Del análisis de lo finalmente ejecutado al cierre del programa (29/6/2018), se puede destacar los siguientes aspectos: a) Para la realización de las RN las inversiones totales fueron un 35% menores a las previstas en el Contrato de Préstamo b) las inversiones en las obras correspondientes a las rutas provinciales se aumentaron en un 200%; c) surge una diferencia en lo presupuestado, respecto a las erogaciones de las acciones de fortalecimiento (-38%) como consecuencia de las inversiones que se encuentran en ejecución y cuyos saldos pendientes de pago se realizarán mediante el programa de Infraestructura Vial del Norte Grande II- Préstamo 2698/OC-AR- (ver Anexo 7), y finalmente d) sobre el componente de ingeniería y administración el gasto también fue menor al estimado durante la preparación.

Cabe destacar que en el plazo original del programa (seis años), se desembolsaron el 82% de los fondos BID, como contrapartida de un conjunto significativo de obras viales con la participación necesaria de no sólo la DNV, sino también de distintas vialidades provinciales. El fuerte incremento de costos en dólares de la construcción afectó el alcance de la cantidad de proyectos a ser financiados. A modo de ejemplo, y como se detalla en el Anexo 6, las rutas que conformaban la MR y que fueron construidas, vieron incrementados sus costos por km en un 151%, en relación con el costo de presupuestario al momento de diseño del programa. El incremento de las erogaciones con relación a los contratos iniciales firmados con las empresas constructoras, fueron de un 55%, como consecuencia de modificaciones de obra (20%) y de ajustes de precios (35%) de acuerdo los términos de los contratos respectivos. Es decir, que el cronograma de inicio de obras ejecutado también impactó en la necesidad de actualizar los presupuestos presentados al inicio del programa. El comportamiento de ciertas variables macroeconómicas, como el tipo de cambio y el costo de construcción, en un país con altos índices de inflación, que hasta la fecha se mantienen, generar fuertes distorsiones al momento de la implementación de inversiones de infraestructura.

Al momento del diseño, se había presupuestado una mayor ejecución de obras en RVN con relación a las RVP, sin embargo, se observa un cambio en la estrategia respecto a que finalmente se destinaron mayores recursos a obras de la RVP, con relación a la RVN. Sin embargo, esta situación estaba contemplada en sus inicios, dado la cantidad de proyectos viales provinciales que estaban en distintos procesos de preparación y que formaron parte de la presentación inicial. Asimismo, por las características del programa, con la participación no sólo del gobierno nacional, sino también de 9 provincias de la RNG y de las urgencias que se presentan en un plazo prolongado de ejecución del proyecto. En el Anexo se detallan intervenciones de fortalecimiento que fueron licitadas bajo el presente programa, las cuales están en proceso de ejecución y tienen saldos pendientes de pago.

IV. Implementación del proyecto

a. Análisis de los factores críticos

Pueden señalarse principalmente como elementos condicionantes de su implementación aspectos organizacionales, así como factores externos que incidieron sobre el sector.

Factores de gestión:

- La formulación del proyecto fue excesivamente optimista respecto de la curva de desembolsos en los primeros años.
- Los cambios en la estructura de gobierno representaron modificaciones en el organigrama funcional y operativo de la UE, que se tradujeron inicialmente, en demoras en la ejecución de las intervenciones. Sin embargo, la vasta experiencia de la estructura permitió alcanzar con éxito la ejecución final.
- La DNV y las DPV cumplieron una actuación primordial en el proceso de inspección y supervisión técnica y socioambiental.

- Los distintos actores ejecutaron en cuatro años, una importante cantidad de acciones representando aproximadamente el 75% de los desembolsos.
- La UE gestionó eficientemente los sistemas y procesos necesarios para el desarrollo del programa.

Factores de contexto que afectaron la ejecución:

- Fue necesario ajustar los costos de los proyectos tomando en cuenta factores como el aumento en los costos de construcción en el país, producto de la sólida recuperación económica y la alta demanda.
- Se mantuvo la anuencia de todos los sectores políticos, sobre la importancia de mantener el compromiso de inversiones y fortalecimiento de la Región.

b. Desempeño del prestatario/agencia ejecutora

El organismo ejecutor es la UEP, UCPyPFE, inicialmente perteneciente al MINPLAN, y actualmente dentro de la DNV; responsabilizándose por las tareas de adquisiciones, contrataciones y pagos, y la responsabilidad de implementar las acciones necesarias para cumplir las condiciones contractuales con el Banco.

La UEP ha desempeñado satisfactoriamente su función, a partir de una tarea eficiente y apropiada de sus compromisos reglamentarios, administrativos y fiduciarios. Simultáneamente, ejerció su función de ente coordinador con las unidades subejecutoras.

Clasificación del Desempeño del Prestatario/Agencia Ejecutora			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

c. Desempeño del Banco

Clasificación del Desempeño del Banco			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

Durante la etapa de preparación de la operación el apoyo del Banco permitió diseñar un programa consistente con las necesidades del transporte vial en la región. En la etapa de ejecución, la supervisión mejoró la calidad de la operación y significó un apoyo indispensable para alcanzar niveles de eficacia aceptables, minimizando y corrigiendo los desvíos. El Banco demostró apoyo continuo y constructivo a las iniciativas de la UEP, para lo cual puso a disposición el asesoramiento permanente hacia el equipo de la contraparte. Se adjunta la evaluación del prestatario en el Anexo 2.

V. Sostenibilidad

a. Análisis de factores críticos

En las entrevistas bilaterales con actores relevantes del sector se identificaron factores críticos que inciden en la sostenibilidad del programa, destacándose que la propia

intervención conlleva avances sustanciales en las distintas áreas que fortalecen su gestión futura.

Los principales elementos críticos positivos para el sostenimiento de los objetivos pueden enumerarse como sigue: (i) la baja rotación de la gerencia técnica y de buena parte de la planta profesional; (ii) el aumento de la capacidad técnico-operativa; y (iii) los avances en la organización de las instituciones provinciales brindaron un mejor marco para enfrentar las complejidades que se fueron presentando.

La coordinación de las acciones, análisis de problemática y las decisiones sobre la coparticipación destinada a la red vial es realizada a través del Consejo Vial Federal (CVF), entidad en la que participan delegados del gobierno nacional y los gobiernos provinciales, generalmente los administradores de cada DPV y delegados provinciales de la DNV. El CVF produce el EDIVIAR, en el que cada gobierno provincial y cada delegación provincial de la DNV incluye sus prioridades de inversión a corto, mediano, y largo plazo de los próximos 10 años.

Dada la multiplicidad de intervenciones ejecutadas con la participación de distintos beneficiarios finales, existe un riesgo de impacto ambiental posterior a la ejecución de las obras. Sin embargo, los estudios ambientales que formaron parte de los diseños y la política de mantenimiento de las respectivas Direcciones de vialidad son un factor mitigante de dichos potenciales riesgos,

b. Riesgos potenciales

Los principales factores de riesgo del programa se reseñan a continuación, así como las medidas de mitigación, la mayoría de ellas a ser consideradas en fases sucesivas.

Factores que inciden en la sostenibilidad del programa	Medidas de mitigación efectuadas/previstas
La sostenibilidad del programa y la capacidad de gestión de mantenimiento vial de las DPV y de la DNV.	Se elaboró un análisis de la capacidad financiera, técnica y administrativa de las DPV para dar mantenimiento a las obras financiadas por el programa durante el período de vida útil de las mismas.
	El gobierno electo en el año 2015 mantiene como uno de sus ejes de gestión, las inversiones en el sector, con un ambicioso plan de inversiones (US\$12,572 millones bajo el sistema de participación pública privada). Se prevé construir 2.800 km de autopistas, 4.000 km de rutas seguras y 13.000 km de pavimentaciones.
	La DNV cuenta con un presupuesto anual de AR\$32.000 millones para obras y mantenimientos.
Que los análisis de factibilidad técnica, socioeconómica y ambiental no hayan sido satisfactorios.	El programa financió el fortalecimiento de la función de planificación de las DPV a partir de estudios y el diseño de sistemas y herramientas de gestión de la red vial, desarrollo de sistemas de información, equipamiento de laboratorio, entre otros; todas estas acciones reducen los riesgos descriptos.

Inconvenientes de coordinación para la operación y el mantenimiento de las obras, entre la DNV y las DPV.	Se firmaron convenios de adhesión y transferencia de obras entre el ejecutor y las provincias, lo que contribuyó a resolver los problemas de coordinación entre estos actores y garantizar los recursos necesarios para el mantenimiento y operación de las obras, así como la supervisión técnica de los proyectos por parte de las DPV.
Que las distintas jurisdicciones no mantengan una política de prevención de la siniestralidad, acorde a las inversiones realizadas.	El gobierno nacional cuenta con un plan de infraestructura vial, que complementa las inversiones realizadas. Asimismo, cuenta con un plan de acción para reducir los incidentes de tránsito, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
Limitantes en el financiamiento por parte de las provincias.	Las provincias han mostrado mejoras sustantivas en sus finanzas, lo que le ha permitido destinar mayores fondos al mantenimiento de obras ejecutadas y fortalecimiento de los organismos provinciales.

Se considera que el comportamiento futuro de los factores críticos presentados en la tabla anterior, en función de las medidas de mitigación mencionadas, no pone en riesgo la sostenibilidad de los resultados alcanzados. Se observó en la ejecución que la apropiada administración de estos aspectos ha evitado impactos negativos relevantes sobre el programa.

c. Capacidad Institucional

Las capacidades de la UEP en materia de gestión se han perfeccionado a largo de la ejecución del programa. Se han establecido procesos operativos, sistemas y mecanismos adecuados de gestión y control de la ejecución de actividades. Asimismo, la experiencia en servicio ha beneficiado a los técnicos y profesionales que la componen.

La DNV, como eje principal en la determinación de la política vial del país, prevé invertir AR\$200.000 millones de pesos en obras, 60% de los cuales se destinarán a la creación de autopistas. Cuenta con más de ocho décadas de existencia. Realiza con personal y maquinaria propia la conservación de los tramos de la Red Troncal Nacional no Concesionada que no estando abarcada por el Programa de Contratos de Reconstrucción y Mantenimiento ni atendida por mantenimiento contratado o por convenio, han quedado a su cargo. Para ello, realiza tareas de bacheo, perfilado y calce de banquetas, limpieza de desagües y alcantarillas, corte de pastos y malezas, y otras. En el año 2017, su meta de mantenimiento por administración fue de 7.554 km. Asimismo, atiende el señalamiento horizontal de todas las rutas que integran la RVN de caminos pavimentados.

Clasificación de sostenibilidad (SO)			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

VI. Evaluación y seguimiento

a. Información sobre resultados

En alguno de los casos, resulta compleja la identificación de la atribución de las operaciones del Banco y las metas estratégicas, pues los resultados no sólo dependen de ellas sino de las acciones e intervenciones de múltiples actores, incluyendo a los gobiernos nacionales y provinciales, así como de otras variables exógenas a las intervenciones. En este caso se evidencia una clara mejora en los indicadores de resultado del programa en cuanto a la mejora de manera sostenible las condiciones de accesibilidad, eficiencia y seguridad de vías prioritarias de la red vial nacional y vías alimentadoras de la red vial provincial. Sin embargo, los criterios de selección de las obras basados en objetivos de ejecución rápida de los recursos y la escasez de planes regionales integrales dificultan las tareas de atribución de impactos sobre el objetivo de desarrollo de contribuir al desarrollo económico sostenible de la región NG.

b. Seguimiento futuro y evaluación ex post

En el caso de futuros análisis de impactos económicos de programas viales la metodología recomendada para la atribución de resultados es el método reflexivo. Esta metodología consiste en evaluar los indicadores de impacto y resultado (Y) antes ($t=0$) y después del programa ($t=1$). Aunque en la mayoría de los escenarios esta metodología no es considerada óptima para la identificación de impactos de manera rigurosa, en este caso en particular una metodología reflexiva podría generar reflexiones útiles sobre el impacto del proyecto.

Se sugiere que el análisis de los resultados e impactos alcanzados sea considerado como una fuente de información a los fines de la formulación de las futuras intervenciones y como una acción de fortalecimiento de las capacidades institucionales de los actores.

VII. Lecciones aprendidas

El proceso de implementación ha sido una etapa de aprendizaje ha contribuido a que desarrollen instrumentos más efectivos de gestión. Se exponen a continuación las principales lecciones aprendidas:

- (i) Se adoptó un esquema de ejecución probado, basado en la experiencia de unidades ejecutoras de programas similares. Contar con una UEP con competencia desde el punto de vista técnico y operativo, es necesario para lograr un uso eficiente de los fondos, para un programa de las características, del presente.
- (ii) La solidez legal, institucional y técnica de las DPV provinciales es la base para la sostenibilidad de los resultados alcanzados mediante programas de mantenimiento y planificación futura. Se recomienda persistir en las estrategias de fortalecimiento de las capacidades de gestión a nivel provincial a fin de mejorar los logros técnicos.
- (iii) La importancia de la sinergia y comunicación continua entre el ejecutor con los diferentes actores: Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda, Jefatura de Gabinete de Ministros, Vialidades Provinciales y Organismo Multilateral. Sobre este

punto se desatacó la importancia del fortalecimiento de las capacidades de gestión a nivel provincial.

- (iv) Se constata que los objetivos de largo plazo nacional requieren de una institucionalidad moderna y sostenible. Durante la implementación se verificó que la actividad y las expectativas positivas sobre la continuidad generan efectos beneficiosos en la armonización de políticas y acciones en la materia y en las relaciones con el sector privado en las áreas productivas.
- (v) En la complejidad del perfil de intervenciones que comprendía el programa, lo significativo del monto y el exiguo plazo inicial de 6 años para su ejecución, se alcanzó un nivel de desembolsos del 82%. Se sugiere analizar algún derrame de fondos de las operaciones individuales de un CCLIP a sus siguientes etapas de forma tal de evitar prórrogas.
- (vi) Se recalcó la importancia de la revisión y actualización de proyectos ejecutivos mediante visitas de campo en forma previa a su aprobación con el objetivo de evitar futuras modificaciones de obra.
- (vii) La importancia de los beneficios directos e indirectos, que se generan al contar con una estructura y personal capacitado propio, para desarrollar las actividades de inspección y supervisión de las obras. El proceso de fortalecimiento permite contar con un sistema integrado a nivel nacional sobre el estado e inventario de rutas para prevenir deterioros y garantizar un correcto mantenimiento y sostenibilidad de las inversiones.
- (viii) Resaltar la importancia de actuar en paralelo a la ejecución de proyectos sobre el fortalecimiento institucional de las entidades viales a partir del análisis de su capacidad institucional, técnico administrativa y financiera.

AYUDA MEMORIA

TALLER DE CIERRE

Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande

1851/OC-AR (AR-L1014)

20 de noviembre de 2018

I. Antecedentes

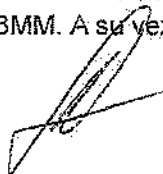
- 1.1 El Taller de Cierre tuvo como propósito llevar a cabo una evaluación conjunta de los resultados alcanzados por el Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande del Préstamo 1851/OC-AR, así como también el desempeño de la ejecución, analizando los factores que contribuyeron o dificultaron el logro de los mismos.
- 1.2 El Taller se llevó a cabo en las instalaciones del BID y la agenda del mismo se estructuró de la siguiente forma: (i) contexto del Programa; (ii) resultados alcanzados y principales desafíos; (iii) efectividad de las herramientas y (iv) lecciones aprendidas.

II. Participantes

- 2.1 Los participantes por la Dirección Nacional de Vialidad fueron Augusto García y Claudio Margolin; Claudia Irazu de la Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación; Leonardo Poma por el Ministerio de Hacienda; y Juan Manuel Leño, Gabriela Szarfer, Horacio Civelli, Fabián Schvartzer y Adrián Roccatagliata del Banco Interamericano de Desarrollo.

III. Conclusiones

- 3.1 Todos los participantes concordaron con que el Programa cumplió satisfactoriamente con los objetivos pensados en su diseño, alcanzándose los resultados y productos esperados para cada uno de sus componentes.
- 3.2 A nivel producto, el Programa intervino en 31 obras de ampliación, rehabilitación o mejora por un total de 1.081 km con una inversión de USD 1.473MM. A su vez, aportó financiamiento a diversas obras de los Programas



2698/OC-AR y 3050/OC-AR, con una inversión de USD 19,2MM, lo que representa 17Km de ruta. Entre las intervenciones, se puede mencionar:

- 63km en la RN 14, tramo 6 en Corrientes,
- 63km en la RN 14, tramo 7 en Corrientes,
- 32km en la RN 14, tramo 8 en Corrientes,
- 8km en la RN 117, tramo 8 en Corrientes,
- 44km en la RN 16, límite Santiago/Chaco Sección 6 en Salta,
- 48km en la RN 16, límite Santiago/Chaco Sección 7 en Salta,
- 24km en la RN 38, tramo 3 en Tucumán,
- 13km en la RN 38, tramo 5 en Tucumán,
- 57km en la RP 307, en Tucumán,
- 8km en la RP 302, en Tucumán,
- 12km en la RP 303, en Tucumán,
- 6km en la RP 314, en Tucumán,
- 27km en la RP 5, en Chaco,
- 57km en la RP 6, en Chaco,
- 13km en la RP 9, Tramo 1 en Chaco,
- 20km en la RP 9, Tramo 2 en Chaco,
- 23km en la RP 9, Subsección I en Formosa,
- 23km en la RP 9, Subsección II en Formosa,
- 30km en la RP 28, Sección 1a en Formosa,
- 17km en la RP 28, Sección 1b en Formosa,
- 4km en la RP 28, Sección 2 en Formosa,
- 16km en la RP 28, Sección 3 en Formosa,
- 3.5km en la Vinculación RP 2 en Formosa,
- 54km en la RP 221, en Misiones,
- 198km en la RP 176, en Santiago del Estero,
- 102km en la RP 6, en Santiago del Estero,
- 83km en la RP 3, en Santiago del Estero,
- 32km en la RP 18, en Santiago del Estero,
- 0.88km en la RVN del Programa BID 2698,
- 8.94km en la RVP del Programa BID 2698,
- 8.22km en la RVP del Programa BID 3050,
- Inversiones en equipos para fortalecimiento institucional por USD21MM.

3.3 A nivel de resultados: Se mejoró el índice de accesibilidad de vías pavimentadas en las provincias del Norte Grande pasando de una línea de base de 0% de incremento de TDM de camiones en 2006 a un 11% en 2018, se bajaron los días de no transitabilidad de 13 a 0 en 2018 y se disminuyeron las horas anuales de viaje de usuarios de vehículos livianos de 640.000 en

2005 a 512.000 horas en 2018. En cuanto a la seguridad vial se redujo el número de víctimas fatales por accidentes en muertes por millón de vehículos de 0.07 en 2004 a 0.035 en 2018. Finalmente, en cuanto a la eficiencia de la red, el costo promedio de operación vehicular por kilómetro disminuyó de 1.06 a 0.826 en los tramos mejorados y pavimentados y de 0.54 a 0.495 de los tramos con calzada duplicada.

- 3.4 Respecto de la ejecución del Programa, el mismo llegó a desembolsarse en un 99,6% y acumuló en su ciclo de vida 63 meses de prórroga. Si bien la cantidad de meses de prórroga es significativa, se observa que, para la fecha final de desembolsos original en marzo de 2013, el monto desembolsado era del 83,4% del financiamiento. Las demoras se explican en la dificultad para comprometer los recursos destinados al fortalecimiento institucional y en demoras en la finalización de algunas de las obras de la Red Nacional. A su vez, las variaciones en el tipo de cambio en los últimos años se tradujeron en más recursos para comprometer por parte de la Unidad Ejecutora.
- 3.5 Como factores críticos de la implementación, se mencionó la estabilidad en cuanto a las prioridades políticas sobre la importancia de mantener el compromiso de inversiones y fortalecimiento de la región, y al fuerte compromiso de la DNV y de las DPV para atender a una multiplicidad de obras de diversas complejidades.

IV. Lecciones Aprendidas

4.1 Durante el taller se identificaron las siguientes lecciones aprendidas:

- La designación de un Organismo Ejecutor con la competencia necesaria técnica y operativa para coordinar y llevar a cabo las diferentes actividades que componen la ejecución de un programa de Obras Múltiples con un Organismo Multilateral de Crédito es clave a la hora de garantizar una correcta ejecución.
- La importancia de la sinergia y comunicación continua entre el Ejecutor con los diferentes actores: Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda, Jefatura de Gabinete de Ministros, Vialidades Provinciales y Organismo Multilateral.
- Se destaca la importancia del Fortalecimiento Institucional, en las capacidades de gestión a nivel nacional y provincial, para el desarrollo de objetivos de largo plazo nacionales, que requieren de una institucionalidad moderna y sostenible.
- Se mencionó como lección aprendida la dificultad de gestionar un Préstamo tan grande en un plazo de 6 años. En este sentido, y considerando que para la fecha final original de desembolsos el



Programa se encontraba desembolsado en un 83%, se podría estudiar algún mecanismo de derrame de fondos a otros Programas de forma tal de evitar prórrogas.

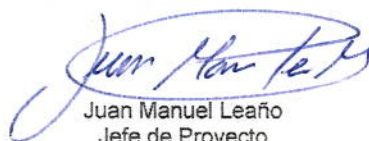
- Se recalcó la importancia de la revisión y actualización de Proyectos Ejecutivos mediante visitas de campo en forma previa a su aprobación con el objetivo de evitar futuras modificaciones de obra.
- Se destacó la importancia de la supervisión de obra y de contar con un sistema integrado a nivel nacional sobre el estado e inventario de rutas para prevenir deterioros y garantizar un correcto mantenimiento y sostenibilidad de la inversión.

V. Próximos Pasos

- 5.1 Los próximos pasos hacia el cierre de la operación incluyen: (i) producir y distribuir la versión final del Informe de Terminación del Proyecto (PCR) con base en las recomendaciones y discusiones del Taller de Cierre y (ii) realizar la devolución de fondos no utilizados al Banco por aproximadamente USD2MM y proceder a su cancelación.



Ing. Augusto Garcia
Subgerente de Coordinación de Programas y
Proyectos BID
Dirección Nacional de Vialidad
Ministerio de Transporte



Juan Manuel Leaño
Jefe de Proyecto
Banco Interamericano de Desarrollo

Banco Interamericano de Desarrollo
Informe de Terminación de Proyecto BID 1851/OC-AR
Evaluación del Prestatario

PROYECTO: AR-L1014 Préstamo: 1851/OC-AR	Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande
Agencia ejecutora (AE):	Dirección Nacional de Vialidad, Ministerio de Transporte.
Prestatario:	República Argentina
Fecha aprobación Directorio: 28 de febrero de 2007	Fecha efectividad del contrato préstamo: 29 de Marzo de 2007
Fecha evaluación Prestatario: 20 noviembre de 2018	Fecha realización Taller de Cierre: 20 de noviembre de 2018

Clasificación del Desempeño del proyecto por el Prestatario

La probabilidad de lograr su Objetivo(s) de Desarrollo:

☒ Muy Probable (MP) ☐ Probable (P) ☐ Poco Probable (PP) ☐ Improbable (I)

Implementación del Proyecto:

☒ Muy Satisfactorio (MS) ☐ Satisfactorio (S) ☐ Poco Satisfactorio (PS) ☐ Muy Insatisfactorio (MI)

Sostenibilidad de Resultados de Proyecto

☐ Muy Probable (MP) ☒ Probable (P) ☐ Poco Probable (PP) ☐ Improbable (I)

Comentarios: Los resultados del Programa han sido satisfactorios, cumpliendo con prácticamente todas las metas inicialmente planteadas, pero dada las asimetrías de la Región Norte Grande con respecto al resto del país, de no continuar realizando inversiones en la región, la sostenibilidad de las inversiones realizadas, podrán verse afectadas en el tiempo.

Desempeño del Prestatario

Por favor clasifique su propio desempeño durante la preparación y ejecución del Proyecto:

☐ Muy Satisfactorio (MS) ☒ Satisfactorio (S) ☐ Poco Satisfactorio (PS) ☐ Muy Insatisfactorio (MI)

Comentarios: La Unidad ejecutora se fue terminando de conformar durante la ejecución del Programa hasta llegar a tener un equipo de profesionales acorde para la ejecución de un préstamo de la envergadura de este. Al mismo tiempo, las DPVs se encontraban sin experiencia en la gestión de obras a través de organismos multilaterales de crédito, con lo cual llevo un tiempo de adaptación y capacitación para estar a la altura de las necesidades.

Desempeño del Banco

Por favor clasifique el desempeño del Banco durante la preparación y ejecución del Proyecto. Elementos a considerar incluyen hasta qué punto el Banco facilitó la participación en el diseño, propuso adecuadas soluciones técnicas a problemas identificados y respondió a las necesidades del Prestatario (sentido del tiempo en la respuesta del Banco y selección de tipo de instrumento), así como brindó asistencia técnica (y la flexibilidad de responder a situaciones de emergencia durante la implementación).

Los comentarios serán incorporados al PCR sin ser alterados.

☒ Muy Satisfactorio (MS) ☐ Satisfactorio (S) ☐ Poco Satisfactorio (PS) ☐ Muy Insatisfactorio (MI)

Comentarios: El desempeño del Banco ha sido muy satisfactorio colaborando y prestando su experiencia en la gestión del préstamo.



INFORME DE CIERRE

Préstamo BID 1851/OC-AR

INDICE

I. EL PROGRAMA	1
I.1. Datos Básicos.....	1
I.2. Marco de Referencia	2
La región del Norte Grande.....	2
Transporte y sector productivo.....	2
El subsector vial.....	3
Estrategia del País para la RNG	3
I.3. El Préstamo	4
Objetivos	4
Descripción y Alcance.....	5
Costos del Programa y Financiamiento.....	7
Desarrollo Financiero	8
II. Ejecución del Programa:	9
II.1. Ejecución de las Obras.....	9
II.2. EJECUCION DE LOS COMPONENTES.....	14
Componente A: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la Red Vial Nacional.....	14
OBRAS TERMINADAS	14
CONVOCATORIAS SUSPENDIDAS	25
Componente B: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la Red Vial Provincial	26
Pagos de certificados de obra de los Programas BID 2698 y 3050, efectuados con fondos del Programa BID 1851	70
Componente C: Fortalecimiento Institucional	76
Componente D: Administración, Estudios e Inspección	79
III. Matriz de Marco Lógico	81
IV. Lecciones aprendidas	83

I. EL PROGRAMA

I.1. Datos Básicos

Nº de Proyecto	AR-L1014
Nº de Préstamo	1851/OC-AR
Nombre:	Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande
Prestatario:	República Argentina
Ejecutor:	DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD
Fecha de aprobación:	28 de Febrero de 2007
Fecha de firma de contrato:	29 de Marzo de 2007
Fecha original del último desembolso:	29 de Marzo de 2013
Fecha último desembolso:	29 de Junio de 2018
Meses de prórroga:	63 meses
Monto total del préstamo:	USD 1.200 Millones
Monto total de contrapartida:	USD 300 Millones
Monto total del PROGRAMA:	USD 1.500 Millones
Pari Passu (si aplica):	80% - 20%
Ejecutado:	
-Fuente de Financiamiento 22:	USD 1.195.394.881,79
% Ejecutado	99,62%
-Fuente de Financiamiento 11:	USD 323.248.064,14
% Ejecutado	107,75%
-Porcentaje Total Ejecutado:	101,24%

1.2. Marco de Referencia

La región del Norte Grande

La Región del Norte Grande (RNG) comprende las provincias de Catamarca, Corrientes, Chaco, Formosa, Jujuy, Misiones, Tucumán, Salta y Santiago del Estero. El nivel de desarrollo social y económico de estas provincias ha sido notoriamente inferior al del resto del país llevando a diferencias estructurales relevantes. Algunos aspectos sintetizan la situación vigente en el momento de implementación del Programa: pese a albergar 7,5 millones de habitantes (20% de la población de Argentina), la región sólo generaba el 10,4% del Producto Interno Bruto (PIB) del país¹. A la vez, se observaban marcados niveles de subdesarrollo: a) más del 50% de la población de los principales aglomerados urbanos de la región se encontraba por debajo de la línea de pobreza y el 20% por debajo de la línea de indigencia², con una tasa de analfabetismo del 5,4%, que representa más del doble de la media del país, b) la mortalidad infantil era del 19 por mil, sobre una media nacional de 14,4 por mil; y c) la proporción de hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) era del 18,6% (promedio nacional 14,3%)³.

Transporte y sector productivo

Por la red vial argentina se moviliza aproximadamente el 80% del volumen total de carga transportada en el país. El sector transporte tiene una gran relevancia en la actividad productiva, facilitando la integración regional y el acceso a mercados internacionales. Los costos logísticos, y en particular los costos de transporte, tienen una gran incidencia en la estructura de costos del aparato productivo del país⁴.

La estructura productiva de la RNG es predominantemente agropecuaria, con excepción de Catamarca donde predomina la minería.

El incremento en la producción regional y las exportaciones está ejerciendo una presión cada vez mayor sobre la infraestructura de transporte, evidenciándose en el congestionamiento de nodos críticos de acopio, almacenamiento y transferencia de cargas. Esta presión, se traduce en altos costos de transporte, particularmente en regiones como el NOA y NEA, que están alejadas de los centros de transformación de los commodities agrícolas y de los tres circuitos principales del comercio exterior argentino⁵.

¹ Dirección Nacional de Cuentas Nacionales. Producto Bruto Geográfico (PBG) por provincia y sector de actividad económica.

² INDEC. Encuesta Permanente de Hogares. Incidencia de la Pobreza y de la Indigencia en aglomerados urbanos. Resultados del 2005.

³ INDEC Datos 2006.

⁴ Se estima que el 27% de los costos de exportación corresponden a costos logísticos, comparados con un 7% en países industrializados. Asimismo, el 60% de los costos logísticos corresponde a costos de transporte (parcialmente originado en otras condiciones estructurales: flujo unidireccional de cargas, largas distancias de viaje con densidades bajas de tráfico, gran estacionalidad de la producción, y limitada integración modal)

⁵ Estos circuitos corresponden al complejo cerealero-oleaginoso Rosario-San Lorenzo, el puerto de Buenos Aires, y el movimiento de cargas a través de pasos de frontera, en particular el de Paso de los Libres y el del Cristo Redentor.

Las características de la RNG, hacen que la calidad de la infraestructura vial y la eficiencia del transporte de cargas, tengan una gran incidencia en la estructura de costos logísticos de su aparato productivo. Por ejemplo, pequeñas y medianas empresas (PyMES) orientadas a la exportación y con mayor número de generación de empleo por unidad de valor exportado, mostraban para 2005 una importante dinámica de crecimiento (30%). Estas PyMES, las cuales resultan fundamentales para la consolidación del crecimiento y desarrollo socio-económico de la RNG, muestran costos logísticos significativamente más altos (aprox. 45%) que las grandes empresas del país. Regionalmente, el NOA evidencia costos logísticos de casi un 50% más altos que el promedio de las otras regiones en el país.

El subsector vial

La red vial argentina, comprende aproximadamente 230.125Km (31% pavimentada) y concentra más del 70% del tráfico interurbano que circula por el país. Se encuentra dividida en dos niveles administrativos; Nacional y Provincial.

La red Vial Nacional (RVN) representa el 17% del total de la red vial Argentina, y el 87% de esta se encuentra pavimentada. En contraposición, la Red Vial Provincial (RVP), representa el 83% restante del total y el 20% de la misma se encuentra pavimentada.

En el caso particular de la RNG, la red pavimentada presenta un retraso con respecto al resto del país del 77% para la RVN y el 15% para la RVP (Ver tabla).

La proporción de la red vial pavimentada en malas condiciones también es mayor en las provincias del Norte Grande con respecto al promedio nacional tanto en la RVN como la RVP. Estos aspectos reflejan el rezago de inversión en el mantenimiento, mejoramiento y ampliación de la infraestructura vial en la RNG en comparación al resto del país.

Provincia	Red Vial Nacional (km)				Red Vial Provincial (km)			
	Pavimento	Ripio	Tierra	Total	Pavimento	Ripio	Tierra	Total
Catamarca	687	204		891	1.040	1.791	1.958	4.789
Chaco	780		329	1.109	814	231	4.940	5.985
Corrientes	1.754			1.754	728	667	3.815	5.210
Formosa	755		555	1.310	195	187	2.415	2.797
Jujuy	446	422	61	929	449	134	3.076	3.659
Misiones	629		199	828	1.086	1.160	799	3.045
Salta	1.170	287	247	1.704	650	2.297	3.690	6.637
S.Estero	1.428		59	1.487	1.816	1.600	15.000	18.416
Tucumán	426	37		463	1.089	967	80	2.136
TOTAL	8.075	950	1.450	10.475	7.867	9.034	35.773	52.674
%	77%	9%	14%	100%	15%	17%	68%	100%

Estrategia del País para la RNG

El Gobierno Nacional, como parte de su estrategia para la recuperación, crecimiento y desarrollo socio-económico de la RNG, decidió impulsar políticas públicas, tendientes a realizar una reparación histórica de la región, para dinamizar e integrar las actividades productivas a través de diversos programas de infraestructura incluidos en el Programa de Desarrollo e Integración del Norte Grande

que contempla proyectos de inversión para infraestructura vial, hídrica, educativa y de transmisión eléctrica.

Es así como el Gobierno Nacional, considera que las mejoras en la infraestructura vial de la RNG son necesarias para mitigar la pobreza y reducir la brecha de desarrollo económico y social de esta región apoyando la construcción, rehabilitación y mantenimiento de vías tanto nacionales como provinciales. Una vez construidas, las obras pertenecientes a las redes provinciales, serán transferidas a las provincias para su mantenimiento y gestión. Cada uno de los proyectos viales contemplados en esta estrategia, se ubica dentro de un contexto integral del sistema de transporte⁶, y están previstos como parte del programa de obras para los próximos años tanto de la DNV como de las nueve DPVs.

I.3. El Préstamo

Objetivos

El objetivo general del Programa es mejorar de manera sostenible el transporte de cargas y pasajeros en la RNG, a fin de aumentar la competitividad de la región y reducir la brecha de desarrollo económico y social vis a vis el resto del país. Para ello, el Programa mejorará de manera sostenible las condiciones de accesibilidad, eficiencia y seguridad de vías prioritarias de la RVN y vías alimentadoras de la RVP en la Región Norte Grande, mediante el mejoramiento, la ampliación y la rehabilitación de corredores viales que conectan centros de producción con mercados locales y externos. Adicionalmente, el Programa busca promover la sostenibilidad de las inversiones, mediante la incorporación de las obras financiadas a los sistemas de gestión de mantenimiento vial existentes en el país, o a un programa de mantenimiento rutinario a ser financiado con recursos del Programa.

Los objetivos específicos asociados al propósito del Programa son:

- I. Mejorar las condiciones de accesibilidad y conectividad para la actividad económica y productiva de la RNG con mercados locales y externos;
- II. Reducir los costos operacionales vehiculares, y el tiempo de viaje para el transporte de cargas y pasajeros en los corredores viales de la RNG a ser intervenidos;
- III. Mejorar las condiciones de seguridad para los usuarios de las vías intervenidas;
- IV. Promover la sostenibilidad de la conservación del patrimonio vial, garantizando el mantenimiento de las obras; y
- V. Fortalecer la capacidad de planificación y gestión de las agencias de administración vial provinciales.

⁶ La estrategia busca que los proyectos mejoren las condiciones de accesibilidad y conectividad de los diversos núcleos y circuitos de actividades productivas de la RNG, complementando las inversiones y acciones tanto públicas como privadas, y complementando los programas de inversión de los operadores ferroviarios y fluviales.

Descripción y Alcance

El Programa financiará obras de mejoramiento, ampliación y rehabilitación de aproximadamente 870 Kilometro de tramos prioritarios de la RVN (2,3% del total nacional y 8,3% del total de la RNG) y de aproximadamente 600 Kilómetros en la RVP (0,3% del total nacional y 1,1% del total de la RNG). La totalidad de los tramos a intervenir (aproximadamente 1.470 Km), hacen parte de la red vial de las nueve provincias del Norte Grande: Catamarca, Corrientes, Chaco, Formosa, Jujuy, Misiones, Tucumán, Salta y Santiago del Estero. Las obras consisten en ampliaciones de doble calzada, rehabilitación de vías asfaltadas, mejoramiento de ripio a pavimento, sistemas de drenaje, obras de arte, seguridad vial y señalización entre otras. La sostenibilidad de estas inversiones se asegurará garantizando que las obras terminadas, entren en un sistema de gestión permanente para el mantenimiento rutinario. Adicionalmente, se financiará la capacitación de las Direcciones Provinciales de Vialidad ("DPVs") en modelos de gestión de mantenimiento vial, en diseño y puesta en marcha de sistemas de planificación y gestión vial, y la adquisición de equipos de control de tráfico, cargas y dimensiones.

El Programa se configura en un préstamo de inversión de obras múltiples, y constará de cuatro (4) componentes que se describen a continuación.

Componente A: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la RVN (US\$976,7 millones). Incluye obras de mejoramiento, ampliación y rehabilitación de aproximadamente 870 km de tramos prioritarios de la RVN en la RNG. Las obras consisten en ampliaciones de doble calzada, rehabilitación de vías asfaltadas, mejoramiento de ripio a pavimento, sistemas de drenaje, y obras de arte. Las obras también incluyen la implantación de acciones que permitan mejorar la seguridad vial, incluyendo obras de demarcación horizontal y vertical, adecuación de pasos peatonales, y mejoras de geometría. Este componente planteó alrededor de 19 proyectos viales en las provincias de Corrientes, Chaco, Jujuy, Salta, Santiago del Estero y Tucumán. Las obras serán licitadas y administradas por la DNV.

Componente B: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la RVP (US\$290,2 millones). Incluye obras de mejoramiento, rehabilitación y pavimentación, en tramos prioritarios de la RVP en las provincias del Norte Grande. El costo de estas intervenciones será asumido por el Gobierno Nacional y las vías serán entregadas posteriormente para su administración y mantenimiento a las DPVs respectivas. Preliminarmente se han identificado 23 proyectos viales en las provincias de Catamarca, Corrientes, Chaco, Formosa, Jujuy, Misiones, y Tucumán. Las obras de éste componente serán administradas para efectos de licitación y construcción por la UCPPFE y una vez construidas serán entregadas a las DPVs que corresponda quienes tendrán la responsabilidad de administrarlas y mantenerlas.

Componente C: Fortalecimiento Institucional (US\$20 millones). Este componente comprende acciones de fortalecimiento de la función de planificación y gestión vial de las DPVs en dos etapas. En una primera etapa se contratarán servicios de consultoría para realizar un diagnóstico y análisis de la capacidad institucional, técnico-administrativa y financiera de todas las DPVs del Norte Grande en aspectos de planificación estratégica y de gestión vial. Este estudio identificará todas las necesidades

para cada una de la DPVs, y elaborará los términos de referencia para contratar los servicios de consultoría, o las especificaciones técnicas para la adquisición de bienes y equipos.

En la segunda etapa se contratarán los servicios de consultoría y la adquisición de bienes y equipos, identificados en el estudio de diagnóstico, como prioritarios y necesarios en cada una de las DPVs. En esta segunda etapa también se contratarán servicios de consultoría para supervisar, apoyar y acompañar a las DPVs en la realización y ejecución de planes de obras anuales para el mantenimiento rutinario de la RVP.

Componente D: Administración, Estudios y Supervisión (US\$ 64,3 millones). Este componente incluye los costos operativos de administración y gestión del Programa (apoyo y costos incrementales de la UCPyPFE y la DNV), la inspección técnico ambiental de las obras, las evaluaciones y las auditorías. Este componente también financiará los estudios de preinversión para evaluar la viabilidad institucional, técnica, económica y socio-ambiental, y los diseños de los proyectos ejecutivos de las obras no incluidas en la muestra. En los costos incrementales de administración se ha incluido el fortalecimiento institucional a la DNV en el refuerzo de personal de la Unidad de Coordinación de Procedimientos Licitatorios (UCOPROLI), la Unidad Coordinadora de Proyectos BID, al igual que equipos y sistemas de apoyo para la División de Gestión Ambiental.

Costos del Programa y Financiamiento

El costo total estimado del Programa es de US\$1.500 millones de dólares de los Estados Unidos de América, según la siguiente distribución por categorías de inversión y por fuente de financiamiento:

Categoría de Inversión		Matriz Original			Matriz final (Según Justificación N°112)			% Diferencia		
		F 22	F 11	Total	F 22	F 11	Total	F 22	F 11	Total
		USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD	USD
1,1	COSTOS DIRECTOS	1.013.520.000,00	253.380.000,00	1.266.900.000,00	1.171.863.494,56	323.248.064,14	1.495.111.558,70	%	%	%
1,1,1	COMPONENTE A: Obras Civiles de la RVN	781.360.000,00	195.340.000,00	976.700.000,00	445.411.520,87	193.576.875,90	638.988.396,77	-43%	-1%	-35%
1,1,2	COMPONENTE B: Obras Civiles de la RVP	232.160.000,00	58.040.000,00	290.200.000,00	707.240.042,35	129.671.188,24	836.911.230,59			
	<i>Certificados Pagados Préstamo BID 2698</i>	0,00			10.406.135,04	0,00	10.406.135,04	213%	123%	195%
	<i>Certificados Pagados Préstamo BID 3050</i>	0,00			8.805.796,30	0,00	8.805.796,30			
2	COMPONENTE C: Fortalecimiento Institucional	20.000.000,00	0,00	20.000.000,00	12.435.942,05	0,00	12.435.942,05	-38%	0%	-38%
3	INGENIERIA Y ADMINISTRACION	64.317.000,00	0,00	64.317.000,00	11.095.445,18	0,00	11.095.445,18	-83%	0%	-83%
3,1	COMPONENTE D: Administración, Estudios e Inspección	64.317.000,00	0,00	64.317.000,00	11.095.445,18	0,00	11.095.445,18	-83%	0%	-83%
4	IMPREVISTOS	102.163.000,00	46.620.000,00	148.783.000,00	0,00	0,00	0,00	-100%	-100%	-100%
TOTAL DEL PROGRAMA		1.200.000.000,00	300.000.000,00	1.500.000.000,00	1.195.394.881,79	323.248.064,14	1.518.642.945,93	-0,38%	7,75%	1,24%
% de Participación		80%	20%	100%	78%	22%	101,2%			

En la tabla anterior, se puede observar como se ha modificado la matriz original del préstamo a lo largo de la vida del programa. Al 18/10/2018, fecha de la Justificación de Desembolsos N°112 (última justificación), se puede determinar que, al momento del Diseño, se había propuesto una mayor ejecución de obras sobre la RVN (Componente A) en relación a la RVP (Componente B), sin embargo, se observa un cambio en la estrategia del programa, respecto a que finalmente se destinaron mayores recursos a obras de la RVP (195%), en relación a la RVN (-35%). Sin embargo, esta situación estaba contemplada en sus inicios, dado la cantidad de proyectos viales provinciales que estaban en distintos procesos de preparación y que formaron parte de la presentación inicial.

El Componente C Fortalecimiento Institucional; presenta la particularidad, de que si bien se firmaron contratos por un total de US\$21.520.432 con lo cual se ha superado el monto original establecido para dicho componente, la diferencia al final del programa es de -38% como consecuencia de las inversiones que se encuentran en ejecución y cuyos saldos pendientes de pago se realizarán mediante el Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande II-Préstamo BID 2698/OC-AR- (Ver Tabla del Componente C).

El Componente D Administración, Estudios e Inspección; presentó una menor erogación respecto de la estimada originalmente de -83%. Esto se generó, producto de que las provincias prácticamente no necesitaron la contratación de firmas consultoras para la realización de Proyectos Ejecutivos y salvo alguna excepción, realizaron las inspecciones de obra con personal propio de la repartición.

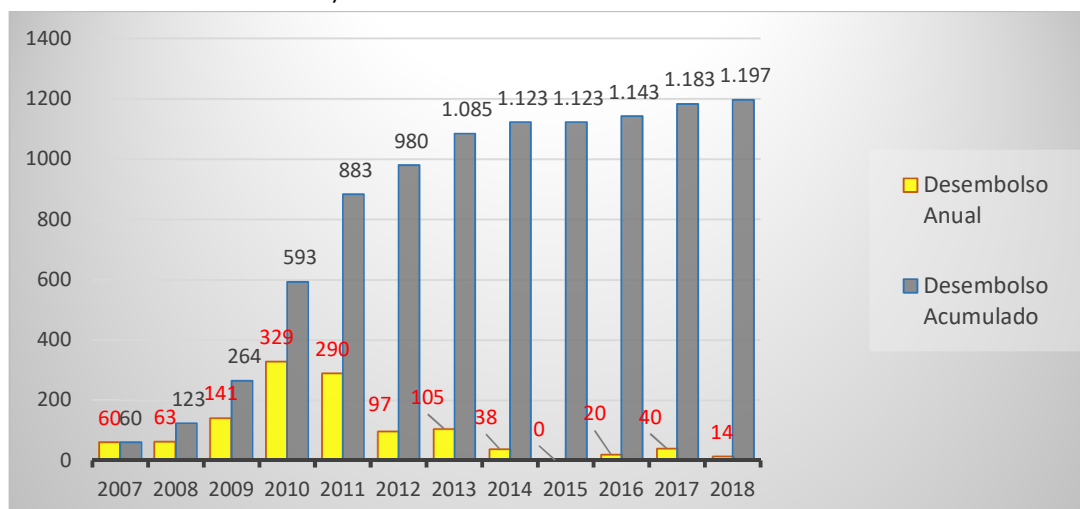
La fila de Imprevistos, se utilizó 100% para afrontar la demanda de obras a licitar.

En lo referente al porcentaje total de financiamiento, se observa una sub ejecución insignificativa del **0,38%** con recursos del préstamo, y una sobre ejecución del aporte de Contrapartida local del **7,75%**.

En cuanto al desarrollo global de la inversión del préstamo, se puede determinar que la diferencia entre lo previsto originalmente como inversión total (US\$1.500.000.000) y lo realmente ejecutado (US\$1.518.642.945,93), en números porcentuales globales es poco significativa existiendo una sobre ejecución total del Programa del **1,24%**.

Desarrollo Financiero

Financieramente, se puede observar, que el 82% de los fondos BID, fueron desembolsados entre los años 2007 y 2012 (Ver figura). Por ello se negoció y firmo el 31 de julio de 2012, el “Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande II” Préstamo BID 2698 OC-AR el cual mantenía el mismo formato de Matriz que el BID 1851 (un Componente para la RVN, otro para la RVP y un Componente para el Fortalecimiento Institucional).



II. Ejecución del Programa:

II.1. Ejecución de las Obras

Al momento del diseño del Programa se seleccionaron 11 proyectos que conformaron la Muestra Representativa (MR), los mismos contenían similares especificaciones técnicas y ambientales. Además, se completaba con una lista de 31 potenciales obras priorizadas por la DNV y las DPVs. La MR representaba un costo total de US\$ 533,9 millones (42% del componente de obras), y los proyectos, contaban con los estudios de factibilidad y los diseños.

Aquellos proyectos que no conformaban parte de la MR, sus diseños de ingeniería y estudios de factibilidad podían ser financiados por este Programa. Los criterios de selección de los proyectos financiados fueron los siguientes: (a) pertenecer a una de las nueve provincias de la RNG; (b) estar incluido en el Esquema Director Vial Argentino (EDIVIAR), y conexión con la RVP o RVN con niveles de servicio similar al del proyecto que se pretenda realizar; (iii) haber contado con proyecto ejecutivo listo para ser licitado, incluyendo plan de señalización vertical y horizontal; (iv) haber contado con estudios de viabilidad socio-económica, y con una TIR igual o superior al 12%; y (v) haber contado con estudios socio-ambientales detallados, planes de gestión social y ambiental adecuados, licencia ambiental de acuerdo a la legislación nacional y provincial, y que cumpla con las políticas del Banco.

Cuadro: Muestra Representativa Vs Ejecutado

Provincia	Ruta	Tramo	Muestra Representativa		Ejecutado	
			Long Km	Costo Inicial US\$ MM	Km Construidos	Costo Final US\$ MM
Corrientes	RNN°14	Tramo 6: Limite Entre Ríos - Emp. RNN°127	63	90	63	165,68
Corrientes	RNN°14	Tramo 7: Emp. RNN°127 - Emp. RNN°126	63	103	63	185,86
Corrientes	RNN°14	Tramo 8; Sección I: Emp. RNN°126 - Acceso RNN°117	28	35	32,38	72,26
Corrientes	RNN°117	Tramo 8; Sección II: Emp. RNN°14 - Acceso Aeropuerto	8	21,2	8	34,72
Chaco	RNN°16	Tramo: Roque Sáenz Peña - Limite c/Santiago del Estero	137,8	70	0	0
Santiago del Estero	RNN°16	Tramo: El Caburé - Monte Quemado	55,3	28	0	0
Santiago del Estero - Chaco - Salta	RNN°16	Tramo: Monte Quemado - El Quebrachal	135,9	69	0	0
Salta	RNN°16	Tramo: El Quebrachal - Emp. RNN°9 y 34	129,4	67,5	92	73,86
Salta	RNN°51	Tramo: Campo Quijano - El Tunal - Chorrillos	23	40	0	0
Tucumán	RPN°307	Viaducto (Km31) - Fin del Mundo	0,9	6	0	0
Tucumán	RPN°302	Tramo: Banda del Río Salí - Cevil Pozo	3,4	4,2	4	8,61
TOTAL			647,7	533,9	262,38	540,99
Muestra Representativa Vs Ejecutado (%)					41%	101,33%
Costo por Km			USD 0,82		USD 2,06	

Analizando la Tabla de la Muestra Representativa del Programa, se observa que al finalizar el mismo, se ha construido el 41% de los Kilómetros de la muestra y el financiamiento de las obras ha sido superado en un 1,33% respecto al inicialmente estimado, destacando la variación del costo por Km inicial de US\$0,82 al final de US\$2,06.

En primera instancia, comentaremos lo ocurrido con respecto a la variación de las obras que conforman la muestra representativa:

- La RNN°16 Tramo: Roque Sáenz Peña - Limite c/Santiago del Estero, Provincia de Chaco; ha sido construida a través del Préstamo BID 2698 OC-AR
- La RNN°16 Tramo: Monte Quemado - El Quebrachal, Provincia de Santiago del Estero; será licitada por Administración y se realizará la propuesta de elegibilidad al BID para que sea financiada a través del Préstamo BID 2698 OC-AR.
- La RNN°51 Tramo: Campo Quijano - El Tunal – Chorrillos, Provincia de Salta; ha sido ejecutada por la DNV y financiada por Administración.
- La RPN°307 Viaducto (Km31) - Fin del Mundo, Provincia de Tucumán; fue licitada durante el Programa y la licitación fue dada de baja. Luego mediante un rediseño del proyecto se licito nuevamente para el Tramo: Acheral – Tafí del Valle.

Con lo manifestado anteriormente, se observa que la priorización de los proyectos que conformaron la muestra representativa no cambio, y pese a las dificultades presentadas durante la ejecución del programa, se siguió avanzando sin perder de vista la misma.

Además de la Muestra Representativa, el contrato contaba con un listado indicativo de proyectos a ser financiados, tanto en la RVN como en la RVP, y contemplaba actualizaciones con acuerdo entre las partes. A continuación, se muestra una tabla de detalle entre las Rutas Nacionales y las Rutas Provinciales Inicialmente Propuestas Vs las Realmente Ejecutadas.

Tabla 1: Rutas Nacionales Propuestas Inicialmente Vs Ejecutadas						
Provincia	Ruta	Tramo	Listado Contractual Inicial		Ejecutado	
			Long Km	Costo Inicial US\$ MM	Km Construidos	Costo Final US\$ MM
Corrientes	RNN°14	Tramo 6: Limite Entre Ríos - Emp. RNN°127	63	90	63	165,68
Corrientes	RNN°14	Tramo 7: Emp. RNN°127 - Emp. RNN°126	63	103	63	185,86
Corrientes	RNN°14	Tramo 8; Sección I: Emp. RNN°126 - Acceso RNN° 117	28	35	32,38	72,26
Corrientes	RNN°117	Tramo 8; Sección II: Emp. RNN°14 - Acceso Aeropuerto	8	21,2	8	34,72
Corrientes	RNN°117	Tramo: Acceso Aeropuerto - Puente Internacional	4,5	8,5	0	0
Chaco	RNN°16	Tramo: Roque Saenz Peña - Limite c/Santiago del Estero	137,8	70	0	0
Santiago del Estero	RNN°16	Tramo: El Caburé - Monte Quemado	55,3	28	0	0
Santiago del Estero - Chaco - Salta	RNN°16	Tramo: Monte Quemado - El Quebrachal	135,9	69	0	0
Salta	RNN°16	Tramo: El Quebrachal - Emp. RNN°9 y 34	129,4	67,5	0	0
Salta	RNN°16	Tramo: Lim. Santiago del Estero/Chaco (Km 484,35) - Escuela N°637 (Km 574,40) Sección 6: Lim. Santiago del Estero/Chaco (Km 484,35) - Tolloche (Km 529,41)	0	0	44	32,69

Salta	RNN°16	Tramo: Lim. Santiago del Estero/Chaco (Km 484,35) - Escuela N°637 (Km 574,40) Sección 7: Tolloche (Km 529,41) - Escuela (Km 574,40)	0	0	48	41,17
Salta	RNN°51	Tramo: Campo Quijano - El Tunal - Chorrillos	23	40	0	0
Salta	RNN°51	Tramo: San Antonio de Los Cobres - Mina La Poma	16,6	11	0	0
Salta	RNN°51	Tramo: Mina La Poma - Limite Jujuy	13	9	0	0
Salta	RNN°34	Tramo: Cabeza de Buey - Limite Jujuy	27,5	45	0	0
Jujuy	RNN°34	Tramo: Limite con Salta - Acceso San Pedro de Jujuy	39,2	67	0	0
Jujuy	RN iv66	Tramo: Perico (RNN°66) - El Milagro (RNN°34)	13,3	23	0	0
Jujuy	RNN°66	Tramo: Emp. RNN°9 - El Cuarteadero (RNN°34)	37,8	65	0	0
Tucumán	RNN°38	Tramo 1: Río Marapa (Alberdi) - Acceso a Aguilares	20	63	0	0
Tucumán	RNN°38	Tramo 2: Acceso a Aguilares - Acceso a Concepción	7	25,5	0	0
Tucumán	RNN°38	Tramo 3: Acceso a Concepción - Acceso a Monteros	23,8	71	23,8	69,76
Tucumán	RNN°38	Tramo 4: Acceso a Monteros - Emp. RNN°38	21,1	65	0	0
Tucumán	RNN°38	Tramo 5: Emp. RNN°38 (Actual) - Principio Autopista	0	0	12,6	34,34
TOTAL			867,2	976,7	294,78	636,48
Propuesta Inicial Vs Ejecutado (%)					34%	65%
Costo por Km			USD 1,13		USD 2,16	

Analizando la Tabla 1, se observa que, al finalizar el programa, se ha construido el 34% de los kilómetros inicialmente propuestos de la red vial nacional y el financiamiento de los mismos consumió el 65% del monto inicialmente estimado para este componente, destacando la variación del costo por Km inicial de US\$1,13 al final de US\$2,16.

Tabla 2: Rutas Provinciales Propuestas Inicialmente Vs Ejecutadas

Provincia	Ruta	Tramo	Listado Contractual Inicial		Ejecutado	
			Long Km	Costo Inicial US\$ MM	Km Construidos	Costo Final US\$ MM
Tucumán	RPN°307	Viaducto (Km31) - Fin del Mundo	0,9	6	0	0
Tucumán	RPN°307	Tramo: Acheral - Tafi del Valle	0	0	57	78,25
Tucumán	RPN°302	Tramo: Banda del Río Salí - Cevil Pozo	3,4	4,2	4	8,61
Tucumán	RPN°302	Tramo: RNN°9 - Cruz del Norte	4,3	2,4	4,2	5,97
Tucumán	RPN°303	Tramo: Cevil Pozo - Los Ralos	13,4	2,4	12,4	11,01
Tucumán	RP ao16	Tramo: Puente Río Salí - El Corte	1,3	0,8	0	0
Tucumán	RPN°314	Tramo: San Miguel de Tucumán - Tafi Viejo	0	0	5,6	45,61
Catamarca	S/N	Tramo: Concepción de Capayan - Villa de Poman	50,6	33,3	0	0
Catamarca	S/N	Tramo: Emp. RPN°46 - Alumbra - Los Nacimientos. Sección : Amamao - Vis Vis	23,1	9,5	0	0
Catamarca	RPN°46	Tramo: Andalgalá - Belén. Sección: Cuesta de Belén - La Puntilla	31,9	9,8	0	0
Catamarca	RNN°222	Tramo: Emp. RPN°46 - Cerro Negro (Emp. RNN°40)	84,2	15,1	0	0
Catamarca	RPN°16	Tramo: RPN°16 (El rodeo) - La Puerta	15,2	16,2	0	0
Chaco	RPN°5	Tramo: Emp. RPN°89 - Hermoso Campo	27	7,6	27	15,83
Chaco	RPN°6	Tramo: Las Breñas - San Bernardo	57,3	15,8	57,1	33,37
Chaco	RPN°9	Tramo 2: Colonias Unidas - Las Garcitas	27,6	13,4	19,7	24,42

Chaco	RPN°9	Tramo 1: Capitán Solari - Colonias Unidas	15,4	7,4	13,05	13,66
Corrientes	RPN°40	Tramo 1: RNN°123 - Puerto Ciro	34,4	13,7	0	0
Corrientes	RPN°40	Tramo 2: Puerto Ciro - Emp. RPN°114	30	12	0	0
Corrientes	RPN°40	Tramo 3: RNN°14 - RPN°145	47,4	19,3	0	0
Corrientes	RPN°40	Tramo 4: RPN°145 - Progresiva Km 105	57,7	23,2	0	0
Formosa	RPN°9	Tramo: Colonia Cano - El Colorado	40,9	63,7	0	0
Formosa	RPN°9	Tramo: Colonia Cano - El Colorado. Sección 2: Lucio V. Mansilla - Arroyo El Alazan; Sub Sección I: Lucio V. Mansilla - Prog. 22.800	0	0	22,8	36,35
Formosa	RPN°9	Tramo: Colonia Cano - El Colorado. Sección 2: Lucio V. Mansilla - Arroyo El Alazan; Sub Sección II: Prog. 22.800 - A° El Alazan	0	0	23,4	27,15
Formosa	RPN°28	Tramo: Emp.RNN°81 (Las Lomitas) - Emp. RNN°86 (Posta Cambio Zalazar); Sección 1a	0	0	30	27,43
Formosa	RPN°28	Tramo: Emp.RNN°81 (Las Lomitas) - Emp. RNN°86 (Posta Cambio Zalazar); Sección 1b	0	0	17	33,88
Formosa	RPN°28	Tramo: Emp.RNN°81 (Las Lomitas) - Emp. RNN°86 (Posta Cambio Zalazar); Sección 2	0	0	4	27,98
Formosa	RPN°28	Tramo: Emp.RNN°81 (Las Lomitas) - Emp. RNN°86 (Posta Cambio Zalazar); Sección 3	0	0	16	19,96
Formosa		Vinculación RPN°2 por Av. De Circunvalación de la Cuenca del Riacho Formosa	0	0	3,56	31,9
Jujuy	RPN°51-62	Tramo: Emp. RNN°9 - Emp. RNN°9	15,5	7	0	0
Jujuy	RPN°29	Tramo: Emp. RNN°9 - Emp. RPN°35	0,1	1	0	0
Jujuy	RPN°7-64	Tramo: Abra Pampa - Emp. RPN°69: Cieneguillas - Emp. RPN°65	7	1	0	0
Misiones	RPN°225	Tramo: Caa Yari - Instituto alberdi	9	5,4	0	0
Misiones	RPN°221	Tramo: Puerto Alicia - Emp. RPN°13	0	0	54	67,85
Santiago del Estero	RPN°176	Tramo: La Aurora - Nueva Esperanza, RPN°21 Tramo: Clodomira - La Aurora	0	0	198	142,19
Santiago del Estero	RPN°6	Tramo: Frias - Loreto	0	0	102	83,09
Santiago del Estero	RPN°3	Tramo: Emp. RNN°9 (Termas de Río Hondo) - Emp. RNN°64 (Santa Catalina)	0	0	83	68,41
Santiago del Estero	RPN°18	Tramo: Forres - Loreto; Sección: Forres - Brea Pozo	0	0	32	34
TOTAL			598	290,2	785,81	836,91
Propuesta Inicial Vs Ejecutado (%)					31,5%	188%
Costo por Km			USD 0,49		USD 1,07	

Analizando la Tabla 2, se observa que, al finalizar el programa, se ha construido el 31,5% más de los kilómetros inicialmente propuestos de la red vial provincial y el financiamiento de los mismos consumió un 188% más del monto inicialmente estimado para este componente, destacando la variación del costo por Km inicial de US\$0,49 al final de US\$1,07.

En lo que concierne al análisis de la variación del costo por Km de los proyectos, se detalla la tabla siguiente:

PROMEDIOS DE VARIACIONES DE PRECIOS				
	A la Firma de Contrato	Mod + Ajuste	Por Mod	Por Ajuste
RVN	20%	113%	22%	78%
RVP	9%	61%	38%	62%

La tabla, muestra el promedio en pesos argentinos, de la variación de costos que sufrieron los proyectos diferenciando entre red nacional y red provincial desde el momento de licitación hasta el final de la obra.

Para la Red Vial Nacional, se observa un incremento promedio del 20% entre el presupuesto oficial de licitación y el momento de firma de contrato; y un incremento del 113% correspondiente a modificaciones de obra más redeterminación de precios durante la ejecución de los trabajos, de ese 113%, el 22% corresponde a modificaciones de obra y el 78% a redeterminación de precios.

Para la Red Vial Provincial, se observa un incremento promedio del 9% entre el presupuesto oficial de licitación y el momento de firma de contrato; y un incremento del 61% correspondiente a modificaciones de obra más redeterminación de precios durante la ejecución de los trabajos, de ese 61%, el 38% corresponde a modificaciones de obra y el 62% a redeterminación de precios.

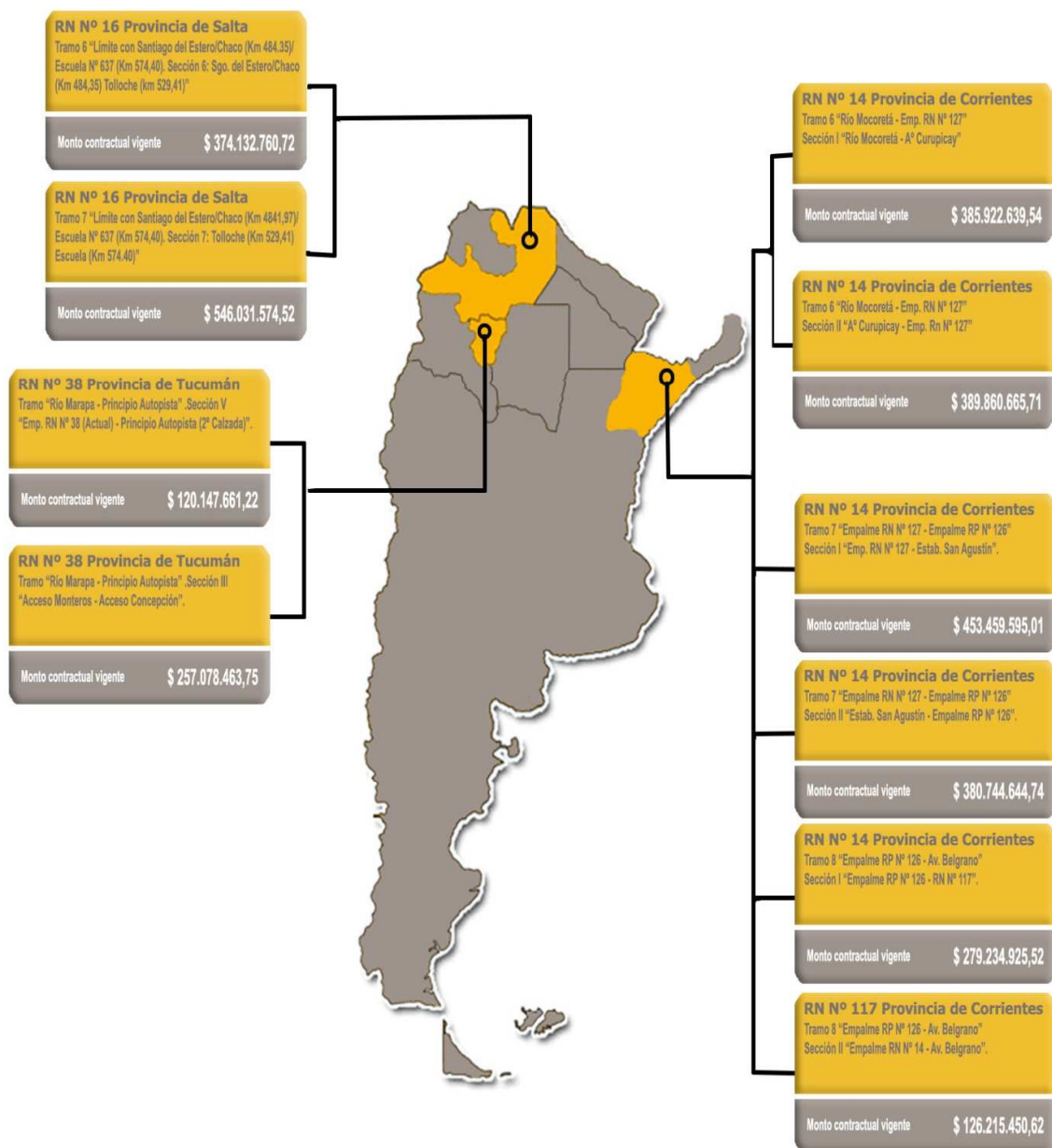
El cuadro siguiente consolida las cifras de la totalidad de las obras (Nacionales y Provinciales) inicialmente presupuestadas y su comparación con las finalmente ejecutadas. Cabe destacar, que a través del Préstamo BID 1851, han sido abonados certificados de obra correspondientes al Préstamo BID 2698 y BID 3050 por un monto aproximado de inversión de US\$19.2 millones, que divididos por el tipo de red (RVN o RVP) y el costo por km, arroja que en el balance final del Programa, se hayan construido el 74,93% de los kilómetros propuestos inicialmente y para llegar a construir los mismos, ha sido necesaria una inversión mayor del 17,81% respecto a la inicialmente propuesta.

Cuadro: Propuesta Inicial Vs Ejecutado				
Ruta	Propuesto		Ejecutado	
	Long Km	Costo Inicial US\$ MM	Km Construidos	Costo Final US\$ MM
RVN	867,2	976,7	294,78	636,48
RVP	597,6	290,2	785,81	836,911
PAGOS 2698 RVN	0	0	0,88	1,9
PAGOS 2698 RVP	0	0	7,94	8,5
PAGOS 3050 RVP	0	0	8,22	8,8
Total	1464,8	1266,9	1097,6	1492,591
Propuesto Vs Ejecutado			74,93%	17,81%

II.2. EJECUCION DE LOS COMPONENTES

Componente A: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la Red Vial Nacional

OBRAS TERMINADAS



RN N° 14. Provincia de Corrientes				
Tramo 8: "Emp. RN N°126 – Av. Belgrano" Sección I "Emp. RN N°126 – Emp. RN N°117"				
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	Por Nota CSC/CAR 5574/2006 de fecha 16/11/2006 se recibió No Objeción al Documento de Licitación Pública Internacional.		
	Documentos de Licitación	Por Nota CSC/CAR 5574/2006 de fecha 16/11/2006 se recibió No Objeción al Documento de Licitación Pública Internacional. Por Nota CSC/CAR 5857/2006 de fecha 01/12/2006 se recibió No Objeción al aviso de licitación.		
		LPI N° 88/06		
		Fecha de apertura de ofertas 18/12/2006		
		Pres. Oficial (Julio de 2006): Alt. Pav. Flex. \$108.620.069,00.		
		Pres. Oficial (Julio de 2006): Alt. Pav. Rígido. \$ 111.688.389,00		
ACTO DE APERTURA	Con fecha 18/12/06 se recibieron las ofertas de las siguientes empresas:	Empresa	Cotización Alternativa Pavimento Flexible	Cotización Alternativa Pavimento Rígido
		SUPERCEMENTO S.A.	\$ 130.343.501,94	-----
		JOSE J. CHEDIAK S.A.	\$ 128.700.000,00	\$ 128.200.000,00
		JCR S.A.	\$ 137.981.556,61	\$ 134.685.186,81
		CCI CONST. S.A.	\$ 137.470.648,19	\$ 138.421.505,51
	Por Nota CSC/CAR 1642/07 recepcionada el 16/04/07, el BID otorga la NO Objeción a la Preadjudicación de la obra a la empresa JOSE J. CHEDIAK S.A.			
ADJUDICACION	Por Resolución AG N° 828/07 del 28/05/2007 el Señor Administrador General de la DNV aprueba la contratación de JOSE J. CHEDIAK S.A. para llevar adelante la ejecución de la obra de la Ruta Nacional N° 14 Tramo 8 Sección I.			
	Monto del Contrato			\$ 128.200.000,00
	Plazo de ejecución contractual			36 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra			21/09/07
	Plazo de ejecución vigente			45 meses
	Fecha de Fin Vigente			30/05/2011
	Modificación de Obra N° 1 – Aprobada por Resolución AG N° 2663/09 del 30-11-09. Ex 14354/09			\$ 50.463.558,88
	Modificación de Obra N° 2 – Aprobada por Resolución AG N° 932/11 del 20-05-11. Ex 16312/10			\$ 12.272.575,01
	Modificación por RP – Aprobada por Resolución AG N° 1522/13 el día 02-07-2013. Ex 3601/12			\$ 239.536,54
	Monto Contractual vigente (7° adecuación provisoria)			\$ 279.234.893,52
	Porcentaje de ejecución			100%
	Desembolsos acumulados			USD 72.262.764,46

Nota: Expediente Madre 6295/2006. En trámite de Recepción Definitiva.

RUTA NACIONAL N° 38 - Provincia de Tucumán			
Tramo: “Río Marapa (J.B.Alberdi) – Principio Autopista” Sección III “Acceso a Monteros – Acceso a Concepción” (PRIMERA CALZADA).			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	Por Resolución AG N° 277/07 del 01/03/07 el Señor Administrador General de la DNV aprueba el proyecto de la obra de la Ruta Nacional N° 38 Tramo: Alberdi-Famaillá Sección III.: “Acceso a Monteros – Acceso a Concepción” (PRIMERA CALZADA).	
	Documentos de Licitación	Por Nota CSC/CAR 740/2008 de fecha 22/02/2008se recibió la No Objeción los Documentos de Licitación Pública NACIONAL.	
		LPN N° 123/06	
		Fecha de apertura de ofertas 02/03/2007	
		Presupuesto Oficial: \$ 152.700.000,00	
ACTO DE APERTURA	Con fecha 02/03/07 se recibieron las ofertas de las siguientes empresas:	Empresa	Cotización
		J.CARTELLONE CONST. CIVILES S.A.	\$ 172.998.967,52
		IECSA S.A.	\$ 177.894.801,77
		CCI CONST. CIVILES	\$ 179.399.279,18
		JCR S.A.-HELPORT S.A.(UTE)	\$ 180.180.180,00
		GREEN S.A.-ALQUIMAAQ S.R.L. (UTE)	\$ 186.222.002,79
	BENITO ROGIGIO E HIJOS S.A.	\$ 190.009.067,72	
NO HUBO NO OBJECCIÓN A LA PREADJUDICACION			
ADJUDICACION	Por Resolución AG N° 1098/07 del 10/07/2007 el Señor Administrador General de la DNV aprueba la contratación de JOSE CARTELONE CONSTRUCCIONES CIVILES. SA para llevar adelante la ejecución de la obra de la Ruta Nacional N° 38 Tramo: Alberdi-Famaillá Sección III.: “Acceso a Monteros – Acceso a Concepción” (PRIMERA CALZADA).		
	Monto del Contrato:		\$ 172.998.967,52
	Plazo de ejecución contractual		24 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra		14/01/2008
	Plazo de ejecución vigente		34 meses
	Fecha de Fin Vigente		14/11/2010
	Modificación de Obra N° 1 – Aprobada por Resolución AG N° 1148/2010 de fecha 30-06-10. Ex 8941/09		\$32.871.477,52
	Modificación por RP – Aprobada por Resolución AG N° 13912/13 el día 06-09-2011. Ex 13912/11		\$ 1.731.809,52
	Monto Contractual vigente (8º adecuación provisoria)		\$ 257.078.463,75
	Porcentaje de ejecución		100 %
	Desembolsos acumulados		USD 69.760.414,97

Nota: Expediente Madre 10985/2006. En trámite de Recepción Definitiva.

RUTA NACIONAL N° 38 - Provincia de Tucumán			
Tramo: “Río Marapa (J.B.Alberdi) – Principio Autopista” Sección V “Emp. RN N° 38 (Actual)- Principio Autopista” (SEGUNDA CALZADA).			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	Por Resolución AG N° 1140/06 del 30/06/2006 el Señor Administrador General de la DNV aprueba el proyecto de la Ruta Nacional N° 38 Tramo: Alberdi-Famaillá Sección V “Emp. RN N° 38 (Actual)- Principio Autopista” (SEGUNDA CALZADA)	
	Documentos de Licitación	Por Nota CSC/CAR/740/2008 de fecha 22/02/2008se recibió la No Objeción los Documentos de licitación pública NACIONAL .	
		LPN N° 51/06	
		Fecha de apertura de ofertas 18/08/2006	
		Presupuesto Oficial: \$ 87.010.391,00	
ACTO DE APERTURA	Con fecha 18/08/06 se recibieron las ofertas de las siguientes empresas:	Empresa	Cotización
		PERALES AGUIAR SACI Y C	\$ 105.139.852,50
		JOSE CARTELLONE CONTRUC. CIVILES S.A.	\$ 107.974.823,12
		CCI CONSTRUCCIONES	\$ 109.637.209,52
		BENITO ROGGIO E HIJOS S.A.	\$ 110.454.041,19
	NO HUBO NO OBJECCIÓN A LA PREADJUDICACION		
ADJUDICACION	Por Resolución AG N° 2023/06 del 02/11/2006 el Señor Administrador General de la DNV aprueba la contratación de PERALES AGUIAR SACI Y C para llevar adelante la ejecución de la obra de la Ruta Nacional N° 38 Tramo: Alberdi-Famaillá Sección V “Emp. RN N° 38 (Actual)- Principio Autopista” (SEGUNDA CALZADA)		
	Monto del Contrato:		\$ 105.139.852,50
	Plazo de ejecución contractual		24 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra		08/03/2007
	Plazo de ejecución vigente		50 meses
	Fecha de Fin Vigente		07/05/2011
	Modificación de Obra N° 1 – Aprobada por Resolución AG N° 1271/2018 de fecha 31-07-08. Ex 5128/08		\$ 341.850,25
	Modificación de Obra N° 2 – Aprobada por Resolución AG N° 466/2009 de fecha 10-03-09. Ex 20433/08		\$ 304.275,83
	Modificación de Obra N° 3 – Aprobada por Resolución AG N° 221/2010 de fecha 14-07-10. Ex 21171/09		\$ 324.560,88
	Modificación de Obra N° 4- Ex 12708/10- Tramite iniciado		\$ 376.066,15
	Modificación por RP – Aprobada por Resolución AG N° 339/2016 el día 22-04-2016. Ex 2516/13		\$ -8.329.213,12
	Monto Contractual vigente (6° adecuación provisoria)		\$ 120.147.661,22
	Porcentaje de ejecución		100 %
	Desembolsos acumulados		USD 34.340.625,57

Nota: Expediente Madre 3329/2006. En trámite de Recepción Definitiva

RN N° 14. Provincia de Corrientes				
Tramo 8: "Emp. RN N°126 – Av. Belgrano" Sección II "Emp. RN N°14 – Av. Belgrano"				
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	Por Nota CSC/CAR 5574/2006 de fecha 16/11/2006 se recibió No Objeción al Documento de Licitación Pública Internacional		
	Documentos de Licitación	Por Nota CSC/CAR 5574/2006 de fecha 16/11/2006 se recibió No Objeción al Documento de Licitación Pública Internacional. Por Nota CSC/CAR 5857/2006 de fecha 01/12/2006 se recibió No Objeción al aviso de licitación		
		LPI N° 89/06		
		Fecha de apertura de ofertas 18/12/2006		
		Pres.Oficial (Julio de 2006): Alt. Pav. Flex. \$ 52.729.552,00.		
		Pres.Oficial (Julio de 2006): Alt. Pav. Rígido. \$ 57.276.442,00		
ACTO DE APERTURA	Con fecha 18/12/06 se recibieron las ofertas de las siguientes empresas:	Empresa	Cotización Alternativa Pavimento Flexible	Cotización Alternativa Pavimento Rígido
		JOSE J. CHEDIAK S.A.	\$ 72.500.000,00	\$ 71.900.000,00
		SUPERCEMENTO S.A.	\$ 68.547.669,05	-----
		VIALMANI S.A.	\$ 69.467.454,60	\$ 68.469.399,47
		GRENN S.A. – ALQUIMAQ S.R.L. (UTE).	\$ 64.509.300,01	\$ 63.599.000,00
		CCI CONST. S.A.	\$ 66.261.435,09	\$ 71.163.153,27
		CONEVIAL S.A.-CODI S.A.-COVIMER S.A. (UTE)	\$ 62.721.802,00	-----
	Por Nota CSC/CAR 3111/07 recepcionada el 10/07/07 el BID otorga la NO Objeción a la Preadjudicación de la obra a la empresa CONEVIAL S.A.-CODI S.A.-COVIMER S.A.			
ADJUDICACION	Por Resolución AG N° 1289/07 del 15/08/2007 el Señor Administrador General de la DNV aprueba la contratación de CONEVIAL S.A.-CODI S.A.-COVIMER S.A. (UTE) para llevar adelante la ejecución de la obra de la Ruta Nacional N° 14 Tramo 8 Sección II.			
	Monto del Contrato			\$ 62.721.802,00
	Plazo de ejecución Original			36 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra			13/12/07
	Plazo de ejecución vigente			55 meses
	Fecha de Fin Vigente			30/06/2012
	Modificación de Obra N° 1 – Aprobada por Resolución AG N° 2662/2009 de fecha 30-11-09. Ex 20982/08			\$11.911.107,37
	Modificación de Obra N° 2 – Aprobada por Resolución AG N° 538/2011 de fecha 31/03/2011. Ex 8980/10			\$8.083.338,10
	Modificación de Obra N° 3 – Aprobada por Resolución AG N° 1043/2012 de fecha 31-05-12. Ex 11586/11			\$ -393.495,23
	Modificación de Obra RP. Ex 16097/13. En trámite			\$ -2.256.210,14
	Monto Contractual vigente (8° adecuación provisoria) Ex 16097/13 En tramite			\$ 126.215.450,62
	Porcentaje de ejecución			96,52 %
	Desembolsos acumulados			USD34.722.075,79

Nota: Expediente Madre 6294/2006. En trámite de Recepción Provisoria.

RN N° 14. Provincia de Corrientes				
Tramo 7: "Emp. RN N°127 - Emp. RN N°126" Sección II "Estancia San Agustín - Emp. RN N°126"				
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	Por Nota CSC/CAR 5574/2006 de fecha 16/11/2006 se recibió No Objeción al Documento de Licitación Pública Internacional		
	Documentos de Licitación	Por Nota CSC/CAR 5574/2006 de fecha 16/11/2006 se recibió No Objeción al Documento de Licitación Pública Internacional.		
		Por Nota CSC/CAR 5857/2006 de fecha 01/12/2006 se recibió No Objeción al aviso de licitación		
		LPI N° 85/06		
		Fecha de apertura de ofertas 18/12/2006		
		Pres.Oficial (Julio de 2006): Alt. Pav. Flex. \$141.922.749,00.		
ACTO DE APERTURA	Con fecha 18/12/06 se recibieron las ofertas de las siguientes empresas:	Empresa	Cotización Alternativa Pavimento Flexible	Cotización Alternativa Pavimento Rígido
		JCR S.A.	\$ 178.230.431,18	\$ 165.845.393,43
		JOSE J. CHEDIK S.A.	\$ 182.400.000,00	\$ 172.450.000,00
		TECHINT S.A. – HIDRACO S.A. – ICF S.A. (UTE)	\$ 183.385.904,70	\$ 175.080.181,94
	Por Nota CSC/CAR 1700/07 recepcionada el 17/04/07 el BID otorga la NO Objeción a la Preadjudicación de la obra a la empresa JCR S.A.			
ADJUDICACION	Por Resolución AG N° 831/07 del 28/05/2007 el Señor Administrador General de la DNV aprueba la contratación de JCR S.A. para llevar adelante la ejecución de la obra de la Ruta Nacional N° 14 Tramo 7 Sección II.			
	Monto del Contrato			\$ 165.845.393,43
AVANCE DE OBRA	Plazo de ejecución original			36 meses
	Fecha de inicio de Obra			21/09/07
	Plazo de ejecución vigente			67 meses
	Fecha de Fin Vigente			21/04/2013
	Modificación de Obra N° 1 – Aprobada por Resolución AG N° 1546/2010 de fecha 26-08-10. Ex 17694/09			\$ 32.360.558,14
	Modificación de Obra N° 2 – Aprobada por Resolución AG N° 805/2012 de fecha 27-04-12Ex 17956/10			\$ 34.730.500,87
	Modificación de Obra N° 3 – Aprobada por Resolución AG N° 587/2013 de fecha 27-03-13 Ex 22098/12			\$ 4.241.583,59
	Modificación de Obra RP Ex 21541/13 - En trámite			- \$12.743,38
	Monto Contractual vigente (11° adecuación provisoria) Ex 21541/13 En trámite			\$ 380.744.644,74
	Porcentaje de ejecución			99,99 %
	Desembolsos acumulados			USD 92.336.833,71

Nota: Expediente Madre 6121/2006. En trámite de Recepción Provisoria.

RN N° 14. Provincia de Corrientes				
Tramo 6: "Rio Mocoretá - Emp. RN N°127" Sección I "Rio Mocoretá - A° Curupicay"				
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	Por Nota CSC/CAR 5574/2006 de fecha 16/11/2006 se recibió No Objeción al Documento de Licitación Pública Internacional.		
	Documentos de Licitación	Por Nota CSC/CAR 5574/2006 de fecha 16/11/2006 se recibió No Objeción al Documento de Licitación Pública Internacional. Por Nota CSC/CAR 5857/2006 de fecha 01/12/2006 se recibió No Objeción al aviso de licitación		
		LPI N° 86/06		
		Fecha de apertura de ofertas 18/12/2006		
		Pres.Oficial.Altern.Flex.(julio 2006):\$ 130.331.811,00		
		Pres.Oficial.Altern.Rígida(julio 2006):\$ 144.207.427,00		
ACTO DE APERTURA	Con fecha 18/12/06 se recibieron las ofertas de las siguientes empresas:	Empresa	Cotización Alternativa pavimento flexible (\$)	Cotización alternativa pavimento rígido (\$)
		LUIS LOSI S.A.- LEMIRO PIETROBONI S.A. (UTE).	\$ 181.691.188,08	\$ 178.841.738,98
		VIALMANI S.A.	\$ 179.940.941,47	\$ 172.322.745,38
		HOMAS S.A. ROVELLA CARRANZA S.A. (UTE).	\$ 182.446.985,74	\$ 172.823.545,27
		J. CARTELLONE CONST. CIVILES S.A.	\$ 182.442.917,23	\$ 180.233.868,13
		DECAVIAL S.A. – ESUCO S.A. – PERALES AGUIAR S.A. (UTE).	\$ 178.747.885,47	\$ 165.269.977,14
	Por Nota CSC/CAR 1688/07 recepcionada el 23/04/07 el BID otorga la NO Objeción a la Preadjudicación de la obra a la empresa (UTE)DECAVIAL S.A. – ESUCO S.A. – PERALES AGUIAR S.A.			
ADJUDICACION	Por Resolución AG N° 830/07 del 28/05/2007 el señor Administrador General de la DNV aprueba la contratación de DECAVIAL S.A. – ESUCO S.A. – PERALES AGUIAR S.A. (UTE). para llevar adelante la ejecución de la obra de la Ruta Nacional N° 14 Tramo 6 Sección I.			
	Monto del Contrato			\$ 165.269.977,14
	Plazo de ejecución original			36 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra			21/09/07
	Plazo de ejecución vigente			77 meses
	Fecha de Fin Vigente			21/02/2014
	Modificación de Obra N° 1 – Aprobada por Resolución AG N° 1839/2010 de fecha 29-09-10 Ex 16838/09			\$ 31.110.105,56
	Modificación de Obra N° 2 – Aprobada por Resolución AG N° 383/2013 de fecha 28-02-13 Ex 2771/11			\$ 31.196.044,09
	Modificación de Obra RP Ex 19325/14- En trámite			-\$746.773,88
	Monto Contractual Vigente (13° adecuación provisoria) Ex 19325/14 En trámite			\$ 385.922.639,54
	Porcentaje de ejecución			99,47 %
	Desembolsos acumulados			USD 86.512.684,75

Nota: Expediente Madre 6301/2006. En trámite de Recepción Provisoria.

RN N° 14. Provincia de Corrientes				
Tramo 6: "Río Mocoretá - Emp. RN N°127" Sección II "A° Curupicay - Emp. RN N° 127"				
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	Por Nota CSC/CAR 5574/2006 de fecha 16/11/2006 se recibió No Objeción al Documento de Licitación Pública Internacional.		
	Documentos de Licitación	Por Nota CSC/CAR 5574/2006 de fecha 16/11/2006 se recibió No Objeción al Documento de Licitación Pública Internacional. Por Nota CSC/CAR 5857/2006 de fecha 01/12/2006 se recibió No Objeción al aviso de licitación		
		LPI N° 87/06		
		Fecha de apertura de ofertas 18/12/2006		
		Pres.Oficial (Julio de 2006): Alt.Pav.Flex. \$108.836.585,00.		
		Pres.Oficial (Julio de 2006): Alt.Pav.Rigido \$ 119.887.022,00		
ACTO DE APERTURA	Con fecha 18/12/06 se recibieron las ofertas de las siguientes empresas:	Empresa	Cotización Alternativa Pavimento Flexible (\$)	Cotización Alternativa Pavimento Rígido (\$)
		SUPERCEMENTO S.A.	\$ 152.344.981,00	-----
		LUIS LOSI S.A.- LEMIRO PIETROBONI S.A. (UTE).	\$ 152.695.557,72	\$ 148.631.813,91
		HOMAS S.A. ROVELLA CARRANZA S.A. (UTE.)	\$ 157.727.275,13	\$ 146.262.714,74
		VIALMANI S.A.- HIDRACO S.A.-ICF S.A. (UTE)	\$ 140.425.885,17	\$ 139.932.365,40
		DECAVIAL S.A. – ESUCO S.A. – PERALES AGUIAR S.A. (UTE)	\$ 149.144.288,40	\$ 143.212.701,93
	Por Nota CSC/CAR 1752/07 recepcionada el 23/04/07 el BID otorga la NO Objeción a la Preadjudicación de la obra a la empresa VIALMANI S.A.-HIDRACO S.A.-ICF S.A. (UTE)			
ADJUDICACION	Por Resolución AG N° 829/07 del 28/05/2007 el Señor Administrador General de la DNV aprueba la contratación de VIALMANI S.A.-HIDRACO S.A.-ICF S.A. (UTE) . para llevar adelante la ejecución de la obra de la Ruta Nacional N° 14 Tramo 6 Sección II .			
	Monto del Contrato			\$ 139.932.365,40
	Plazo de ejecución original			36 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra			21/09/07
	Plazo de ejecución vigente			73 meses
	Fecha de Fin Vigente			21/10/2013
	Modificación de Obra N° 1 – Aprobada por Resolución AG N° 1840/2010 de fecha 29-09-10. Ex 8915/09			\$ 58.632.576,48
	Modificación de Obra N° 2 – Aprobada por Resolución AG N° 2271/2013 de fecha 30-08-13. Ex 1924/11			\$ 9.365.588,38
	Modificación de Obra RP Ex 12330/2015 - En trámite			-\$551.083,41
	Monto Contractual vigente (13° adecuación provisoria)			\$ 389.860.665,71
	Porcentaje de ejecución			99,61 %
	Desembolsos acumulados			USD 79.165.233,75

Nota: Expediente Madre 6297/2006. En trámite de Recepción Provisoria.

RN N° 14. Provincia de Corrientes				
Tramo 7: "Emp. RN N°127 - Emp. RN N°126" Sección I "Emp. RN N°127 – Estancia San Agustín"				
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	Por Nota CSC/CAR 5574/2006 de fecha 16/11/2006 se recibió No Objeción al Documento de Licitación Pública Internacional		
	Documentos de Licitación	Por Nota CSC/CAR 5574/2006 de fecha 16/11/2006 se recibió No Objeción al Documento de Licitación Pública Internacional.		
		Por Nota CSC/CAR 5857/2006 de fecha 01/12/2006 se recibió No Objeción al aviso de licitación.		
		LPI N° 84/06		
		Fecha de apertura de ofertas 18/12/2006		
		Pres.Oficial (Julio de 2006):Alt. Pav. Flex. \$143.447.231,00.		
ACTO DE APERTURA	Con fecha 18/12/06 se recibieron las ofertas de las siguientes empresas:	Empresa	Cotización Alternativa Pavimento Flexible	Cotización Alternativa Pavimento Rígido
		BENITO ROGGIO E HIJOS S.A.	\$ 185.052.367,07	\$ 177.011.025,86
		JCR S.A.	\$ 185.994.223,74	\$ 178.513.176,56
		JOSE J. CHEDIAK S.A.	\$ 188.500.000,00	\$ 179.550.000,00
		TECHINT S.A. – HIDRACO S.A. – ICF S.A. (UTE)	\$ 179.859.170,33	\$ 169.127.493,70
	Por Nota CSC/CAR 1703/07 recepcionada el 23/04/07 el BID otorga la NO Objeción a la Preadjudicación de la obra a la empresa TECHINT S.A. – HIDRACO S.A. – ICF S.A. (UTE)			
ADJUDICACION	Por Resolución AG N° 832/07 del 28/05/2007 el Señor Administrador General de la DNV aprueba la contratación de TECHINT S.A. – HIDRACO S.A. – ICF S.A. (UTE) , para llevar adelante la ejecución de la obra de la Ruta Nacional N° 14 Tramo 7 Sección I .			
	Monto del Contrato			\$ 169.127.493,70
	Plazo de ejecución original			36 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra			01/10/07
	Plazo de ejecución vigente			84 meses
	Fecha de Fin Vigente			30/09/2014
	Modificación de Obra N°1 – Aprobada por Resolución AG N° 530/10 de fecha 31-03-10. Ex 6052/2008			\$ 9.095.120,60
	Modificación de Obra N°2 – Aprobada por Resolución AG N° 507/11 de fecha 30-03-11. Ex 14401/2010			\$ 43.575.829,93
	Modificación de Obra N°3 – Aprobada por Resolución AG N° 232/14 de fecha 31-01-14. Ex 16650/2011			\$ 19.765.387,92
	Modificación de Obra N°4 – Aprobada por Resolución AG N° 1274/14 de fecha 30-05-14. Ex 7782/2014			\$ -354.470,54
	Monto Contractual Vigente (16° adecuación provisoria)			\$ 453.459.595,01
	Porcentaje de ejecución			98,95%
	Desembolsos acumulados			USD 93.518.648,53

Nota: Expediente Madre 6122/2006. En trámite de Recepción Provisoria.

RN N° 16. Provincia de Salta			
Tramo 6: "Límite con Santiago del Estero/Chaco (km 484.35) / Escuela N° 637 (km 574.40) Sección 6: Lim. Sgo del Estero/Chaco (km 484.35)- Tolloche (km 529.41)"			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	Por Nota CSC/CAR 493/2010 de fecha 01/02/2010 se recibió No Objeción al Proyecto Ejecutivo.	
	Documentos de Licitación	Por Nota CSC/CAR 5091/2012 de fecha 14/11/2012 se recibió No Objeción al Documento de Licitación Pública Internacional.	
		LPI N° 135/10	
		Fecha de apertura de ofertas 10/09/2013	
		Pres.Oficial (septiembre de 2012): \$140.715.332	
ACTO DE APERTURA	Con fecha de 10/09/13 recibieron las ofertas de las siguientes empresas:	Empresa	Cotización
		VIAL AGRO S.A.-CONSTRUMEX S.A.-CONCRET-NOR S.A. (UTE)	\$188.153.929,27
		SUPERCEMENTO S.A.	\$197.063.637,38
		COVICO S.A.	\$197.010.468,73
		LUCIANO S.A.	\$197.556.776,41
		BENITO ROGGIO E HIJOS S.A.	\$194.900.906,97
		ROVIAL S.A.	\$199.312.589,34
		DECAVIAL S.A.	\$194.536.208,14
		ELEPRINT S.A.	\$198.884.596,68
		ALQUIMAQ S.R.L.	\$202.451.187,59
		ROMERO CAMMISA CONSTRUCCIONES S.A.	\$193.765.013,80
		HOMAG S.A.	\$201.097.090,35
		CN SAPAG S.A.	\$201.974.454,28
	Por Nota CSC/CAR 450/2014 recepcionada el 29/01/14 el BID otorga la NO Objeción a la Adjudicación de la obra a la empresa.		
ADJUDICACION	Por Resolución AG N° 474/14 del 26/02/2014 el Señor Administrador General de la DNV aprueba la contratación de VIAL AGRO S.A.-CONSTRUMEX S.A.-CONCRET-NOR S.A. (UTE) para llevar adelante la ejecución de la obra de la RN N° 16. Provincia de Salta Tramo 6: "Límite con Santiago del Estero/Chaco (km 484.35) / Escuela N° 637 (km 574.40) Sección 6: Lim. Sgo del Estero/Chaco (km 484.35)- Tolloche (km 529.41)"		
	Monto del Contrato	\$188.153.929,27	
	Plazo de ejecución original	24 meses	
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra	16/06/2014	
	Plazo de ejecución vigente	27 meses	
	Fecha de Fin Vigente	14/09/2016	
	Modificación de Obra N°1 – Aprobada por Resolución AG N° 2070/15 de fecha 31-08-15. Ex 890/2015	\$ 43.814.403,73	
	Modificación de Obra N°2 – Aprobada por Resolución AG N° 1233/16 de fecha 08-09-16. Ex 8172/2016	\$ 3.550.113,90	
	Modificación de Obra RP - \$0,00	En trámite	
	Monto Contractual Vigente	\$ 381.708.463,75	
	Porcentaje de ejecución	100 %	
	Desembolsos acumulados a diciembre 2017	USD 32.688.457,02	

Nota: Expediente Madre 15006/2010. En trámite de Recepción Provisoria.

RN Nº 16. Provincia de Salta			
Tramo 7: "Límite con Santiago del Estero/Chaco (km 441.97) /Escuela Nº 637 (km 574.40) Sección 7: Tolloche (km 529.41) - Escuela (km 574.40))"			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	Por Nota CSC/CAR 493/2010 de fecha 01/02/2010 se recibió No Objeción al Proyecto Ejecutivo.	
	Documentos de Licitación	Por Nota CSC/CAR 5086/2012 de fecha 14/11/2012 se recibió No Objeción al Documento de Licitación Pública Internacional.	
		LPI Nº 136/10	
		Fecha de apertura de ofertas 10/09/2013	
		Pres. Oficial (septiembre de 2012): \$179.312.007	
ACTO DE APERTURA	Con fecha de 10/09/13 recibieron las ofertas de las siguientes empresas:	Empresa	Cotización
		VIALMANI S.A.-CONORVIAL S.A.-NESTOR JULIO GUERECHET S.A. (UTE)	\$241.618.130,97
		COVICO S.A.	\$251.095.628,64
		LUCIANO S.A.	\$252.584.466,57
		NOROESTE CONSTRUCCIONES S.A.	\$255.190.386,37
		HOMAG S.A.	\$255.363.940,41
		ALQUIMAO S.A.	\$257.979.152,72
		BENITO ROGGIO E HIJOS S.A.	\$246.581.244,67
		CN SAPAG S.A.	\$256.418.795,97
		ROMERO CAMMISA S.A.	\$246.951.703,23
		SUPERCEMENTO S.A.	\$250.983.761,38
		ROVIAL S.A.	\$256.484.762,70
		DECAVIAL S.A.	\$247.056.947,63
	Por Nota CSC/CAR 452/2014 recepcionada el 29/01/14 el BID otorga la NO Objeción a la Adjudicación de la obra a la empresa.		
ADJUDICACION	Por Resolución AG Nº 475/14 del 26/02/2014 el Señor Administrador General de la DNV aprueba la contratación de VIALMANI S.A.-CONORVIAL S.A. NESTOR JULIO GUERECHET S.A. (UTE) para llevar adelante la ejecución de la obra de la RN Nº 16. Provincia de Salta Tramo 7: "Límite con Santiago del Estero/Chaco (km 441.97) /Escuela Nº 637 (km 574.40). Sección 7: Tolloche (km 529.41) - Escuela (km 574.40))"		
	Monto del Contrato		\$241.618.130,97
	Plazo de ejecución original		24 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra		28 de julio 2014
	Plazo de ejecución vigente		36 meses
	Fecha de Fin Vigente		28/07/2017
	Modificación de Obra N°1 – Aprobada por Resolución AG Nº 662/16 de fecha 31-05-16. Ex 20451/2014		\$47.122.825,44
	Modificación de Obra N°2 y Ampliación de plazo de 8 meses - Aprobada por Resolución AG Nº1480/17 de fecha 03-07-17. Ex 9709/2016		\$2.739.891,96
	Monto Contractual Vigente		\$ 568.911.535,78
	Porcentaje de ejecución		99,65%
	Desembolsos acumulados al 29/06/2018		USD 41.169.428,13

CONVOCATORIAS SUSPENDIDAS

RUTA NACIONAL N° 38 - Provincia de Tucumán

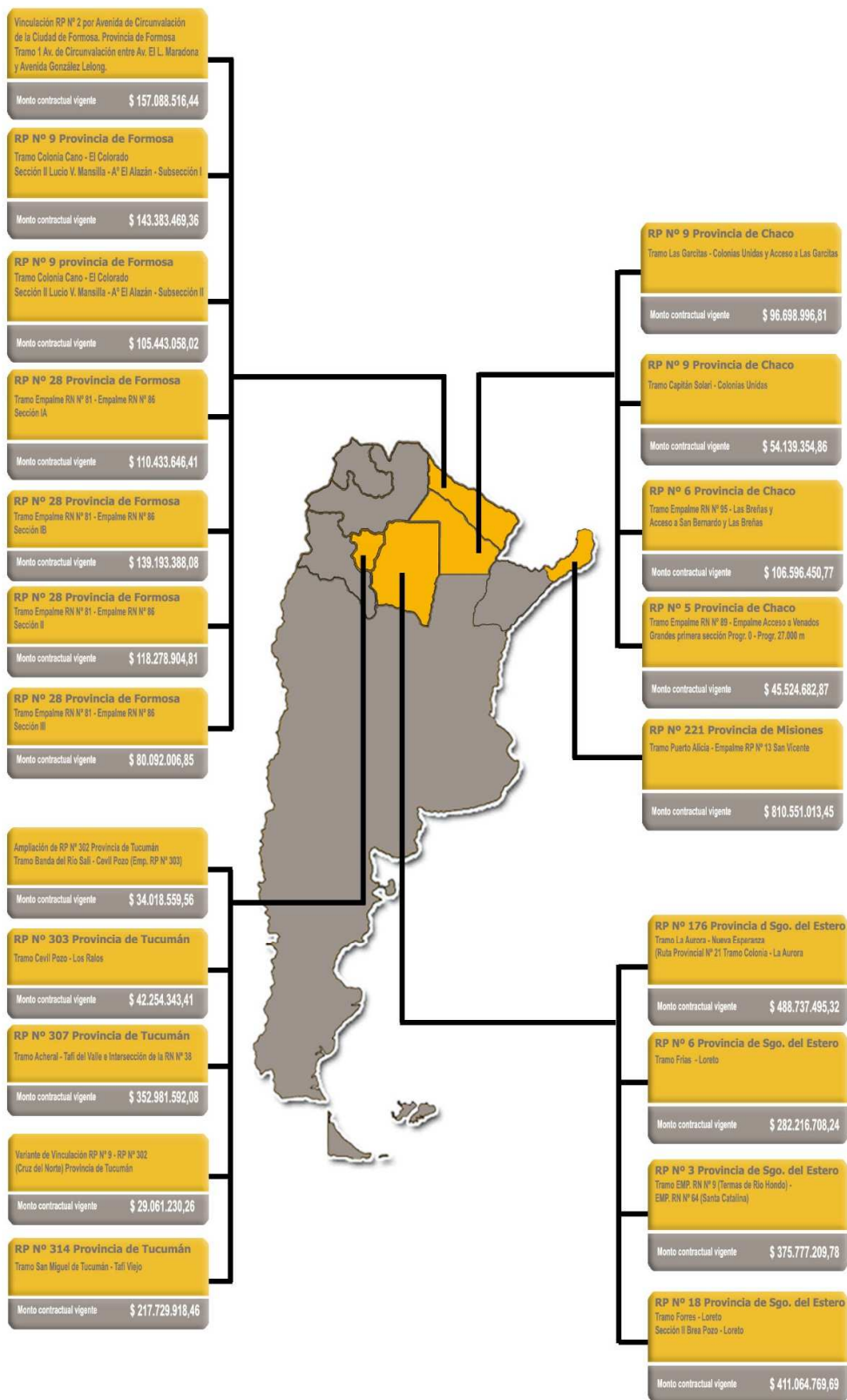
Tramo: “Río Marapa (J.B.Alberdi) – Principio Autopista” Sección II. Acceso a Aguilaes- Acceso a Concepción (7,2 Km). (PRIMERA CALZADA).

La Licitación fue dejada sin efecto mediante Resolución AG N°1663/10 de fecha 08/09/10 y se llamó a Licitación con recursos propios de la DNV.

En resumen, se muestra a continuación la cantidad de proyectos según el grado de avance para el componente de la Red Vial Nacional.

CATEGORIAS	CANTIDAD DE PROYECTOS
OBRAS TERMINADAS	10
OBRAS EN EJECUCIÓN	0
CONVOCATORIAS SUSPENDIDAS	1

Componente B: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la Red Vial Provincial



OBRAS TERMINADAS

RP Nº 5 Provincia de Chaco			
Tramo: Empalme RN Nº 89 – Empalme Acceso a Venados Grandes primera sección: Progr. 0 – progr. 27.000 m.			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 4014/2008 de fecha 11/09/2008.	
	Documentos de Licitación	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 4014/2008 de fecha 11/09/2008.	
		LPI Nº 04/08	
		Fecha de apertura de ofertas 05/11/2008	
		Presupuesto Oficial (Mayo de 2008): \$ 38.000.000,00	
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas:	Empresa	Cotización (\$)
		NESTOR J. GUERECHET S.A.	\$ 43.296.892,30
		LUIS LOSI S.A.	\$ 46.363.488,26
		LEMIRO PABLO PIETROBONI S.A.	\$ 45.854.186,24
		MAQUIVIAL S.A.	\$ 48.157.319,04
		CONORVIAL S.A.	\$ 42.693.010,75
		ROVIAL S.A. – JOSE E. PITON S.A. UTE	\$ 41.994.676,87
		CONCRET – NOR S.A.	\$ 43.690.270,54
		VIALMANI S.A.	\$ 42.559.035,86
		INGECO S.A.	\$ 43.715.463,94
	DECAVIAL S.A.	\$ 43.397.966,33	
	SUCESION DE ADELMO BIANCALANI	\$ 47.031.612,84	
Por Nota CSC/CAR 5698/2008 recepcionada el 16/12/08 el BID otorga la NO Objeción a la adjudicación de la obra a la empresa Rovial S.A. – Jose E. Piton S.A. UTE cuya oferta fue de \$ 41.994.676,87.			
ADJUDICACION	Por Disposición UCPyPFE Nº 158 de fecha 16/12/2008, el Coordinador Ejecutivo de la Unidad Ejecutora del Programa de la UCPyPFE dispone la adjudicación a la firma Rovial S.A. – Jose E. Piton S.A. UTE la LPI Nº 4/08.		
	Monto del Contrato (AR 10086):	\$ 41.994.676,87	
	Plazo de ejecución	18 meses	
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra	02/02/2009	
	Modificación de Obra Nº1 (Medición Final)	\$ 160.969,78	
	Monto Básico Acumulado ⁷	\$ 42.155.652,53	
	Redeterminaciones de Precios	\$ 3.369.030,23	
	Monto Total Desembolsado	\$ 45.524.682,87	
		USD 12.127.290,48	
	Fecha Acta Recepción Definitiva Según nota Nº 1703 del 10/12/2010 Vialidad Provincial de Chaco.	20/11/2010	

⁷ Monto Básico Acumulado, incluye Monto del Contrato Original y Modificaciones de Obra

Fotos Obra Finalizada:



RP Nº 6. Provincia de Chaco			
Tramo: Empalme RN Nº 95 – Las Breñas y Accesos a San Bernardo y Las Breñas.			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 858/2009 de fecha 20/02/2009.	
	Documentos de Licitación	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 180/2009 de fecha 13/01/08 a los documentos de licitación, y modelo de aviso.	
		LPI Nº 07/09	
		Fecha de apertura de ofertas: 11/03/2009	
		Presupuesto Oficial (Mayo de 2008): \$80.085.000	
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas:	Empresa	Cotización (\$)
		ELEPRINT S.A.	\$ 90.116.090,02
		JCR S.A.	\$ 90.070.964,32
		ESUCO S.A.	\$ 89.075.327,85
		DECAVIAL S.A.	\$ 86.948.422,49
		CONORVIAL S.A.	\$ 93.012.918,84
		MIJOVI S.R.L.	\$ 96.088.816,16
		OBRING S.A.-RAVA CONSTRUCCIONES S.A.	\$ 96.217.751,56
		MARCALBA S.A.	\$ 87.703.629,98
		NESTOR JULIO GUERECHET S.A.	\$ 84.990.000,93
		POLAN S.A.	\$ 90.004.930,77
		LUIS LOSI S.A.	\$ 94.500.598,40
	ALQUIMAQ S.R.L.	\$ 86.310.570,26	
Por Nota CSC/CAR 1849/09 de fecha 16/04/09 el BID otorga la NO Objeción a la Adjudicación de la obra a la empresa NESTOR JULIO GUERECHET S.A. cuya oferta fue de \$ 84.990.000,93.			
ADJUDICACION	Por Disposición UCPyPFE Nº 129 con fecha 20/04/09, el Sr Coordinador de la Unidad Ejecutora del Programa de la UCPyPFE dispone la adjudicación a la firma NESTOR JULIO GUERECHET S.A. la LPI Nº 07/09.		
	Monto del Contrato (AR10229)	\$ 84.990.000,93	
	Plazo de ejecución	24 meses	
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra	13/05/09	
	Modificación de Obra Nº1	\$ 9.130.568,42	
	Monto Básico Acumulado	\$ 94.120.569,35	
	Redeterminaciones de Precios	\$ 12.490.518,35	
	Monto Total Desembolsado	\$ 106.596.450,77	
		USD 27.815.361,78	
	Fecha Acta Recepción Definitiva	02/05/2012	

Fotos Obra Finalizada:



RP Nº 176. Provincia de Santiago del Estero			
Tramo: La Aurora – Nueva Esperanza; Ruta Provincial Nº 21, Tramo: Clodomira - La Aurora.			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 3306/2008 de fecha 30/07/2008.	
	Documentos de Licitación	No Objeción del Banco: Nota CAR 3306/2008 de fecha 30/07/08 a los documentos de licitación, y aviso.	
		LPI Nº 01/08	
		Fecha de apertura de ofertas 10/10/2008	
		Presupuesto Oficial (Enero de 2008): \$ 279.635.340,65	
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas:	Empresa	Cotización (\$)
		PERALES AGUIAR S.A	\$ 313.538.075,35
		PANEDILE S.A.-MIJOVI SRL. UTE	\$ 296.413.479,76
		BENITO ROGGIO E HIJOS S.A.	\$ 313.173.924,93
		ROVELLA CARRANZA S.A.-ELEPRINT S.A. UTE	\$ 299.148.641,76
		SUPERCEMENTO SAIC-DRAGADOS Y OBRAS PORTUARIAS S.A. -ESUCO S.A. UTE	\$ 301.639.781,40
		MARCALBA S.A.-VIAL AGRO S.A-CONSTRUMEX S.A.-FONTANA NICASTRO SAC. UTE.	\$ 299.212.030,63
	Por Nota CSC/CAR 4903/08 recepcionada el 31/10/08 el BID otorga la NO Objeción a la Adjudicación de la obra a la empresa (UTE) PANEDILE S.A.-MIJOVI SRL.		
ADJUDICACION	Por Disposición UCPyPFE Nº 114 con fecha 31/10/08, el Sr Coordinador de la Unidad ejecutora del programa de la UCPyPFE dispone la adjudicación a la firma (UTE) PANEDILE S.A. – MIJOVI S.R.L. la LPI Nº 01/08.		
	Monto del Contrato (ARB4265)		\$ 296.413.479,76
	Plazo de ejecución		36 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra		18/12/08
	Modificación de Obra 1º		\$14.624.994,28
	Modificación de Obra 2º		\$48.691.071,10
	Ampliación -Modificación de Obra 2º		\$38.550.030,29
	Ampliación de Plazos		\$ 463.518,00
	Modificación de Obra 3º		\$ 927.036,00
	Modificación de Obra		\$ 1.534.065,10
	Monto Básico Acumulado		\$ 401.204.195,13
	Redeterminaciones de Precios		\$ 87.533.382,87
	Monto Total Desembolsado		\$ 488.737.495,32
			USD 127.371.753,75
	Fecha Acta Recepción Definitiva		12/11/2012

Fotos Obra Finalizada:



R.P. Nº 9 Provincia de Formosa			
Tramo: Colonia Cano – El Colorado – Sección II: Lucio V. Mansilla – Aº El Alazán			
Sub-Sección I: Lucio V. Mansilla - Prog. 22.800.			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 5425/2008 de fecha 27/11/2008.	
	Documentos de Licitación	LPI Nº 05/09	
		Fecha de apertura de ofertas 24/02/2009	
		Presupuesto Oficial (Agosto de 2008): \$ 90.578.274,58	
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas:	Empresa	Cotización (\$)
		J.C.R. SA	\$95.864.529,06
		DECAVIAL SAICAC	\$ 98.824.843,87
		ROVELLA CARRANZA SA	\$ 100.547.597,01
		ROVIAL SA	\$ 101.548.180,69
		CONORVIAL SA	\$ 103.302.877,16
		SABAVISA SA-MERCO VIAL SA UTE	\$103.550.055,91
		PERALES AGUIAR SA	\$ 106.132.242,26
	Por Nota CSC/CAR 1182/2009 de fecha 09/03/09 el BID otorga la NO Objeción a la adjudicación de la obra a la empresa J.C.R. S.A. cuya oferta fue de \$ 95.864.529,06.		
ADJUDICACION	Por medio de la Disposición Nº 86 de fecha 12/03/2009, el Coordinador Ejecutivo de la Unidad Ejecutora del Programa de la UCPyPFE adjudica a J.C.R SA para llevar adelante la ejecución de la obra.		
	Monto del Contrato (AR10144):		\$ 95.864.529,06
	Plazo de ejecución		36 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra		23/04/2009
	Modificación de Obra 1º		\$ 19.054.883,24
	Monto Básico Acumulado		\$ 114.919.412,30
	Redeterminaciones de Precios		\$ 26.109.925,00
	Monto Total Desembolsado		\$ 143.383.469,36
			USD 36.348.322,41
	Fecha Acta Recepción Definitiva		30/09/2012

Fotos Obra Finalizada:



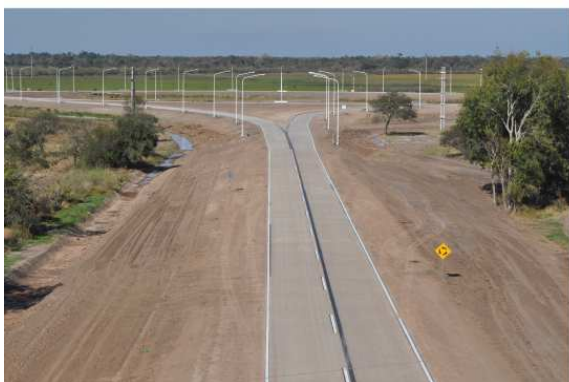
RP Nº 9. Provincia de Formosa		
Tramo: Colonia Cano – El Colorado. Sección II: Lucio V. Mansilla – Aº El Alazán. Sub - sección II: Prog.22.800 – Aº El Alazán – Prog. 46.200		
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 5425/2008 de fecha 27/11/2008.
	Documentos de Licitación	LPI Nº 06/09
		Fecha de apertura de ofertas 24/02/2009
		Presupuesto Oficial (Agosto de 2008): \$ 70.940.551,78
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas:	Empresa Cotización (\$)
		PERALES AGUIAR S.A \$ 79.154.076,07
		J.C.R. S.A. \$ 75.999.130,15
		ROVELLA CARRANZA S.A. \$ 79.452.765,85
		INDUSTRIAL y CONSTRUCTORA S.A \$ 74.902.863,19
		CONORVIAL S.A. \$ 80.856.255,67
		SABAVISA S.A.- MERCOVIAL S.A. UTE. \$ 81.462.137
		ROVIAL S.A. \$ 79.749.480,57
	Por Nota CSC/CAR 1185/09 de fecha 09/03/09 el BID otorga la No Objeción a la Adjudicación de la obra a la empresa INDUSTRIAL Y CONSTRUCTORA S.A. cuya oferta fue de \$ 74.902.863,19.	
ADJUDICACION	Por Disposición UCPyPFE Nº 87 con fecha 12/03/09, el Sr. Coordinador de la Unidad ejecutora del programa de la UCPyPFE dispone la adjudicación a la firma INDUSTRIAL y CONSTRUCTORA S.A. la LPI Nº 06/09.	
	Monto del Contrato (AR10154):	\$ 74.902.863,19
	Plazo de ejecución	36 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra	23/04/09
	Modificación de Obra 1º -primera parte.	\$ 10.959.607,20
	Modificación de Obra 1º -segunda parte.	\$ 3.793.168,79
	Monto Básico Acumulado	\$ 89.655.639,18
	Redeterminaciones de Precios	\$ 15.838.990.13
	Monto Total Desembolsado	\$ 105.443.058,02
		USD 27.148.535,30
	Fecha Acta Recepción Definitiva	20/07/2012

Fotos Obra Finalizada:



RP N° 9. Provincia de Chaco			
Tramo: Capitán Solari – Colonias Unidas.			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 1781/2009 de fecha 15/04/2009.	
		Presupuesto Oficial (Agosto de 2008): \$ 35.917.572,62	
		Plazo de ejecución: 24 meses	
	Documentos de Licitación	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 1794/2009 de fecha 15/04/09 a los Documentos de licitación, Presupuesto Oficial y Aviso de Licitación.	
		LPI N° 08/09	
		Fecha de apertura de ofertas: 17/06/2009	
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas:	Presupuesto Oficial (Agosto de 2008): \$35.917.572,62	
		Empresa	Cotización (\$)
		J.C.R. S.A.	\$41.357.927,50
		OSVALDO MARIA ALEGRE CONSTRUCCIONES	\$40.911.607,36
		NESTOR JULIO GUERCHET S.A.	\$42.387.110,16
		CHACO CONSTRUCCIONES S.A.- NOVELLI S.A.C.I.F.I.C.A (UTE)	\$39.121.484,57
		CASELLA S.A.	\$40.690.063,45
		MILICIC S.A.	\$42.454.570,80
	Por Nota CSC/CAR 4051/09 de fecha 31/07/09 el BID otorga la No Objeción a la Adjudicación de la obra a la empresa CHACO CONSTRUCCIONES S.A.- NOVELLI S.A.C.I.F.I.C.A (UTE) cuya oferta fue de \$ 39.121.484,57.		
	Por Disposición UCPyPFE N° 221 con fecha 31/07/09, el Sr Coordinador de la Unidad Ejecutora del Programa de la UCPyPFE dispone la adjudicación a la firma CHACO CONSTRUCCIONES S.A.- NOVELLI S.A.C.I.F.I.C.A (UTE) la LPI N° 08/09.		
ADJUDICACION	Monto del Contrato (AR10249)		\$ 39.121.484,57
	Plazo de ejecución		24 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra		15/12/2009
	Modificación de Obra 1º		\$ 5.437.513,10
	Monto Básico Acumulado		\$ 44.558.997,67
	Redeterminaciones de Precios		\$ 9.632.828,49
	Monto Total Desembolsado		\$ 54.139.354,86
	Fecha Acta Recepción Definitiva		USD 13.663.315,82
		30/09/2012	

Fotos Obra Finalizada:



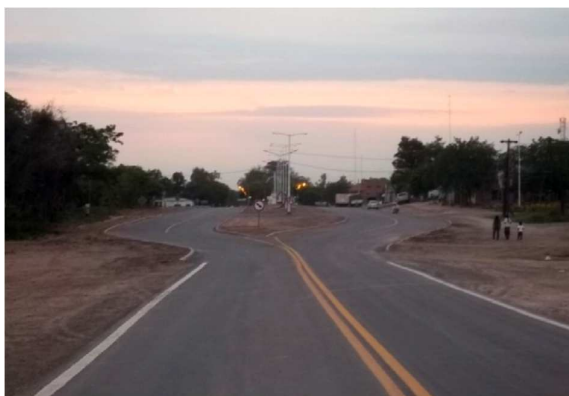
RP Nº 9. Provincia de Chaco			
Tramo: Las Garcitas – Colonias Unidas y Acceso a Las Garcitas			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 1781/2009 de fecha 15/04/2009.	
		Presupuesto Oficial (Agosto de 2008): \$ 59.997.142,14	
		Plazo de ejecución: 24 meses	
	Documentos de Licitación	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 1793/2009 de fecha 15/04/09 a los Documentos de Licitación, Presupuesto Oficial y Aviso de Licitación.	
		LPI Nº 09/09	
		Fecha de apertura de ofertas: 17/06/2009	
		Presupuesto Oficial (Agosto de 2008): \$59.997.142,13	
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas:	Empresa	Cotización (\$)
		J.C.R. S.A.	\$ 69.023.020,14
		ELEPRINT S.A.	\$ 69.596.174,53
		HOMAS S.A.	\$ 71.395.053,11
		OSVALDO MARIA ALEGRE CONSTRUCCIONES – LAROMET S.A. – MAQUIVIAL S.A. (UTE)	\$ 65.334.124,81
		NESTOR JULIO GUERECHET S.A.	\$ 68.399.815,96
		ROVIAL S.A.	\$ 69.889.431,77
	Por Nota CSC/CAR 4025/09 de fecha 30/07/09 el BID otorga la No Objeción a la Adjudicación de la obra a la empresa OSVALDO MARIA ALEGRE – LAROMET S.A. – MAQUIVIAL S.A. (UTE) cuya oferta fue de \$ 65.334124,81.		
	ADJUDICACION	Por Disposición UCPyPFE Nº 212 con fecha 31/07/09, el Sr Coordinador de la Unidad Ejecutora del Programa de la UCPyPFE dispone la adjudicación a la firma OSVALDO MARIA ALEGRE – LAROMET S.A. – MAQUIVIAL S.A. (UTE) la LPI Nº 09/09.	
Monto del Contrato (AR10271)		\$ 65.334.124,81	
Plazo de ejecución		24 meses	
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra		15/12/2009
	Modificación de Obra Nº1		\$ 14.164.336,04
	Monto Básico Total		\$ 79.498.460,85
	Redeterminaciones de Precios		\$ 17.245.041,42
	Monto Total Desembolsado		\$ 96.698.996,81
			USD 24.415.513,04
Fecha Acta Recepción Definitiva		05/10/2012	

Fotos Obra Finalizada:



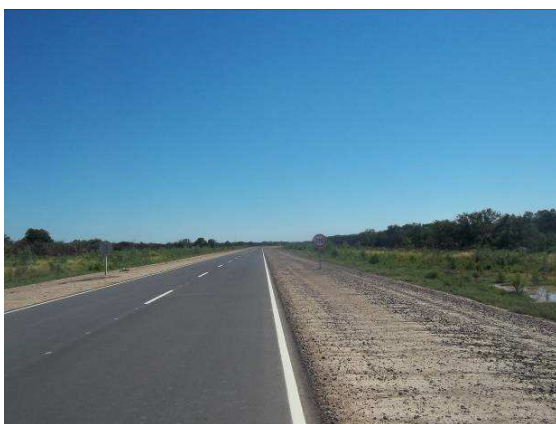
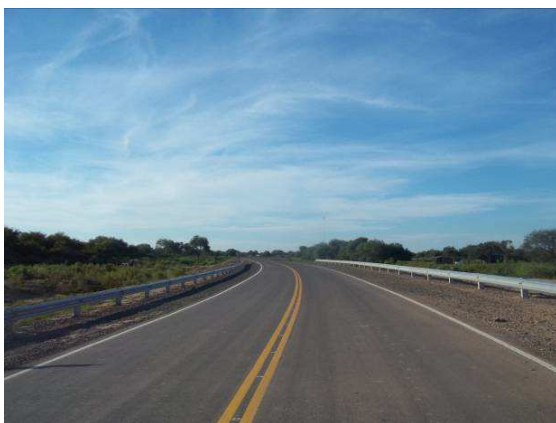
RP Nº 28. Provincia de Formosa			
Tramo: Emp. RN Nº 81 – Emp. RN Nº 86. Sección I a			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 6922/2009 de fecha 18/12/2009	
		Plazo de ejecución: 24 meses	
	Documentos de Licitación	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 6922/2009 de fecha 18/12/2009	
		LPI Nº 15/10	
		Fecha de apertura de ofertas: 11/03/2010	
		Presupuesto Oficial (Junio de 2009): \$ 76.027.531,41	
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas	Empresa	Cotización (\$)
		ROVIAL S.A.	\$ 91.163.961,65
		CONORVIAL S.A.	\$ 94.662.394,81
		J.C.R.S.A.	\$ 88.663.445,39
		INDUSTRIAL Y CONSTRUCTORA S.A. – ELEPRINT S.A. (UTE)	\$ 83.911.126,75
		ROVELLA CARRANZA S.A.	\$ 87.363.413,79
		LUIS LOSI S.A.	\$ 96.586.856,12
		PANEDILE S.A.	\$ 90.769.537,49
		HOMAS S.A.	\$ 87.431.570,64
		ICF S.A.	\$ 89.557.436,54
	Por Nota CSC/CAR 2256/2010 de fecha 12/05/10 el BID otorga la No Objeción a la Adjudicación de la obra a la empresa INDUSTRIAL Y CONSTRUCTORA S.A. – ELEPRINT S.A. (UTE) cuya oferta fue de \$ 83.911.126,75 .		
ADJUDICACION	Por Disposición UCPyPFE Nº 60 con fecha 12/05/2010, el Sr Coordinador de la Unidad Ejecutora del Programa de la UCPyPFE dispone la adjudicación a las firmas INDUSTRIAL Y CONSTRUCTORA S.A. – ELEPRINT S.A. (UTE) la LPI Nº 15/10.		
	Monto del Contrato (AR 10367)		\$ 83.911.126,75
	Plazo de ejecución		24 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra		08/07/10
	Modificación de Obra Nº1		\$ 12.459.130,60
	Monto Básico Acumulado		\$ 96.370.257,35
	Redeterminaciones de Precios		\$ 14.242.587,57
	Monto Total Desembolsado		\$ 110.433.646,41
	Fecha Acta Recepción Definitiva		USD 27.429.741,82 30/11/2012

Fotos Obra Finalizada:



RP N° 28. Provincia de Formosa		
Tramo: Emp. RN N° 81 – Emp. RN N° 86. Sección III		
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 6922/2009 de fecha 18/12/2009
		Plazo de ejecución: 24 meses
	Documentos de Licitación	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 6922/2009 de fecha 18/12/2009
		LPI N° 18/10
		Fecha de apertura de ofertas: 15/03/2010
		Presupuesto Oficial (Junio de 2009): \$ 59.149.707,47
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas:	Empresa Cotización (\$)
		ROVIAL S.A. \$ 69.825.117,03
		RUTAS DEL LITORAL S.A. \$ 64.473.071,71
		LUIS LOSI S.A. \$ 75.145.591,72
		CONSTRUCTORA DOS ARROYOS S.A. \$ 65.066.279,11
		MERCOVIAL S.A.- SABAVISA S.A. \$ 68.953.467,90
		LUJUMAR S.R.L. – HIDRACO S.A. \$ 68.275.678,60
	Por Nota CSC/CAR 2268/2010 de fecha 12/05/2010 el BID otorga la NO Objeción a la adjudicación de la obra a la empresa RUTAS DEL LITORAL S.A. cuya oferta fue de \$64.473.071,71	
ADJUDICACION	Por medio de la Disposición N° 63 de fecha 13/05/2010, el Coordinador Ejecutivo de la Unidad Ejecutora del Programa de la UCPyPFE aprueba la contratación de RUTAS DEL LITORAL S.A. para llevar adelante la ejecución de la obra.	
	Monto del Contrato (AR 10370)	\$64.473.071,71
	Plazo de ejecución	24 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra	08/07/10
	Modificación de Obra N°1	\$ 5.432.468,68
	Monto Básico Acumulado	\$ 69.905.540,39
	Redeterminaciones de Precios	\$ 10.309.579,78
	Monto Total Desembolsado	\$ 80.092.006,85
		USD 19.960.490,12
	Fecha Acta Recepción Definitiva	30/04/2013

Fotos Obra Finalizada:



Ampliación de RP N° 302. Provincia de Tucumán			
Tramo: Banda del Rio Salí – Cevil Pozo (Emp. RP N° 303)			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 2710/2009 de fecha 29/05/09.	
		Presupuesto Oficial (Febrero de 2009): \$22.827.007,31	
		Plazo de ejecución: 12 meses	
	Documentos de Licitación	No objeción del Banco: Nota CSC/CAR 2816/2009 de fecha 03/06/09 al Modelo de Aviso y Documentación de Licitación.	
		LPI N° 12/09	
		Fecha de apertura de ofertas: 28/07/2009	
		Presupuesto Oficial (Febrero de 2009): \$22.827.007,31	
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas:	Empresa	Cotización (\$)
		INGECO S.A.	\$ 22.756.400,27
		COMIVER S.A.	\$ 23.237.893,44
		GREEN S.A.	\$ 23.738.413,76
		ROMERO CAMMISA CONSTRUCCIONES S.A.	\$ 23.853.769,15
		ALQUIMAQ S.A.	\$ 23.957.767,37
		OBRING S.A.	\$ 24.062.826,97
		CONORVIAL S.A.	\$ 24.303.668,15
	Por Nota CSC/CAR 4645/2009 de fecha 28/08/09 el BID otorga la No Objeción a la Adjudicación de la obra a la empresa INGECO S.A. cuya oferta fue de \$ 22.756.400,27.		
ADJUDICACION	Por Disposición UCPyPFE N° 231 con fecha 31/08/09, el Sr Coordinador de la Unidad Ejecutora del Programa de la UCPyPFE dispone la adjudicación a la firma INGECO S.A. la LPI N° 12/09.		
	Monto del Contrato (AR 10270)		\$ 22.756.400,27
	Plazo de ejecución		24 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra		07/10/2009
	Modificación de obra N°1		\$ 3.732.957,79
	Modificación de obra N°2		\$ 3.109.884,73
	Monto Básico Acumulado		\$ 29.599.242,79
	Redeterminaciones de precios		\$ 4.431.379,11
	Monto Total Desembolsado		\$ 34.018.559,56
			USD 8.611.492,04
	Fecha Acta Recepción Definitiva		30/09/2012



RP Nº 6. Provincia de Santiago del Estero			
Tramo: Frías - Loreto			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 1810/2009 de fecha 15/04/2009.	
		Presupuesto Oficial (Diciembre 2008): \$207.346.580,01	
		Plazo de ejecución: 24 meses	
	Documentos de Licitación	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 1828/2009 de fecha 16/04/09 a los Documentos de Licitación y Aviso.	
		LPI Nº 11/09	
		Fecha de apertura de ofertas: 19/06/2009	
		Presupuesto Oficial (Diciembre de 2008):\$207.346.580,01	
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas:	Empresa	Cotización (\$)
		CONORVIAL S.A.-LUIS LOSI S.A.-PERALES AGUIAR S.A (UTE)	\$ 219.708.411,54
		ROVELLA CARRANZA S.A.	\$ 230.156.719,89
		NESTOR JULIO GUERECHET S.A.	\$ 247.898.725,51
		MARCALBA S.A.-VIAL AGRO S.A.-CONSTRUMEX S.A.-FONTANA NICASTRO SAC (UTE)	\$ 238.453.162,95
		BENITO ROGGIO E HIJOS S.A.	\$ 227.868.338,76
		JOSE J CHEDIAK SAICA	\$ 243.700.000,00
		SUPERCEMENTO SAIC-ESUCO S.A. (UTE)	\$ 226.428.987,76
		DECAVIAL SAICAC	\$ 232.330.774,23
	Por Nota CSC/CAR 3632/09 de fecha 13/07/09 el BID otorga la No Objeción a la Adjudicación de la obra a la empresa CONORVIAL S.A.-LUIS LOSI S.A.-PERALES AGUIAR S.A (UTE) cuya oferta fue de \$ 219.708.411,54.		
ADJUDICACION	Por Disposición UCPyPFE Nº 206 de fecha 20/07/09, el Sr Coordinador de la Unidad Ejecutora del Programa de la UCPyPFE dispone la adjudicación a la firma CONORVIAL S.A.-LUIS LOSI S.A.-PERALES AGUIAR S.A (UTE) la LPI Nº 11/09.		
	Monto del Contrato (AR10250)		\$ 219.708.411,54
	Plazo de ejecución		32,5 meses
AVANCE DE OBRA AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra		28/09/2009
	Modificación de Obra Nº1		\$ 14.601.747,90
	Modificación de Obra Nº2		\$ 8.740.462,65
	Modificación de Obra Nº3		\$ 8.182.052,69
	Modificación de Obra Nº4		\$ 52.807,20
	Monto Básico Acumulado		\$ 251.285.481,98
	Redeterminaciones de precios		\$ 31.919.583,64
	Monto total desembolsado		\$ 282.216.708,24
			USD 71.998.363,52
Fecha Acta Recepción Definitiva		03/04/2014	

Fotos Obra Finalizada:



RP N° 28. Provincia de Formosa			
Tramo: Emp. RN N° 81 – Emp. RN N° 86. Sección I b			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 6922/2009 de fecha 18/12/2009	
		Plazo de ejecución: 24 meses	
	Documentos de Licitación	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 188/2010 de fecha 12/01/2010	
		LPI N° 16/10	
		Fecha de apertura de ofertas: 11/03/2010	
		Presupuesto Oficial (Junio de 2009): \$ 85.868.309,47	
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas:	Empresa	Cotización (\$)
		ROVIAL S.A.	\$ 98.775.880,11
		NESTOR J. GUERECHET S.A.	\$ 108.486.910,17
		CONORVIAL S.A.	\$ 107.192.778,56
		J.C.R. S.A.	\$ 99.636.127,67
		ELEPRINT S.A.	\$ 104.723.823,85
		ROVELLA CARRANZA S.A.	\$ 97.012.723,02
		ROMERO CAMMISA CONSTRUCTORA S.A.	\$ 107.325.686,97
		JOSE E. PITON S.A.	\$ 105.083.144,60
		LUIS LOSI S.A.	\$ 109.059.787,71
ADJUDICACION	Por Nota CSC/CAR 2244/2010 de fecha 12/05/10 el BID otorga la No Objeción a la Adjudicación de la obra a la empresa ROVELLA CARRANZA S.A. cuya oferta fue de \$ 97.012.723,02.		
	Monto del Contrato (AR 10368)		\$ 97.012.723,02
	Plazo de ejecución		25 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra		08/07/10
	Modificación de Obra N°1		\$ 19.353.423,39
	Modificación de Obra N°2		\$ 44.441,93
	Monto Básico Acumulado		\$ 116.410.588,34
	Redeterminaciones de precios		\$ 21.782.799,75
	Monto total desembolsado		\$ 139.193.388,08 USD 33.878.069,35
	Fecha Acta Recepción Definitiva		08/09/2013

Fotos Obra Finalizada:



RP N° 28. Provincia de Formosa			
Tramo: Emp. RN N° 81 – Emp. RN N° 86. Sección II			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 6922/2009 de fecha 18/12/2009	
		Plazo de ejecución: 24 meses	
	Documentos de Licitación	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 6922/2009 de fecha 18/12/2009	
		LPI N° 17/10	
		Fecha de apertura de ofertas: 15/03/2010	
Presupuesto Oficial (Junio de 2009): \$ 68.328.730,47			
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas:	Empresa	Cotización (\$)
		ROVIAL S.A.	\$ 81.249.150,89
		J.C.R. S.A.	\$ 80.188.627,22
		ROVELLA CARRANZA S.A.	\$ 78.232.822,00
		ROMERO CAMMISA CONSTRUCTORA S.A.	\$ 78.455.019,07
		EMPRESA CONSTRUCTORA DE SERVICIOS S.A.	\$ 78.580.320,56
		LUIS LOSI S.A.	\$ 86.824.316,75
		MERCOVIAL S.A. – SABAVISA S.A.	\$ 75.086.657,01
		COARCO S.A.	\$ 81.637.088,36
		HOMAQ S.A.	\$ 78.603.419,22
	I.C.F. S.A.	\$ 83.309.035,04	
	Por Nota CSC/CAR 2236/2010 de fecha 12/05/2010 el BID otorga la NO Objeción a la adjudicación de la obra a la empresa ROVELLA CARRANZA S.A. cuya oferta fue de \$78.232.822		
	ADJUDICACION	Por medio de la Disposición N° 62 de fecha 12/05/2010, el Coordinador Ejecutivo de la Unidad Ejecutora del Programa de la UCPyPFE aprueba la contratación de ROVELLA CARRANZA S.A. para llevar adelante la ejecución de la obra.	
Monto del Contrato (AR 10369)		\$78.232.822,00	
Plazo de ejecución		37 meses	
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra		08/07/10
	Modificación de Obra N°1		\$ 5.399.877,92
	Modificación de Obra N°2		\$ 3.059.180,61
	Modificación de Obra N°3		\$ 8.206.587,66
	Modificación de Obra N°4		\$ 334.013,44
	Monto Básico Acumulado		\$ 95.232.481,63
	Redeterminaciones de precios		\$23.042.145,39
	Monto total desembolsado		\$118.278.904,81
			USD 27.977.516,92
Fecha Acta Recepción Definitiva		08/07/2014	

Fotos Obra Finalizada:



RP N° 303. Provincia de Tucumán			
Tramo: Cevil Pozo – Los Ralos			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 1859/2009 de fecha 16/04/2009.	
		Presupuesto Oficial (Marzo de 2008): \$ 15.747.482,00	
		Plazo de ejecución: 12 meses	
	Documentos de Licitación	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 1859/2009 de fecha 16/04/09 al modelo de Aviso y a los Documentos de Licitación.	
		LPI N° 10/09	
		Fecha de apertura de ofertas: 23/06/2009	
		Presupuesto Oficial (Octubre de 2008): \$15.485.367,26	
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas:	Empresa	Cotización (\$)
		NORGAV S.A.	\$ 15.285.545,97
		CONCRET NOR S.A.	\$ 17.012.464,23
		INGECO S.A.	\$ 15.377.146,68
	Por Nota CSC/CAR 3739/09 de fecha 17/07/09 el BID otorga la No Objeción a la Adjudicación de la obra a la empresa NORGAV S.A. cuya oferta fue de \$ 15.285.545,97.		
ADJUDICACION	Por Disposición UCPyPFE N° 207 con fecha 20/07/09, el Sr Coordinador de la Unidad Ejecutora del Programa de la UCPyPFE dispone la adjudicación a la firma NORGAV S.A. la LPI N° 10/09.		
	Monto del Contrato (AR10246)		\$ 15.285.545,97
	Plazo de ejecución		26 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra		15/09/2009
	Modificación de Obra N°1		\$ 36.521,13
	Modificación de Obra N°2		\$ 3.489.306,23
	Modificación de Obra N°3		\$ 73.042,26
	Modificación de Obra N°4		\$ 10.223.090,47
	Modificación de Obra N°5 (Medición Final)		\$ 987.355,61
	Monto Básico Acumulado		\$ 30.094.861,79
	Redeterminaciones de Precios Certificadas		\$14.215.388,97
	Monto total desembolsado		\$42.254.343,41 USD 9.158.607,89
	Fecha Acta Recepción Definitiva		16/09/2015

Fotos Obra Finalizada:



RP N° 307. Provincia de Tucumán			
Tramo: Acheral – Tafí del Valle e Intersección de la RN N° 38.			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 5716/2009 de fecha 22/10/09.	
		Plazo de ejecución: 24 meses	
	Documentos de Licitación	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 6921/2009 de fecha 18/12/09	
		LPI N° 14/10	
		Fecha de apertura de ofertas: 15/03/2010	
		Presupuesto Oficial (Marzo de 2009): \$ 122.050.676,80	
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas:	Empresa	Cotización (\$)
		BENITO ROGGIO E HIJOS S.A. Y OTROS	\$ 144.101.312,86
		PANEDILE ARGENTINA S.A.	\$ 140.649.008,10
		INGENIERO MEDINA S.A.	\$ 141.343.122,96
		ISOLUX INGENIERÍA S.A. Y OTROS	\$ 111.933.251,90
		INGECO S.A. Y OTROS	\$ 139.742.395,75
		CONCRET – NOR S.A. – LEMIRO PABLO PIETROBONI S.A. UTE	\$ 129.913.579,45
		GRUPO BERTOLÍN S.A.U.	\$ 128.018.637,47
		COVICO S.A. Y COPRISA S.A.	\$ 137.966.562,77
ADJUDICACIÓN	Nota CSC/CAR 3512/2010: No objeción para dejar sin efecto el proceso de licitación correspondiente, se declara desierta la adjudicación de la licitación.		
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Documentos de Licitación	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 4121/2010 de fecha 23/08/10.	
		LPI N° 20/10	
		Fecha de apertura de ofertas (original): 17/11/10	
		Fecha de apertura de ofertas (prórroga): 01/12/10	
		Presupuesto Oficial (Junio de 2010): \$ 136.708.963,08	
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas:	Empresa	Cotización (\$)
		ING. MEDINA S.A.	\$ 150.822.377,31
		ELEPRINT S.A.	\$ 153.148.582,57
		PANEDILE ARGENTINA S.A.	\$ 149.109.827,27
		JCR S.A.	\$ 153.900.000
		INGECO S.A.	\$ 157.816.005,64
		ESUCO S.A.	\$ 150.495.148,29
		COVICO S.A. – COPRISA S.A.	\$ 150.068.422,70
		PERALES AGUIAR S.A.	\$ 148.054.193,92
		SUPERCEMENTO SAIC	\$ 157.255.198,09
		JOSE CARTELLONE CONSTRUCCIONES CIVILES S.A.	\$ 151.912.133,43

	Por Nota CSC/CAR 6444/2010 de fecha 16/12/2010 el BID otorga la NO Objeción a la adjudicación de la obra a la empresa PERALES AGUIAR S.A. cuya oferta fue de \$ 148.054.193,92 .	
ADJUDICACION	Por medio de la Disposición Nº 200 de fecha 17/12/2010, el Coordinador Ejecutivo de la Unidad Ejecutora del Programa de la UCPyPFE aprueba la contratación de PERALES AGUIAR S.A. para llevar adelante la ejecución de la obra.	
	Monto del Contrato (AR 10616)	\$ 148.054.193,92
	Plazo de ejecución	36 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra	19/01/11
	Modificación de obra Nº1	\$ 44.385.248,08
	Modificación de obra Nº2	\$ 43.443.965,54
	Modificación de obra Nº3	\$ 40.930.405,30
	Modificación de obra Nº4	\$ 4.615.056,09
	Monto básico acumulado	\$ 281.428.867,09
	Redeterminaciones de precios	\$71.014.403,49
	Monto total desembolsado	\$352.981.592,08 USD 78.250.173,95
	Fecha Acta Recepción Definitiva	17/09/2015

Fotos Obra Finalizada:



Variante de Vinculación RN N°9-RP N°302 (Cruz del Norte). Provincia de Tucumán.			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 4006/2011 de fecha 09/08/2011.	
		Presupuesto Oficial (junio 2011): \$22.628.690,00	
		Plazo de ejecución: 12 meses	
	Documentos de Licitación	No objeción del Banco: Nota CSC/CAR 2652/2009 de fecha 27/05/09	
		LPI N° 23/11	
		Fecha de apertura de ofertas: 04/11/2011	
Presupuesto Oficial (junio 2011): \$22.628.690,00			
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas:	Empresa	Cotización (\$)
		GREEN S.A	\$ 27.606.999,31
		CONCRET-NOR S.A	\$ 25.635.179,94
		INGECO S.A. – VHA EMPRESA CONSTRUCTORA S.A. (UTE)	\$ 25.221.814,38
		COVICO S.A.	\$ 26.714.969,78
		SEBASTIÁN CALLERI CONSTRUCCIONES	\$ 25.471.736,87
	Por Nota CSC/CAR 567/2012 de fecha 07/02/12 el BID otorga la No Objeción a la Adjudicación de la obra a la empresa INGECO S.A. – VHA EMPRESA CONSTRUCTORA S.A. (UTE) cuya oferta fue de \$ 25.221.814,38		
	ADJUDICACION	Por Disposición UCPyPFE N° 18 con fecha 14/02/12, el Sr Coordinador de la Unidad Ejecutora del Programa de la UCPyPFE dispone la adjudicación a la firma INGECO S.A. – VHA EMPRESA CONSTRUCTORA S.A. (UTE) la LPI N° 23/11.	
Monto del Contrato (AR 10877)		\$ 25.221.814,38	
Plazo de ejecución		13 meses	
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra		03/04/2012
	Modificación de Obra N°1 (Ampliación de Plazos)		\$103.694,06
	Modificación de Obra N°2 (Ampliación de Plazos)		\$103.694,06
	Modificación de Obra N°3 (Medición Final)		\$856.057,91
	Monto Básico Acumulado		\$ 26.285.260,40
	Redeterminaciones de precios		\$ 4.619.435,14
	Monto total desembolsado		\$29.061.230,26 USD 5.972.285,14
	Fecha Acta Recepción Definitiva		14/10/2015

Fotos Obra Finalizada:



Vinculación RP N° 2 por Avenida de Circunvalación de la Ciudad de Formosa. Provincia de Formosa.			
Tramo 1: Avenida de Circunvalación de la Cuenca del Riacho Formosa entre Avenida E. L. Maradona y Avenida González Lelong.			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 3576/2010 de fecha 26/07/10.	
		Presupuesto Oficial (Septiembre de 2010): \$80.385.443,81	
		Plazo de ejecución: 12 meses	
	Documentos de Licitación	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 3576/2010 de fecha 26/07/10.	
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas	Empresa	Cotización (\$)
		GREEN S.A.	\$ 119.739.641,80
		CONORVIAL S.A.	\$ 97.390.886,65
		JCR S.A.	\$ 96.401.057,96
		ICF S.A.	\$ 101.917.937,86
		SUPERCEMENTO S.A.I.C.	\$ 101.495.606,37
		ROMERO CAMMISA CONSTRUCCIONES S.A.	\$ 94.927.345,04
		HIDRACO S.A. – LUJUMAR S.R.L. (U.T.E.)	\$95.015.416,23
	Por Nota CSC/CAR 1402/2011 de fecha 18/03/2011 el BID otorga la NO Objeción a la adjudicación de la obra a la empresa ROMERO CAMMISA CONSTRUCCIONES S.A. cuya oferta fue de \$ 94.927.345,04.		
ADJUDICACION	Por Disposición UCPyPFE N° 61 con fecha 28/03/11, el Sr Coordinador de la Unidad Ejecutora del Programa de la UCPyPFE aprueba la contratación de ROMERO CAMMISA CONSTRUCCIONES S.A. para llevar adelante la ejecución de la obra.		
	Monto del Contrato (AR 10675)		\$ 94.927.345,04
	Plazo de ejecución original		20 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra		20/07/11
	Plazo de ejecución vigente		37, 26 meses
	Modificación de Obra N°1		\$ 1.034.384,24
	Modificación de Obra N°2		\$ 26.550.019,23
	Modificación de Obra N°3		\$ -1.061.621,89
	Medición Final		\$ 802.119,22
	Monto Básico Acumulado		\$ 122.252.245,85
	Redeterminaciones de precios		\$37.363.461,18
	Monto total desembolsado		\$159.615.707,03 USD 31.897.231,86
	Fecha Acta Recepción Definitiva		29/08/2015



RP Nº 314. Provincia de Tucumán			
Tramo: San Miguel de Tucumán – Tafí Viejo			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 5195/2010 de fecha 13/10/10.	
		Plazo de ejecución: 24 meses	
	Documentos de Licitación	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 4122/2010 de fecha 18/12/09	
		LPI Nº: 21/10	
		Fecha de apertura de ofertas (original): 17/11/10. Fecha de apertura de ofertas (prórroga): 01/12/10	
		Presupuesto Oficial (Julio de 2010): \$ 98.380.000	
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas	Empresa	Cotización (\$)
		ELEPRIN\$ T S.A.	\$ 110.228.790,52
		GREEN S.A.	\$ 109.998.541,02
		JCR S.A.	\$ 111.150.000,00
		HOMAQ S.A.	\$ 108.716.432,36
		VIALBAIRES S.A. – ECAS S.A. (UTE)	\$ 108.220.000,00
		CONCRETNOR S.A. – INGECO S.A. (UTE)	\$ 106.123.978,67
		COVICO S.A. – COPRISA S.A. (UTE)	\$ 111.169.368,46
		ROMERO CAMMISA CONSTRUCCIONES S.A.	\$ 109.403.244,88
	Por Nota CSC/CAR 6478/2010 de fecha 17/12/2010 el BID otorga la NO Objeción a la adjudicación de la obra a la empresa CONCRETNOR S.A. – INGECO S.A. (UTE) cuya oferta fue de \$ 106.123.978,67 .		
ADJUDICACION	Por Disposición UCPyPFE Nº 202 con fecha 21/12/10, el Sr Coordinador de la Unidad Ejecutora del Programa de la UCPyPFE aprueba la contratación de CONCRETNOR S.A. – INGECO S.A. (UTE) para llevar adelante la ejecución de la obra.		
	Monto del Contrato (AR 10617)		\$ 106.123.978,67
	Plazo de ejecución		31 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra		14/04/11
	Modificación de obra N°1		\$ 45.449.764,15
	Modificación de obra N°2		\$ 8.604.645,33
	Monto Básico Acumulado		\$ 170.269.657,93
	Redeterminaciones de precios		\$71.424.180,88
	Monto total desembolsado		\$241.693.838,88
			USD 45.609.843,62
Con acta de RP (ago 14). Medición Final aprobada			

Fotos Obra



RP N° 3 - Provincia de Santiago del Estero			
Tramo: EMP. R.N.N°9 (Termas de Río Hondo) - EMP. R.N.N°64 (Santa Catalina)			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 6950/09 de fecha 18/12/2009.	
		Presupuesto Oficial (marzo 2009): \$221.264.252,90	
		Plazo de ejecución: 24 meses	
	Documentos de Licitación	No objeción del Banco: Nota CSC/CAR 357/2010 de fecha 21/01/2010	
		LPI N° 19/10	
		Fecha de apertura de ofertas: 15/03/2010	
Presupuesto Oficial (marzo 2009): \$221.264.252,90			
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas:	Empresa	Cotización (\$)
		BOETTO Y BUTTIGLIENGO S.A. – VIALCO S.A. UTE	\$ 232.184.897,68
		BENITO ROGGIO E HIJOS S.A.	\$ 287.884.741,02
		PERALES AGUIAR S.A.	\$ 288.191.890,90
		BURGWARDT Y CIA SAIC Y AG – EQUIMAC S.A.C.I.F.E.I. UTE	\$ 242.727.457,22
		FONTANA NICASTRO S.A.C. – MARCALBA S.A. –VIAL AGRO S.A. – CONSTRUMEX S.A. UTE	\$ 214.775.000,00
		CONORVIAL S.A. – LUIS LOSI S.A. UTE	\$ 186.941.093,66
		CONSTRUCCIONES DEL ESTERO S.A – MIJOVI S.R.L – CRISAR S.A. UTE	\$ 199.357.782,94
		ISOLUX INGENIERÍA S.A.	\$ 242.745.950,00
		JOSÉ J. CHEDIACK S.A.I.C.A.	\$ 219.600.000,00
		GRUPO BERTOLÍN S.A.U.	\$ 216.741.502,90
		CONSTRUCTORA QUEIROZ GALVAO S.A.	\$ 292.160.015,97
		ESUCO S.A. – SUPERCEMENTO S.A.I.C.	\$ 239.470.871,50
		ALQUIMAQ S.R.L.	\$ 191.848.948,03
		Por Nota CSC/CAR 2007/2010 de fecha 28/04/10 el BID otorga la No Objeción a la Adjudicación de la obra a la empresa CONORVIAL S.A. – LUIS LOSI S.A. (U.T.E.) cuya oferta fue de \$ 186.941.093,66	
	ADJUDICACION	Por Disposición UCPyPFE N° 49 con fecha 29/04/10, el Sr Coordinador de la Unidad Ejecutora del Programa de la UCPyPFE dispone la adjudicación a la firma CONORVIAL S.A. – LUIS LOSI S.A. (U.T.E.) la LPI N° 19/10.	
Monto del Contrato (AR 10366)		\$ 186.941.093,66	
Plazo de ejecución		48 meses	
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra	29/06/2010	
	Modificación de Obra N° 1	\$ 33.964.407,04	
	Modificación de Obra N° 2	\$ 41.734,00	
	Modificación de Obra N° 3	\$ 17.361.722,60	
	Modificación de Obra N°4-Medición Final RP	\$ 68.930,62	
	Monto Básico Acumulado	\$ 238.377.887,78	
	Redeterminaciones de precios	\$138.594.412,40	
	Monto total desembolsado	USD 59.173.950,38	
	Fecha Acta Recepción Definitiva	30/06/2016	

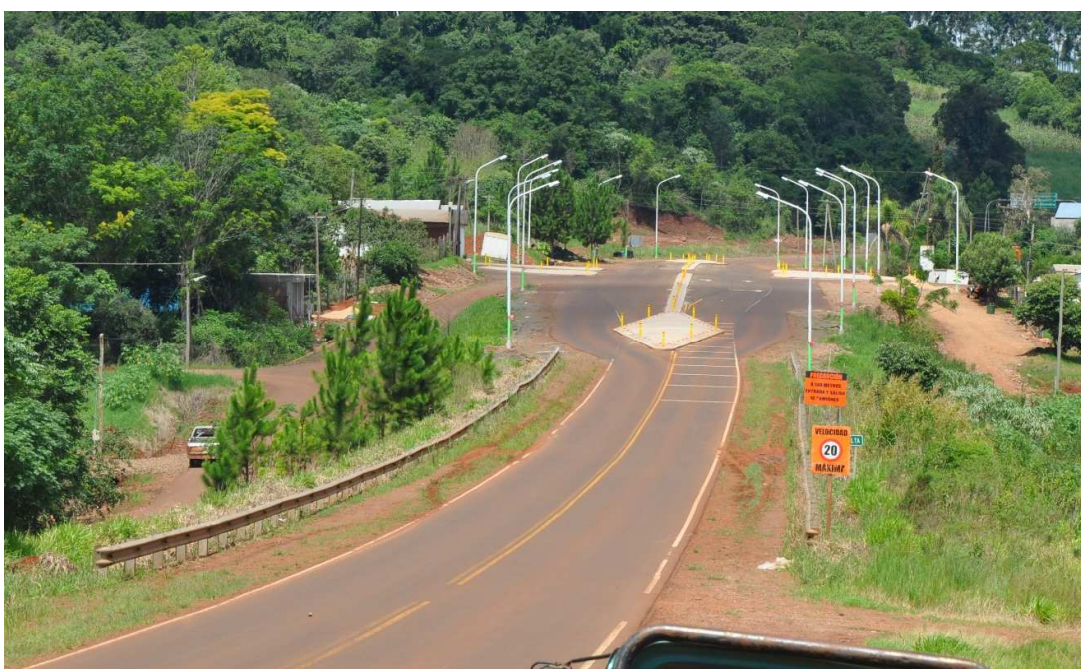
Fotos Obra



RP N° 221. Provincia de Misiones			
Tramo: Puerto Alicia - empalme Ruta Provincial N° 13 (San Vicente)			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 2942/2011 de fecha 9/06/11.	
		Presupuesto Oficial (junio 2012): \$ 473.502.893,79	
		Plazo de ejecución: 36 meses	
	Documentos de Licitación	No Objeción del Banco: Nota CAR 4575/2012 de fecha 09/10/12 a los documentos de licitación, y aviso.	
		LPI N° 24/12	
		Fecha de apertura de ofertas 08/01/2012	
		Presupuesto Oficial (Julio de 2012): \$ 479.631.279,26	
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas:	Empresa	Cotización (\$)
		ESUCO S.A.	575.363.352,95
		IECSA S.A.	561.271.842,13
		SUPERCEMENTO SAIC	556.999.801,74
		JCR SA	541.939.597,06
	Por Nota CSC/CAR 523/2013 de fecha 06/02/13 el BID otorga la No Objeción a la Adjudicación de la obra a la empresa JCR S.A. cuya oferta fue de \$ 541.939.597,06		
ADJUDICACION	Por Disposición UCPyPFE N° 24 con fecha 14/03/13, el Sr Coordinador de la Unidad Ejecutora del Programa de la UCPyPFE dispone la adjudicación a la firma JCR S.A. la LPI N° 24/12.		
	Monto del Contrato		\$ 541.939.597,06
	Plazo de ejecución		36 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra		05-04-2013
	Plazo de ejecución vigente		44 meses
	Monto Básico Acumulado		\$ 541.915.516,52
	Redeterminaciones de precios Certificadas		\$ 268.611.416,39
	Monto Total Comprometido ⁸		\$ 810.551.013,45
	Porcentaje de ejecución al 05/12/2016		100%
	Monto total desembolsado al 31/12/17		\$ 541,059,641.81
			USD 67,853,767.88
	Acta Recepción Provisoria		En trámite

⁸ Monto Total Comprometido incluye Monto Básico Contractual y Redeterminaciones de Precios Certificadas

Fotos Obra



RP N° 18. Provincia de Santiago del Estero			
Tramo: Forres - Loreto, Sección II: Brea Pozo - Loreto			
DOCUMENTOS DE PROYECTO	Proyecto Ejecutivo	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 139/2015 de fecha 13/01/15.	
		Presupuesto Oficial (mayo 2014): \$ 280.259.845,57	
		Plazo de ejecución: 18 meses	
	Documentos de Licitación	No Objeción del Banco: Nota CSC/CAR 139/2015 de fecha 13/01/15 a los documentos de licitación y proyecto.	
		LPI N° 25/15	
		Fecha de apertura de ofertas: 7/04/2015	
		Presupuesto Oficial (mayo 2014): \$280.259.845,57	
ACTO DE APERTURA	Ofertas recibidas:	Empresa	Cotización (\$)
		Nestor Julio Guerechet S.A.	\$350.334.813,74
		Perales Aguiar S.A.	\$334.959.997,00
		Mijovi S.R.L	\$333.105.000,00
		Esuco S.A.	\$339.405.531,85
		Decavial S.A.I.C.A.C	\$336.262.259,02
		Lemiro Pablo Pietroboni S.A.- Vialbares S.A.-Conorvial S.A. (UTE)	\$329.998.946,33
		Alquimaq S.A.C.I.F	\$336.399.138,28
	Por Nota CSC/CAR 1548/2015 de fecha 21/04/15 el BID otorga la No Objeción a la Adjudicación de la obra a la empresa Lemiro Pablo Pietroboni S.A.-Vialbares S.A.-Conorvial S.A. (UTE) , cuya oferta fue de \$329.998.946,33		
ADJUDICACION	Por Disposición UCPyPFE N° 76 con fecha 24/04/2015, el Sr Coordinador de la Unidad Ejecutora del Programa de la UCPyPFE dispone la adjudicación a la firma Lemiro Pablo Pietroboni S.A.-Vialbares S.A.-Conorvial S.A. (UTE) , la LPI N° 25/15		
	Monto del Contrato		\$329.998.946,33
	Plazo de ejecución		18 meses
AVANCE DE OBRA	Fecha de inicio de Obra		27-07-2015
	Monto Básico Acumulado		\$ 327.789.097,13
	Redeterminaciones de precios Certificadas		\$ 72.546.000,60
	Monto Total Comprometido		\$ 402.544.946,93 ⁹
	Porcentaje de ejecución al 30/06/2018		99,33%
	Monto total desembolsado al 31/12/17		USD 34.013.175,08
	Acta Recepción Provisoria		En trámite

⁹ Monto Total Comprometido incluye Monto Básico Contractual y Redeterminaciones de Precios Certificadas

Fotos Obra



En resumen, se muestra a continuación la cantidad de proyectos que gestiona esta Unidad según el grado de avance en cuanto al proceso previo a la ejecución de las obras para el componente de la Red Vial Provincial.

CATEGORIAS	CANTIDAD DE PROYECTOS
OBRAS TERMINADAS	21
OBRAS EN EJECUCIÓN	0
CONVOCATORIAS SUSPENDIDAS	1

Pagos de certificados de obra de los Programas BID 2698 y 3050, efectuados con fondos del Programa BID 1851

Mediante nota CSC/CAR 2196/2017 del 02/08/2017; el BID otorga la No Objeción al Ejecutor, a pagar certificados de obra pertenecientes a los Préstamos BID 2698 Y 3050, con fondos del Préstamo BID 1851.

A continuación, se detallan los certificados abonados en el marco de la mencionada nota CAR.

Fecha	Nombre	Programa de Origen	Descripción	Importe Divisa US\$
11/08/2017	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	CO18 BAS RP 5 LA BANDA-LA INVERNADA SECC I SDE Exp 12504/17	1.461.671
11/08/2017	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	CO18 BAS RP 5 LA BANDA-LA INVERNADA SECC I SDE Exp 12504/17	-1.461.671
11/08/2017	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	CO18 BAS RP 5 LA BANDA-LA INVERNADA SECC I SDE Exp 12504/17	1.599.077
24/08/2017	HOMAQ -CRZ - RUTA 81 (UTE)	BID 2698	CO 13 AJ DEF RP20 INT RP3 INT RN95 SECC III FORMOSA EXP 9849/201	2.208
25/08/2017	HOMAQ -CRZ - RUTA 81 (UTE)	BID 2698	CO 14 AJ DEF RP20 INT RP3 INT RN95 SECC III FORMOSA EXP 9848/201	706.681
25/08/2017	HOMAQ -CRZ - RUTA 81 (UTE)	BID 2698	CO 15 AJ DEF RP20 INT RP3 INT RN95 SECC III FORMOSA EXP 9846/201	490.099
25/08/2017	HOMAQ -CRZ - RUTA 81 (UTE)	BID 2698	CO 16 AJ DEF RP20 INT RP3 INT RN95 SECC III FORMOSA EXP 9844/201	272.541
04/09/2017	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	CO 16 Prov. Pte.s/Rio Grande Amp.Cap. y Con.RN 9 Jujuy Expte 142	67.785
04/09/2017	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	CO 16 Prov. Pte.s/Rio Grande Amp.Cap. y Con.RN 9 Jujuy Expte 142	35.374
04/09/2017	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	CO 22 Basico Pte.s/Rio Grande Amp.Cap. y Con.RN 9 Jujuy Expte 15	212.974
04/09/2017	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	CO 22 Prov. Pte.s/Rio Grande Amp.Cap. y Con.RN 9 Jujuy Expte 133	140.116
04/09/2017	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	CO19 BAS RP 5 LA BANDA-LA INVERNADA SECC I SDE Exp 13212/2017	338.937
04/09/2017	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	CO19 BAS RP 5 LA BANDA-LA INVERNADA SECC I SDE Exp 13212/2017	588.100
04/09/2017	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	CO17 PROV RP 5 LA BANDA-LA INVERNADA SECC I SDE Exp 12505/2017	366.726

04/09/2017	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	CO18 PROV RP 5 LA BANDA-LA INVERNADA SECC I SDE Exp 12948/2017	709.354
26/10/2017	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	CO19 PROV RP 5 LA BANDA-LA INVERNADA SECC I SDE Exp 15201/17	467.265
19/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 52 1° Def. Tr.1 Paso R.S.Peña Alte.Brown Chaco Expte 10764/17	367.618
19/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 52 1° Def. Tr.1 Paso R.S.Peña Alte.Brown Chaco Expte 10560/17	148.978
19/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 53 1° Def. Tr.3Paso R.S.Peña Alte.Brown Chaco Expte 12530/17	265.434
24/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 53 1° Def. Tr.2 Paso R.S.Peña Alte.Brown Chaco Expte 13297/17	211.727
19/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 52 1° Def. Tr.1 Paso R.S.Peña Alte.Brown Chaco Expte 10764/17	-367.618
17/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 53 1° Def. Tr.3Paso R.S.Peña Alte.Brown Chaco Expte 12530/17	-265.434
19/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 52 1° Def. Tr.1 Paso R.S.Peña Alte.Brown Chaco Expte 10560/17	-148.978
19/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 52 1° Def. Tr.1 Paso R.S.Peña Alte.Brown Chaco Expte 10560/17	148.978
19/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 53 1° Def. Tr.3Paso R.S.Peña Alte.Brown Chaco Expte 12530/17	265.434
19/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 52 1° Def. Tr.2 Alte.Brown Estab.Tres Marias Expte 10764/17	367.618
30/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 55 1° Def. Tr.1 Paso R.S.Peña Alte.Brown Chaco Expte 16400/17	6.130
26/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 54 1° Def. Tr.1 Paso R.S.Peña Alte.Brown Chaco Expte 14227/17	20.182
19/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 52 1° Def. Tr.1 Paso R.S.Peña Alte.Brown Chaco Expte 10560/17	-148.978
19/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	EXP 9262/17 CERT 51 DEF TRAMO 1	148.978
26/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	EXP 10560/17 CERT 52 DEF TRAMO 1	57.292
26/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	EXP 14867/17 CERT 54 DEF RNN 16 TRAMO 2	23.047
19/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 53 1° Def. Tr.3 Paso R.S.Peña Alte.Brown Chaco Expte 12530/17	26.838
27/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	EXP 14305/17 CERT 54 DEF RNN 16 TRAMO 3	106.226
13/11/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	EXP 12525/17 CERT 53 DEF RN 16 TRAMO 1	3.225
13/11/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	EXP 12525/17 CERT 53 DEF RN 16 TRAMO 1	29.024
13/11/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	EXP 16401/17 CERT 55 DEF RN 16 TRAMO 2	159.892
14/11/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	EXP 16402/17 CERT 55 DEF RNN 16 TRAMO 3	60.053
14/11/2017	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	EXP 16547/17 CERT 23 PROV 2698-11 PTE RIO GRANDE AMP.CAP.Y CON R	321.657
08/11/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	EXP 9282/17 CERT 51 DEF RN 16 TRAMO 2 F22	213.051
08/11/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	EXP 9282/17 CERT 51 DEF RN 16 TRAMO 2 F11	23.672
17/11/2017	COARCO-INGECO (UTE)	BID 3050	EXP 11882/17 CERT 12 DEF RP 308 TUCUMÁN	2.368
17/11/2017	COARCO-INGECO (UTE)	BID 3050	EXP 11880/17 CERT 10 DEF RP 308 TUCUMÁN	9.226

04/12/2017	COARCO-INGECO (UTE)	BID 3050	EXP 18154/17 CERT 20 DEF RP 308 TUCUMÁN	8.055
04/12/2017	COARCO-INGECO (UTE)	BID 3050	EXP 18154/17 CERT 20 DEF RP 308 TUCUMÁN	26
04/12/2017	COARCO-INGECO (UTE)	BID 3050	EXP 18154/17 CERT 20 DEF RP 308 TUCUMÁN	16.859
12/12/2017	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	EXP 18066/17 CERT 24 PROV PTE RIO GRANDE JUJUY	362.363
13/12/2017	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	EXP 18065/17 CERT 24 BAS PTE RIO GRANDE JUJUY	489.044
19/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 53 1° Def. Tr.3Paso R.S.Peña Alte.Brown Chaco Expte 12530/17	-265.434
19/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 52 1° Def. Tr.2 Alte.Brown Estab.Tres Marias Expte 10764/17	-367.618
19/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 52 1° Def. Tr.2 Alte.Brown Estab.Tres Marias Expte 10764/17	334.533
19/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	EXP 9262/17 CERT 51 DEF TRAMO 1	-148.978
19/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 52 1° Def. Tr.1 Paso R.S.Peña Alte.Brown Chaco Expte 10560/17	135.570
19/10/2017	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 53 1° Def. Tr.3Paso R.S.Peña Alte.Brown Chaco Expte 12530/17	241.545
04/12/2017	COARCO-INGECO (UTE)	BID 3050	EXP 17765/17 CERT 6 DEF RP 308 TUCUMÁN	826
04/12/2017	COARCO-INGECO (UTE)	BID 3050	EXP 11883/17 CERT 13 DEF RP 308 TUCUMÁN	160.593
11/12/2017	COARCO-INGECO (UTE)	BID 3050	EXP 16546/17 CERT 20 BAS RP 308 TUCUMÁN	43.708
13/12/2017	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	EXP 18065/17 CERT 24 BAS PTE RIO GRANDE JUJUY	-489.044
13/12/2017	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	EXP 18065/17 CERT 24 BAS PTE RIO GRANDE JUJUY	213.631
13/12/2017	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	EXP 18065/17 CERT 24 BAS PTE RIO GRANDE JUJUY	277.987
18/12/2017	COARCO-INGECO (UTE)	BID 3050	EXP 12161/17 CERT 17 DEF RP 308 TUCUMAN	15.168
18/12/2017	COARCO-INGECO (UTE)	BID 3050	EXP 12162/17 CERT 16 DEF RP 308 TUCUMAN	28.534
18/12/2017	COARCO-INGECO (UTE)	BID 3050	EXP 12160/17 CERT 18 DEF RP 308 TUCUMAN	10.801
18/12/2017	COARCO-INGECO (UTE)	BID 3050	EXP 12163/17 CERT 15 DEF RP 308 TUCUMAN	40.839
18/12/2017	COARCO-INGECO (UTE)	BID 3050	EXP 12159/17 CERT 19 DEF RP 308 TUCUMAN	4.913
22/01/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	CO 25 Prov. Pte.s/Rio Grande Amp.Cap. y Con.RN 9 Jujuy E.E 25491	305.744
22/01/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	CO 25 Prov. Pte.s/Rio Grande Amp.Cap. y Con.RN 9 Jujuy E.E 25491	-305.744
22/01/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	CO 25 Prov. Pte.s/Rio Grande Amp.Cap. y Con.RN 9 Jujuy E.E 25491	264.112
22/01/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	CO 25 Prov. Pte.s/Rio Grande Amp.Cap. y Con.RN 9 Jujuy E.E 25491	63.457
23/01/2018	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 56 1° Def. Tr.3 Estab.Tres Marias Expte 18363/17	119.218
24/01/2018	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 56 1° Def. Tr.2 Alte.Brown Estab.Tres Marias Expte 18408/201	42.076
24/01/2018	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 56 1° Def. Tr.2 Alte.Brown Estab.Tres Marias Expte 18408/201	61.717

24/01/2018	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 56 1° Def. Tr.2 Alte.Brown Estab.Tres Marias Expte 18408/201	-61.717
24/01/2018	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 56 1° Def. Tr.2 Alte.Brown Estab.Tres Marias Expte 18408/201	63.457
24/01/2018	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 52 1° Def. Tr.3 Estab.Tres Marias Expte 10563/17	40.104
24/01/2018	Decavial SAICAC	BID 2698	CO 56 1° Def. Tr.2 Alte.Brown Estab.Tres Marias Expte 18408/201	29
15/03/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	CERT 21 bas. RP5 LA BANDA - INVERNADA. secc1 EE27573274-17	26.553
15/03/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	CERT 21 bas. RP5 LA BANDA - INVERNADA. secc1 EE27573274-17	1.176.418
15/03/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	CERT 21 bas. RP5 LA BANDA - INVERNADA. secc1 EE27573274-17	0
15/03/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	CERT 21 bas. RP5 LA BANDA - INVERNADA. secc1 EE27573274-17	5.223
15/03/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	CERT 20 AJ DEF. RP5 LA BANDA- INVERNADA.EE 25593302-17	76.393
15/03/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	cert 21 prov. RP5 L a Banda Inver.Sgo del Estero EE 25681628-1	677.898
15/03/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	CERT 21 bas. RP5 LA BANDA - INVERNADA. secc1 EE27573274-17	-1.176.418
15/03/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	CERT 21 bas. RP5 LA BANDA - INVERNADA. secc1 EE27573274-17	1.303.239
15/03/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	CERT 26 prov redet. San Salvador Jujuy EE 32910671-18	246.879
15/03/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	CERT 20 AJ DEF. RP5 LA BANDA- INVERNADA.EE 25593302-17	-76.393
15/03/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	CERT 20 AJ DEF. RP5 LA BANDA- INVERNADA.EE 25593302-17	76.820
16/03/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	CERT 26 provis.. San Salvador Jujuy EE 29973254-17	311.703
16/03/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	CERT 26 provis.. San Salvador Jujuy EE 29973254-17	-311.703
16/03/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	CERT 26 provis.. San Salvador Jujuy EE 29973254-17	222.925
16/03/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	CERT 26 provis.. San Salvador Jujuy EE 29973254-17	90.520
16/03/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	cert 41 bas RP 1 Jujuy. EE 29848372-17	772.579
16/03/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	cert 25 bas. pte s/Rio Grande RP9 Jujuy. EE28281587-17	355.293
15/03/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	cert 21 prov. RP5 L a Banda Inver.Sgo del Estero EE 25681628-1	-677.898
15/03/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	cert 21 prov. RP5 L a Banda Inver.Sgo del Estero EE 25681628-1	681.685
19/03/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	cert 41 prov -jujuy. ee 29962293-17	277.677
19/03/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	cert 41 prov -jujuy. ee 29962293-17	938.764
13/03/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	cert 41 prov -jujuy. ee 29962293-17	-938.764
19/03/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	cert 41 prov -jujuy. ee 29962293-17	268.830
14/03/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	cert 41 prov -jujuy. ee 29962293-17	676.866
19/03/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	CERT 27 provis.. San Salvador Jujuy	165.479

			EE 830412-18	
19/03/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	cert 27 bas ptes/Rio Grande. RN9 Jujuy . EE 822931-18	208.930
19/03/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	Cert redet prov 28. PTE s/ Rio Gde y RN9 Jujuy. EE8082647-18	289.476
21/03/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	Cert de aj de precios 19 Def.L Banda Sgo del Estero. EE 273668	5.995
21/03/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	Cert 43 bas Jujuy EE 05649191-18	11.900
21/03/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	Cert 20 aj. Prov.RP 5. La Banda. Sgo del Estero.EE27407658-17	736.653
22/03/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	Cert 20 Bas.RP5 La Banda Santiago del Estero .EE 27423942-17	106.804
22/03/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	Cert 20 Bas.RP5 La Banda Santiago del Estero .EE 27423942-17	35.502
22/03/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	Cert 20 Bas.RP5 La Banda Santiago del Estero .EE 27423942-17	1.292.685
28/03/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	cert 28 bas. pte s/ Rio Grande Jujuy. EE 7824544-18	351.792
04/04/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	cert prov 43 RP1VINC Jujuy. EE 5654197-18	20.515
07/05/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	CERT 42 PROV RP1 Jujuy. EE 5636663-18	12.811
07/05/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	CERT 42 PROV RP1 Jujuy. EE 5636663-18	-12.811
05/04/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	CERT 42 PROV RP1 Jujuy. EE 5636663-18	13.287
05/04/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	Cert 42 basRP1 JUJUY. EE 5614453-18	7.911
19/04/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	Cert 44 bas RP1 Jujuy. EE 08322106-18	22.071
19/04/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	Cert 44 prov RP1 Jujuy. EE8324331-18	39.393
19/04/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	Cert 29 Bas pte / rio gde Jujuy. EE 8907941-18	389.473
15/03/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	CERT 26 prov redet. San Salvador Jujuy EE 32910671-18	-246.879
15/03/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	CERT 26 prov redet. San Salvador Jujuy EE 32910671-18	248.258
09/05/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	cert 29 prov construccion pte s rio gde jujuy-EE 8909633-18	287.946
09/05/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	cert 29 prov construccion pte s rio gde jujuy-EE 8909633-18	-287.946
09/05/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	cert 29 prov construccion pte s rio gde jujuy-EE 8909633-18	386.187
27/04/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	Cert 20 Bas.RP5 La Banda Santiago del Estero .EE 27423942-17	84.432
11/05/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	Cert de aj de precios 19 Def.L Banda Sgo del Estero. EE 273668	313
11/05/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	Cert 20 aj. Prov.RP 5. La Banda. Sgo del Estero.EE27407658-17	38.460
11/05/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	Cert de aj de precios 19 Def.L Banda Sgo del Estero. EE 273668	-313
15/03/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	CERT 26 prov redet. San Salvador Jujuy EE 32910671-18 FR	15.410
16/03/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	cert 25 bas. pte s/Rio Grande RP9 Jujuy. EE28281587-17 FR	18.247

16/03/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	CERT 26. San Salvador Jujuy EE 29973254-17 FR	21.746
19/03/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	cert 27 bas ptes/Rio Grande.RN9 Jujuy. EE 822931-18 FR	14.459
19/03/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	CERT 27 provis. San Salvador Jujuy EE 830412-18 FR	10.246
19/03/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	cert 41 prov -jujuy. ee 29962293-17 FR	61.953
19/03/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	Cert redet prov 28. PTE s/ Rio Gde y RN9 Jujuy. EE8082647-18 FR	17.924
21/03/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	Cert 43 bas Jujuy EE 05649191-18 FR	824
21/03/2018	Panedile-Mijovi-Supercemento-UTE	BID 3050	Cert de aj de precios 19 Def.L Banda Sgo del Estero. EE 273668	371
28/03/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	cert 28 bas. pte s/ Rio Grande Jujuy. EE 7824544-18 FR	24.285
05/04/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	Cert 42 basRP1 JUJUY. EE 5614453-18 FR	546
05/04/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	CERT 42 PROV RP1 Jujuy. EE 5636663-18 FR	821
19/04/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	Cert 44 prov RP1 Jujuy. EE8324331-18 FR	2.433
19/04/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	Cert 44 bas RP1 Jujuy. EE 08322106-18 FR	1.524
19/04/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	Cert 29 Bas pte / rio gde Jujuy. EE 8907941-18 FR	26.886
09/05/2018	JUMI SRL - DEMISA S.A.	BID 2698	cert 29 prov construcción pte s rio gde jujuy-EE 8909633-18 FR	20.326
03/04/2018	ROGGIO-GREEN - CASELLA UTE	BID 2698	cert prov 43 RP1VINC Jujuy. EE 5654197-18 FR	1.267
TOTAL OTROS PRÉSTAMOS				19.211.931,35
PRÉSTAMO 2698				10.406.135,04
PRÉSTAMO 3050				8.805.796,30

Componente C: Fortalecimiento Institucional

SEPA	Adquisición		Descripción	Monto Adjudicado (US\$)	Monto Pagado por 1851 (US\$)	Monto a Pagar por 2698 (US\$)	ESTADO
	Tipo	N°		(en USD)	(en USD)	(en USD)	
PIVNG-160-LPI-B-01/16	Bienes	01/16	Modernización del Servicio de Solución de Comunicaciones Unificadas y ampliación del Sistema de Comunicaciones Unificadas de la Dirección Nacional de Vialidad	6.684.956	4.827.511	1.857.444	En Ejecución
PIVNG-161-LPI-B-02/16	Bienes	02/16	Adquisición de Equipos especiales para ensayos físicos y mecánicos de Mezclas asfálticas para los Laboratorios de la Dirección Nacional de Vialidad (Lote 1)	2.298.995	1.014.168	1.284.827	En Ejecución
PIVNG-162-LPI-B-03/16	Bienes	03/16	Adquisición de Equipos para ensayos físicos y reológicos ligantes asfálticos para los Laboratorios de la Dirección Nacional de Vialidad (Lote 4)	760.453	371.026	389.427	En Ejecución
PIVNG-163-LPI-B-04/16	Bienes	04/16	LOTE 3 Adquisición de Equipos Varios para los Laboratorios de la Dirección Nacional De Vialidad	28.497	28.497	0	Finalizado
			LOTE 4 Adquisición de Equipos Varios para los Laboratorios de la Dirección Nacional De Vialidad	1.174.603	576.000	598.603	En Ejecución
			LOTE 5 Adquisición de Equipos Varios para los Laboratorios de la Dirección Nacional De Vialidad	1.238.511	608.352	630.159	En Ejecución
			LOTE 6 Adquisición de Equipos Varios para los Laboratorios de la Dirección Nacional De Vialidad	96.926	96.926	0	Finalizado
			LOTE 7 Adquisición de Equipos Varios para los Laboratorios de la Dirección Nacional De Vialidad	59.965	59.965	0	Finalizado

PIVNG-164-LPI-B-05/16	Bienes	05/16	LOTE 1 Adquisición de Equipos Varios para los Laboratorios de la Dirección Nacional De Vialidad	84.468	84.468	0	Finalizado
PIVNG-164-LPI-B-05/16	Bienes		LOTE 2 Adquisición de Equipos Varios para los Laboratorios de la Dirección Nacional De Vialidad	54.191	54.191	0	Finalizado
PIVNG-164-LPI-B-05/16	Bienes		LOTE 3 Adquisición de Equipos Varios para los Laboratorios de la Dirección Nacional De Vialidad	127.048	127.048	0	Finalizado
PIVNG-165-LPI-B-06/16	Bienes	06/16	Elementos y accesorios varios para los Laboratorios de la Dirección Nacional de Vialidad (Lote 11)	408.111	204.055	204.055	En Ejecución
PIVNG-166-LPI-B	Bienes	50/17	Adquisición de equipos para la evaluación superficial y estructural de pavimentos de la Dirección Nacional de Vialidad	3.010.699	1.505.350	1.505.350	En Ejecución
PIVNG-167-LPI-B	Bienes	51/17	Adquisición de equipos para la evaluación superficial y estructural de pavimentos de la Dirección Nacional de Vialidad	526.212	0	526.212	En Ejecución
PIVNG-168-LPI-B	Bienes	52/17	Adquisición de equipos para la evaluación superficial y estructural de pavimentos de la Dirección Nacional de Vialidad	586.070	293.035	293.035	En Ejecución
PIVNG-169-LIL-B	Bienes	53/17	Adquisición de utilitarios para equipos de evaluación superficial y estructural de pavimentos de la Dirección Nacional de Vialidad.	1.341.115	1.341.115	0	Finalizado
PIVNG-170-CD-B	Bienes	01/17	Reómetro de corte dinámico MCR 502 (Lote 13) configuración sistema para asfaltos.	130.500	130.500	0	Finalizado
PIVNG-173-LPI-B	Bienes	54/17	Adquisición de equipos varios para los Laboratorios de la DNV	938.161	0	938.161	En Ejecución

PIVNG-184-3CV-CI-	Serv. Consultoría (Individual)		Confección de Manual de Calidad de Construcción de Obras Viales	30.000	3.000	27.000	En Ejecución
PIVNG-179-3CV-CI-	Serv. Consultoría (Individual)		Desarrollo e Implementación de un Método de Diseño de Pavimentos para la Dirección Nacional de Vialidad	116.650	46.660	69.990	En Ejecución
PIVNG-190-CD-CF-	Serv. Consultoría		Jornadas de actualización ICPA.	57.500	57.500	0	Finalizado
PIVNG-191-CD-CF-	Serv. Consultoría		Jornadas de actualización CPA	96.000	96.000	0	Finalizado
PIVNG-192-CD-B-	Bienes		Adquisición de equipos para la evaluacion superficial y estructural de pavimentos de la Dirección Nacional de Vialidad. Grip Tester	483.909	241.955	241.955	En Ejecución
PIVNG-187-CP-B-	Bienes	2/17	Adquisición de equipamiento para difusión de contenido institucional.	27.072	27.072	0	Finalizado
PIVNG-199-CD-S-	Serv. Consultoría	Univ.	Matrícula Especialización Universidad de Cuyo (No tienen manutención)	28.393	0	28.393	En Ejecución
PIVNG-198-CD-S-			Matrícula maestrías UNR (No tienen manutención)	64.286	64.286	0	En Ejecución
PIVNG-196-CD-S-			Matrícula maestrías UNSJ	501.429	501.429	0	Finalizado
PIVNG-197-CD-S-			Matrícula maestrías UNLP	64.286	64.286	0	En Ejecución
PIVNG-195-CD-S-			Matrícula maestrías UBA	501.429	0	501.429	A Iniciar
			TOTAL DE INVERSION CONTRATADA	USD 21.520.432,00			
			TOTAL INVERSION PAGADA POR BID 1851		USD 12.424.393,71		
			TOTAL INVERSION A PAGAR POR BID 2698			USD 9.096.038,43	

Componente D: Administración, Estudios e Inspección

Estudios Consultorías Evaluaciones y Auditoría

- a) “Consultoría para la evaluación y preparación de proyectos viales” SOLICITUD DE PROPUESTAS N° 2/10.
- Denominación del Proyecto: “PUENTE SOBRE RIO GRANDE Ampliación de Capacidad y Conexión con la Ruta Nac. N°9” Provincia de Jujuy.
 - Objeto:

Servicios de Consultoría: Elaboración del Proyecto Ejecutivo: Estudios Técnicos, Económicos y Ambientales.

- Estado:

Nota CSC/CAR 1620/2011 el Banco otorga la No Objeción a la siguiente contratación de Servicios de Consultoría:

UTE Hidroestructuras S.A. – Mandatos Finanzas y Servicios S.A. – Estudios y Servicios Ambientales S.R.L. – Consulbaires, por un monto de \$ 1.199.547 con impuestos incluidos.

Nota CSC/CAR de fecha 9 de junio de 2011 el Banco informa que se ha registrado con el número **PRISM AR – 53386**, el Contrato celebrado el 1º de junio de 2011, suscripto con la mencionada firma para la preparación de los servicios de consultoría correspondientes.

Nota CSC/CAR 6088/2011 de fecha 05 de diciembre de 2011 el Banco otorga la No Objeción a la ampliación de plazo de 60 días, resultando la nueva fecha de finalización de la Fase A el 10 de octubre de 2011 y la finalización de la Fase B el 10 de marzo de 2012.

Nota CSC/CAR 2090/2012 de fecha 14 de mayo de 2012 el Banco otorga la No Objeción a la ampliación de plazo de 120 días, resultando la nueva fecha de finalización de la Fase B el 10 de julio de 2012.

El Banco otorgo la No Objeción al Proyecto ejecutivo y la obra fue licitada a través del Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande II Préstamo BID 2698 OC-AR.

Inspección de obra

Servicios de Inspección: RP Nº 28, Tramo Emp. RN 81 (Las Lomitas) – Emp. RN Nº 86 (Posta Zalazar). Provincia de Formosa		
SOLICITUD DE PROPUESTAS	No objeción del Banco: Nota CSC/CAR 85 de fecha 06/01/10, a lista corta propuesta.	
	Solicitud de Propuestas Nº 03/09	
DOCUMENTOS DE LICITACIÓN	No objeción del Banco: Nota CSC/CAR 1087/2010 de fecha 09/03/10	
	Presupuesto oficial: \$ 15.000.000	
	-Sección 1ª: \$ 3.900.000	
	-Sección 1b: \$ 4.500.000	
EVALUACIÓN DE PROPUESTAS TÉCNICAS	-Sección II: \$ 3.600.000	
	-Sección III: \$ 3.000.000	
	Plazo de Obra: 37 meses	
	Acta de Evaluación Nº1 y 2: Selección Basada en Calidad y Costo	
	Firma Consultora	Total de Puntos
	1-IATASA SA INGENIERIA Y ASISTENCIA TECNICA ARGENTINA SA – POYRY INFRA SA (UTE)	97.25
ACTA DE APERTURA DE PROPUESTAS DE PRECIOS	2-RUIZ ASOCIADOS CONSULTORA SRL	No califica
	3-GOC SA	No califica
ACTA DE EVALUACIÓN DE PROPUESTA DE PRECIOS	Nota CSC/CAR 3156/2010 de fecha 02/07/10 el Banco da la No Objeción al Acta de Evaluación donde solo califica la propuesta técnica de IATASA SA INGENIERIA Y ASISTENCIA TECNICA ARGENTINA SA – POYRY INRA SA (UTE)	
	Firma Consultora	Propuesta económica
ADJUDICACIÓN	IATASA SA INGENIERIA Y ASISTENCIA TECNICA ARGENTINA SA – POYRY INFRA SA (UTE):	\$ 13.384.617
	Firma Consultora	Puntaje final
AVANCE	IATASA SA INGENIERIA Y ASISTENCIA TECNICA ARGENTINA SA – POYRY INRA SA (UTE):	97,8
	Por nota CSC/CAR 3798/2010 el Banco da la No Objeción al Acta de Negociación en la cual se acordó un monto total \$ 16.950.000,60 (impuestos incluidos)	
ADJUDICACIÓN	Por Disposición UCPyPFE Nº 115 con fecha 25/08/10 el Señor Coordinador de la Unidad Ejecutora del Programa de la UCPyPFE Dispone la contratación de Servicios de Consultoría a la Firma IATASA SA INGENIERIA Y ASISTENCIA TECNICA ARGENTINA SA – POYRY INFRA SA (UTE)	
	Monto del Contrato (AR48596)	\$ 16.950.000,60
AVANCE	Porcentaje de ejecución	100%
	Total desembolsado	\$17.057.314,14
		USD 3.913.738,54

III. Matriz de Marco Lógico

Resultados:

Indicadores Clave de Resultado		
1. Accesibilidad de la red vial de la región del Norte Grande mejorada		
Indicador	Línea de Base	Objetivos planeados y logrados
Índice de accesibilidad de vías pavimentadas en las provincias del Norte Grande. Unidad: % de incremento de TDM de Camiones	0% (2006)	Meta al Término del Proyecto: 4% Alcanzado (2018): 11%. Medio de verificación: Informes de las DNV
Días de no transitabilidad (vía cerrada al tránsito), o con restricciones severas a la circulación en las rutas intervenidas. Unidad de medida: días por año	13 Días (2007)	Meta al Término del Proyecto: 0 Alcanzado (2018): 0. Medio de verificación: Elaboración propia/Informe de la Asociación Argentina de Carreteras
Indicador	Línea de Base	Objetivos planeados y logrados
Tiempo de viaje de usuarios de vehículos livianos en tramos intervenidos con ampliación de calzadas de la RN 14 (Pcia. de Corrientes). Unidad de medida: horas anuales	640.000 (2005)	Meta al Término del Proyecto: 576.000 Alcanzado (2018): 512.000 Medio de verificación: Elaboración propia/Informe de la Asociación Argentina de Carreteras
2. Seguridad de la red vial de la región del Norte Grande, mejorada		
Víctimas fatales por accidentes de tránsito en tramos intervenidos con ampliación de calzadas de la Ruta Nacional N°14 (Pcia. de Corrientes). Unidad de medida: muertes por millón de vehículos	0.07 (2004)	Meta al Término del Proyecto: 0.05 Alcanzado (2018): 0.035 Medio de verificación: Informes de la Asociación Argentina de Carreteras
3. Eficiencia de la red vial de la región del Norte Grande mejorada		
Costos económicos promedio de operación vehicular en los tramos mejorados y pavimentados. Unidad de medida: US\$/Vehículo/km	1.06 (2006)	Meta al Término del Proyecto: 0.83 Alcanzado (2018): 0,826 Medio de verificación: Informes de las DNV
Costos económicos promedio de operación vehicular en los tramos con calzada duplicada.	0.54 (2006)	Meta al Término del Proyecto: 0.50

Unidad de medida: US\$/Vehículo/km		Alcanzado (2018): 0.495 Medio de verificación: Elaboración Propia en base a Informe de la Asociación Argentina de Carreteras
DPVs del componente de fortalecimiento institucional que cuentan con un sistema de gestión vial mejorado.	0% (2006)	Meta al Término del Proyecto: 100% Alcanzado (2018): 56% Medio de verificación: Informes de las DPV
Unidad de medida: Porcentaje		

Productos:

Progreso en la Implementación (PI)		
Componentes (Productos)	Indicadores Claves del Producto	
Componente A: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la Red Vial Nacional (RVN). Costo total: US\$ 638.988.396,77. BID: US\$ 445.411.520,87. Contrapartida: US\$ 193.576.875,90. Clasificación. Satisfactorio.		
	Planeados	Fin de Proyecto
Red Vial Nacional (RVN) intervenida (con obras de mejoramiento). Unidad de medida: Km	65,1	0
Red Vial Nacional (RVN) intervenida (con obras de rehabilitación). Unidad de medida: Km	458,4	92
Red Vial Nacional (RVN) intervenida (con obras de ampliación). Unidad de medida: Km	343,7	202,78
Todos los PGA de los proyectos han sido implementados y el 100% de las vías intervenidas reciben actividades de mantenimiento rutinario adecuado.	100%	100%
Componente B: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la Red Vial Provincial (RVP). Costo total: US\$ 856.123.161,93. BID: US\$ 726.451.973,69. Contrapartida: US\$ 129.671.188,24. Clasificación. Satisfactorio.		
	Planeados	Fin de Proyecto
Red Vial Provincial (RVP) intervenida con obras de mejoramiento. Unidad de medida: KM	536	548,90
RVP intervenida con obras de rehabilitación. Unidad de medida: KM	57,3	223,75
RVP intervenida con obras de ampliación. Unidad de medida: KM	4,3	13,16

Todos los PGA de los proyectos han sido implementados y el 100% de las vías intervenidas reciben actividades de mantenimiento rutinario adecuado.	100%	100%
Componente C: Fortalecimiento Institucional.		
Costo total: US\$ 11.922.864,00. BID: US\$ 11.922.864,00. Contrapartida: US\$ 0.		
Clasificación. Muy Satisfactorio.		
	<u>Planeados</u>	<u>Fin de Proyecto</u>
Diagnóstico integral de las Direcciones Provinciales de Vialidad. Unidad de medida: Estudios	5	4

IV. Lecciones aprendidas

A continuación, se enumeran las lecciones aprendidas durante la ejecución del Programa:

1. La importancia de la sinergia y comunicación continua entre el Ejecutor con los diferentes actores:
 - a. Ministerio de Transporte
 - b. Ministerio de Hacienda
 - c. Jefatura de Gabinete de Ministros
 - d. Vialidades Provinciales
 - e. Organismo Multilateral
2. Con el objetivo de evitar prorrogas en futuros Programas, es muy importante dimensionar y evaluar la capacidad institucional de todos los actores (Ej. DPVs), de modo de optimizar los recursos y gestionar las operaciones en el plazo contractual.
3. Revisión y actualización de Proyectos Ejecutivos mediante visitas de campo, previo al otorgamiento de la No Objeción, con el objetivo de evitar futuras modificaciones de obra
4. La importancia de continuar trabajando en el fortalecimiento de las DPVs, capacitando sus equipos técnicos y equipándolas con diferentes herramientas para la correcta gestión de sus redes de caminos

Anexo 4: Matriz de producto y estimación de indicadores de resultados

a) Matriz de producto del documento de proyecto

Como se ha expresado, la matriz de producto que formó parte del documento del proyecto, y que se detalla en los cuadros siguientes, se ajustaron en función que el proceso de selección final de las obras a ejecutar fue variando producto de varios factores. Por un lado, determinadas obras finalmente fueron ejecutadas con fondos propios u otros financiamientos, la necesidad de priorizar otras obras a las inicialmente seleccionadas, y finalmente, la variación experimentada por los costos de construcción en dólares, como consecuencia de la apreciación del tipo de cambio, que ha sido un factor limitante, como ocurrió en general en el País, en las obras de un periodo prolongado de ejecución.

Como se observa en los indicadores, esta situación se tradujo en una mayor cantidad de kilómetros construidos en rutas provinciales que en rutas nacionales, modificando lo inicialmente previsto.

Cuadro A1. Matriz de producto según documento proyecto

PROGRESO EN LA IMPLEMENTACION (PI)		
Componentes (Productos)	Indicadores Claves del Producto	
Componente A: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la Red Vial Nacional (RVN). Costo total: US\$ 638.988.396,77. BID: US\$ 445.411.520,87. Contrapartida: US\$ 193.576.875,90. Clasificación. Satisfactorio.		
	Planeados	Fin de Proyecto
Red Vial Nacional (RVN) intervenida con obras de mejoramiento. Unidad de medida: KM	65,1	0
Red Vial Nacional (RVN) intervenida con obras de rehabilitación. Unidad de medida: KM	458,4	92
Red Vial Nacional (RVN) intervenida con obras de ampliación. Unidad de medida: KM	343,7	202,78
Todos los PGA de los proyectos han sido implementados y el 100% de las vías intervenidas reciben actividades de mantenimiento rutinario adecuado.	100%	100%

Cuadro A2. Matriz de producto según documento proyecto

PROGRESO EN LA IMPLEMENTACION (PI)		
Componentes (Productos)	Indicadores Claves del Producto	
Componente B: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la Red Vial Provincial (RVP). Costo total: US\$ 856.123.161,93. BID: US\$ 726.451.973,69. Contrapartida: US\$ 129. 671.188,24. Clasificación. Muy Satisfactorio.		
	Planeados	Fin de Proyecto
Red Vial Provincial (RVP) intervenida con obras de mejoramiento. Unidad de medida: KM	536	548,9
RVP intervenida con obras de rehabilitación. Unidad de medida: KM	57,3	223,75
RVP intervenida con obras de ampliación. Unidad de medida: KM	4,3	13,16
Todos los PGA de los proyectos han sido implementados y el 100% de las vías intervenidas reciben actividades de mantenimiento rutinario adecuado.	100%	100%

b) Estimación de indicadores de resultados.

A continuación, se realizan consideraciones sobre la estimación de los Indicadores.

Indicadores 1.1. Índice de accesibilidad de vías pavimentadas en las provincias de la RNG.

La unidad de medida correspondía a un porcentaje de incremento del TDM de camiones, y la meta era un incremento del 4%. Sin embargo, se logró un aumento muy superior, al alcanzar un 11%.

Las estimaciones se detallan en el cuadro siguiente, y surge de considerar los valores de TDM estimados por la DNV, para distintos tramos provinciales, para las rutas nacionales.

Provincia	Ruta	Año	Mes	Auto y Ctas	Bus	SA	CA	Semi	TMD	
Salta	16	2006		63,2	1,6	6,5	18,5	10,2	876	
				64,4	2,8	9,1	14,9	9,9	1371	
		2015		60,5	3,3	9,9	13,2	13,1	882	
				72,4	2,3	8,9	6,7	9,7	2260	
					553,632	14,016	56,94	162,06	89,352	
					882,924	38,388	124,761	204,279	135,729	
					533,61	29,106	87,318	116,424	115,542	
					1636,24	51,98	201,14	151,42	219,22	
				Total 2006	1087	43	144	278	205	1758
		Total 2016	2519	90	326	356	355	3631		
				132%	110%	126%	28%	73%	107%	
Corrientes	14	2006	2	43,6	6,4	5,9	10,2	33,9	3230	
			10	43,2	6,8	6,6	12,5	30,9	2289	
			6	38	7,5	6,5	13,6	34,4	1827	
			6	45,9	7,4	6,7	13,5	26,5	1879	
				1408	207	191	329	1095	3230	
				989	156	151	286	707	2289	
				694	137	119	248	628	1827	
				862	139	126	254	498	1879	
			Total	3954	638	586	1118	2929	9225	
			2016	9	43,9	4,7	4	10,1	37,3	3983
			9	54,9	5,7	4,4	7,7	27,3	3532	
			6	48,9	6,8	3,9	6,3	34,1	2568	
			7	70,5	4,6	3,4	4,7	16,8	4369	
					1.749	187	159	402	1.486	3.983
					1.939	201	155	272	964	3.532
					1.256	175	100	162	876	2.568
					3.080	201	149	205	734	4.369
		Total	8024	764	563	1041	4060	14452		
				103%	20%	-4%	-7%	39%	57%	
Tucuman	38	2006	10	62,6	4,7	9,1	10,3	13,3	1763	
				77,1	2,9	9,4	4,3	6,3	8733	
				1.104	83	160	182	234	1763	
				6.733	253	821	376	550	8733	
			Total	7.837	336	981	557	785	10.496	
			2016	10	75,1	3,4	6,6	3,8	11,1	2122
			3	82,2	3,5	7,8	2,6	3,9	8818	
				1.594	72	140	81	236	2122	
				7.248	309	688	229	344	8818	
			Total	8.842	381	828	310	579	10.940	
Total	2006			12.878	1.018	1.712	1.953	3.918	21.479	
	2016			19.385	1.235	1.717	1.707	4.994	29.023	
				51%	21%	0%	-13%	27%	35%	
					8.601	7.583				
					9.653	8.418				
					12,23%	11,01%				

Indicador 1.2. Días de no transitabilidad (vía cerrada al tránsito) o con restricciones severas a la circulación en las rutas intervenidas. Siendo la meta reducir de 13 días al año a cero.

Para su estimación se utilizó el informe elaborado por la Asociación Argentina de Carreteras en el año 2014, sobre el impacto socioeconómico de la Autovía Ruta Nacional No. 14. El proyecto que consistió en la construcción de una segunda calzada: obra básica y pavimento, banquetas nuevas, reformulación de intersecciones, señalización horizontal y vertical, iluminación de intersecciones, balizamiento, obras de seguridad y obras complementarias, todo ello permitió elevar el índice de servicio, y facilitar el tránsito.

Se logró una calzada libre de riesgos de anegamientos, como los que se han presentado en algunas oportunidades, debido a la operación del embalse Salto Grande en condiciones de crecidas del Río Uruguay, o de algunos de sus afluentes. Las obras han permitido alcanzar la meta estimada, con un incremento significativo del TDM.

Indicador 1.3. Tiempo de viaje de usuarios de vehículos livianos en tramos intervenidos con ampliación de las calzadas de la RN 14 (Provincia de Corrientes). Se estimó reducir de 640.000 horas anuales a 576.000 horas anuales, representando una disminución del 10%. Sin embargo, la meta fue, al menos, ampliamente superada al alcanzar 512.000 horas anuales, sobre la base de el tránsito estimado al inicio del proyecto. El incremento que se produjo en el TDM implica un beneficio aún mayor.

Indicador 2.1. Víctimas fatales por accidentes de tránsito en tramos intervenidos con ampliación de calzadas de la RN No. 14 (Provincia de Corrientes), El objetivo era reducir la tasa de muertes por millón de vehículos de 0.07 a 0.05. La meta fue superada al haber alcanzado un índice de 0.035, que surge del informe elaborado por la Asociación Argentina de Carreteras.

Esta ruta era conocida con el nombre de “Ruta de la Muerte”, a causa de la cantidad y gravedad de los siniestros viales. El análisis de accidentes abarcó los años comprendidos entre 2000 y 2013, inclusive, y para esto se recabaron datos de accidentes de tránsito, conteo de TMDA y registros de velocidad medidos sobre la mencionada ruta. Una vez definido el tramo, y teniendo en cuenta que los trabajos se iniciaron en el año 2006, se decidió ahondar en un análisis comparativo entre el año 2005 (anterior al inicio de obras) y el año 2013 (primer año con configuración de autovía en toda su extensión).

Con relación a la cantidad de accidentes mortales acontecidos, es de destacar que los mismos representaban en el año 2005 un 12% sobre la totalidad de accidentes. Este porcentaje disminuyó en el año 2013 a un 6%. Asimismo, se observa que el número de víctimas mortales registró una disminución del orden del 47% con la habilitación de la autovía, mientras que el número de heridos se ha visto levemente incrementado. Cabe aclarar que en este concepto se abarca desde los heridos leves hasta los graves.

Indicador 3.1. Costos económicos promedio de operación vehicular en los tramos mejorados y pavimentados:

Dado que no se cuenta con la definición precisa y el método de cálculo de los valores objetivo ni tampoco con los archivos base del programa HDM4, fue calculado de acuerdo con los supuestos, parámetros y datos que se describen a continuación:

- 1) Se consideró la composición vehicular como un promedio ponderado de la composición vehicular correspondiente a los tramos de rutas nacionales intervenidos en el programa de la RNG (RN N°14, RN N°38, y RN N°16). Fuentes de datos: DNV- Año 2016 (última publicación)
- 2) Se tomó como velocidad al promedio ponderado de las velocidades registradas dentro del P85²⁴, en los tramos de rutas nacionales intervenidos en el programa del Norte Grande (RN N°14, RN N°38, y RN N°16). Fuentes de datos: DNV- Año 2016 (última publicación)
- 3) En el caso de la RN N°16, dado que no se cuenta con cobertura en el tramo intervenido se consideró la composición vehicular y la velocidad del tramo con datos disponibles más próximo al tramo con obra.
- 4) Para establecer el valor del costo de operación vehicular, se utilizó el costo de operación calculado por la Subgerencia de Estudios Económicos (COSTOP) correspondiente a marzo de 2018, el cual se publica en la página web de la DNV.
- 5) El costo de operación vehicular utilizado incluye el costo del tiempo de viaje
- 6) El costo de operación hace referencia a un tipo de superficie con pavimento.
- 7) El tipo de cambio utilizado es de 29 \$/U\$S.
- 8) El valor del indicador 3.1 a marzo 2018 es de 0,826 U\$S km/h.

Indicador 3.2. Costos económicos promedio de operación vehicular en los tramos de calzada mejorada.

²⁴ P85: percentil 85.

Anexo 5: Presupuesto según contrato

El cuadro siguiente refleja el presupuesto que forma parte del contrato de préstamo,

Cuadro A3. Presupuesto según contrato (en miles de US\$)

Categorías de inversión	Presupuesto de origen		
	BID	Contrapartida	Total
Comp A. Obras Civiles de RVN	781.360	195.340	976.700
1.Pcia Corrientes			
2.Pcia Tucumán			
1.Pcia Salta			
Comp B Obras Civiles de RVP	232.160	58.040	290.200
1. Pcia Catamarca	67.120	16.780	83.900
2. Pcia Chaco	35.360	8.840	44.200
3. Pcia Corrientes	54.560	13.640	68.200
4. Pcia Formosa	50.960	12.740	63.700
5. Pcia Jujuy	7.200	1.800	9.000
6.Pcia Misiones	4.320	1.080	5.400
7. PciaTucuman	12.640	3.160	15.800
8. Pcia Santiago del Estero			
Comp C Fortalecimiento Institucional	20.000	0	20.000
Comp D: Administración, Estudios e Inspección	64.317	0	64.317
1,Estudios, consul, Eval, Auditoria	22.096	0	22.096
2,Inspección Técnico Ambiental de Obras	38.777	0	38.777
3,Costos Incrementales Adm 8UCPYpfe + DNV)	3.444	0	3.444
Imprevistos y Contingencias	102.163	46.620	148.783
Total	1.200.000	300.000	1.500.000
<i>Pari Passu</i>	<i>80,00%</i>	<i>20,00%</i>	

En el gráfico siguiente se observa la evolución anual de los desembolsos, del cual surge que el 72% de los mismos, se han realizado entre los años 2009 y 2012.

Anexo 6. Descripción de las obras y desembolsos.

En el presente Anexo, se realiza un análisis sobre la evolución de los desembolsos, el nivel de ejecución de las obras programadas, y una breve descripción de las mismas.

Previamente, se presenta un mapa a los fines de localizar geográficamente, las provincias que conforman la RNG.

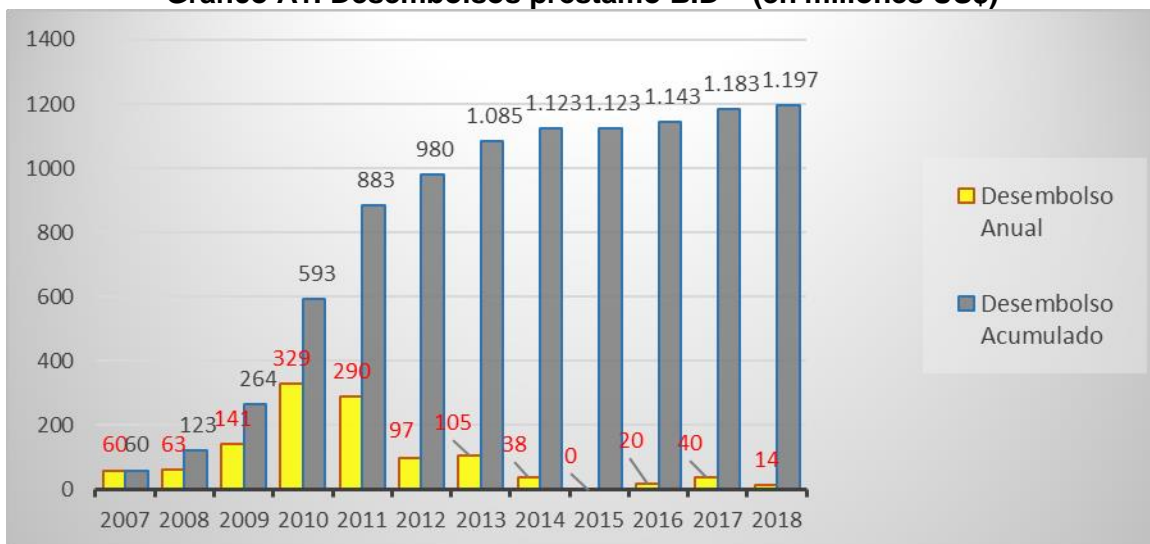
Figura 1. Ubicación geográfica de las Provincias de la RNG



A) Evolución de los desembolsos

El grafico siguiente se observa la evolución anual de los desembolsos correspondientes al préstamo, del cual surge que el 82% de los mismos, se han realizado en el plazo original (seis años) del préstamo, entre los años 2007 y 2012.

Gráfico A1. Desembolsos préstamo BID – (en millones US\$)



B) Nivel de ejecución de las obras programadas

Al momento del diseño del programa se seleccionaron 11 proyectos que conformaron la MR, los cuales contenían similares especificaciones técnicas y ambientales, a aquellas potenciales obras que conformaban un total de otros 32 proyectos elaborados por la DNV y las DPV. La MR representaba un costo total de US\$ 534 millones, y contaban con los estudios de factibilidad como los diseños de los proyectos.

Cuadro A5. MR vs Ejecutado

Provincia	Ruta	Tramo	Muestra Representativa		Ejecutado	
			Long -kms	Costo Prest (US\$ MM)	Km Constuidos	Costo Final (US\$ MM)
Corrientes	RN 14	6	63	90	63	165,68
Corrientes	RN 14	7	63	103	63	185,86
Corrientes	RN 14	8	28	35	32,38	72,26
Corrientes	RN 117	8	8	21,2	8	34,72
Chaco	RN 16	R.S. Peña	137,8	70	0	0
Sgo del Estero	RN 16	El Caburé	55,3	28	0	0
Sgo del Estero -Salta - Chaco	RN 16	Monte Quemado	135,9	69	0	0
Salta	RN 51	Campo Quijano	23	40	0	0
Salta	RN 16	El Quebrachal	129,4	67,5	92	73,85
Tucuman	RP 307	Viaducto	0,9	6	0	0
Tucuman	RP 302	Banda Rio Sali	3,4	4,2	4	8,61
Total			647,7	533,9	262,38	540,98
Ejecutado vs MR					41%	101%
Costo por KM				USD 0,82	USD 2,06	

El diseño definió que aquellos proyectos que no conformaban parte de la MR, sus diseños de ingeniería y estudios de factibilidad eran financiados por este programa. Los criterios de selección de los proyectos financiados fueron los siguientes: (i) pertenecer a una de las nueve provincias de la RNG; (ii) estar incluido en el EDIVIAR, y conexión con la RVP o RVN con niveles de servicio similar al del proyecto que se pretenda realizar; (iii) haber contado con proyecto ejecutivo listo para ser licitado, incluyendo plan de señalización vertical y horizontal; (iv) haber contado con estudios de viabilidad socioeconómica, y con una TIR igual o superior al 12%; y (v) haber contado con estudios socioambientales detallados, planes de gestión social y ambiental adecuados, licencia ambiental de acuerdo a la legislación nacional y provincial, y que cumpla con las políticas del Banco.

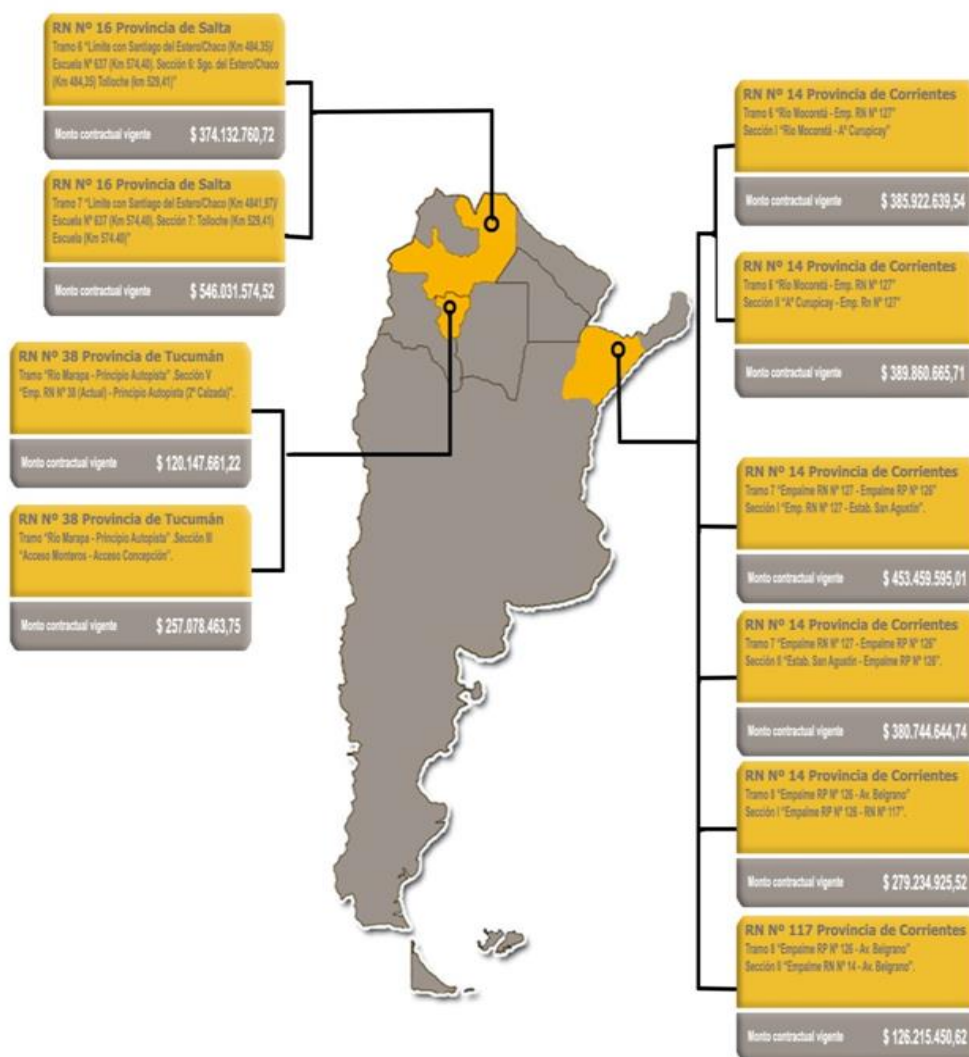
El contrato contaba con un listado indicativo de proyectos a ser financiados, en la RVN y RVP (ver cuadros siguientes), y que contemplaba actualizaciones con acuerdo entre las partes.

Cuadro A6. Detalle de RN del listado inicial del contrato

Provincia	Ruta	Tramo	Documento Inicio		Ejecutado	
			Long -kms	Costo Prest (US\$ MM)	Km Constuidos	Costo Final (US\$ MM)
Corrientes	RN 14	6	63	90	63	165,68
Corrientes	RN 14	7	63	103	63	185,86
Corrientes	RN 14	8	28	35	32,38	72,26
Corrientes	RN 117	8	8	21,2	8	34,72
Corrientes	RN 117	Aeropuerto	4,5	8,5	0	0
Chaco	RN 16	R.S. Peña	137,8	70	0	0
Sgo del Estero	RN 16	El Caburé	55,3	28	0	0
Sgo del Estero	RN 16	Monte Quemado	135,9	69	0	0
Salta	RN 16	El Quebrachal	129,4	67,5	0	0
Salta	RN 16	Lim Sgo del Estero	0	0	44	32,69
Salta	RN 16	Tolloche	0	0	48	41,17
Salta	RN 51	Campo Quijano	23	40	0	0
Salta	RN 51	S.A. Cobres	16,6	11	0	0
Salta	RN 51	Mina la Poma	13	9	0	0
Salta	RN 34	Cabeza de Buey	27,5	45	0	0
Jujuy	RN 34	Limite c Salta	39,2	67	0	0
Jujuy	RN 66	Pieko	13,3	23	0	0
Jujuy	RN 66	RN 9	37,8	65	0	0
Tucuman	RN 38	1	20	63	0	0
Tucuman	RN 38	2	7	25,5	0	0
Tucuman	RN 38	3	23,8	71	23,8	69,76
Tucuman	RN 38	4	21,1	65	0	0
Tucuman	RN 38	5	0	0	12,6	34,34
Total			867,2	976,7	294,78	636,48
Ejecutado vs Listado Contrato					34%	65%
Costo por KM				USD 1,13	USD 2,16	

En el siguiente mapa se detalla la ubicación geográfica las 10 Rutas Nacionales ejecutadas:

Mapa 1. Rutas nacionales ejecutadas

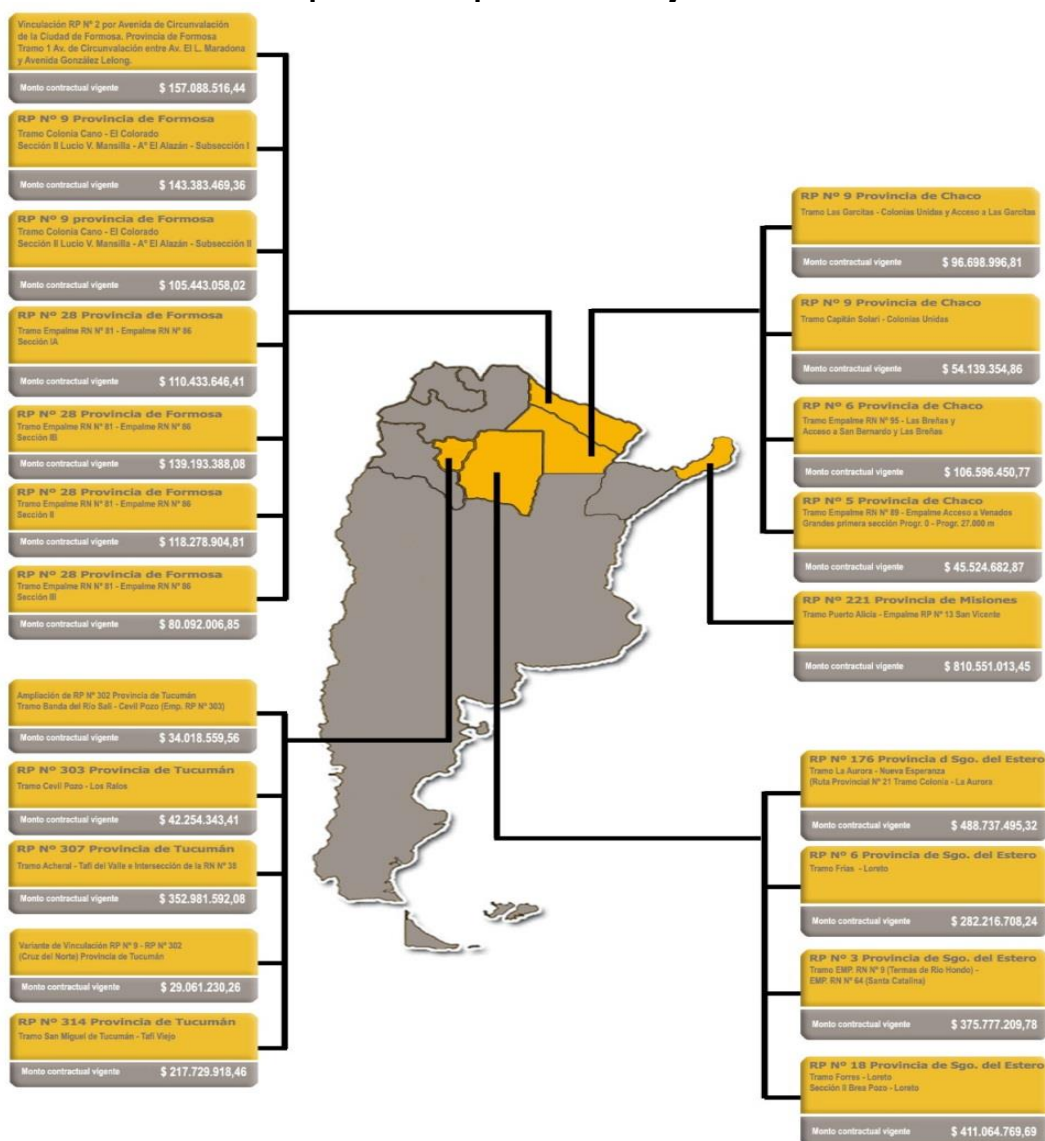


Cuadro A7. Detalle de RP del listado inicial del contrato

Provincia	Ruta	Tramo	Documento Inicio		Ejecutado	
			Long -kms	Costo Prest (US\$ MM)	Km Constuidos	Costo Final (US\$ MM)
Tucuman	RP 307	Viaducto	0,9	6	0	0
Tucuman	RP 307	Acheral - Tafí	0	0	57	78,25
Tucuman	RP 302	Banda Río Sali	3,4	4,2	4	8,61
Tucuman	RP 302	RN 9	4,3	2,4	4,2	5,97
Tucuman	RP 303	Cevil Pozo	13,4	2,4	12,4	9,16
Tucuman	RP 16	Pte Río Sali	1,3	0,8	0	0
Tucuman	RP 314	San Miguel - Tafi	0	0	5,6	45,61
Catamarca	RP 0	Corredor Oeste	50,6	33,3	0	0
Catamarca	RP 0	Corredor Integrac	23,1	9,5	0	0
Catamarca	RP 46	Corredor Integrac	31,9	9,8	0	0
Catamarca	RP 222	Corredor Este	84,2	15,1	0	0
Catamarca	RP 16	Corredor Norte	15,2	16,2	0	0
Chaco	RP 5	R89	27	7,6	27	12,13
Chaco	RP 6	Las Breñas	57,3	15,8	57,1	27,82
Chaco	RP 9	Colonias Unidas	27,6	13,4	19,7	24,42
Chaco	RP 9	Capitan Solari	15,4	7,4	13,05	13,66
Corrientes	RP 40	1	34,4	13,7	0	0
Corrientes	RP 40	2	30	12	0	0
Corrientes	RP 40	3	47,4	19,3	0	0
Corrientes	RP 40	4	57,7	23,2	0	0
Formosa	RP 9	Colonia Cano	40,9	63,7	0	0
Formosa	RP 9	Subseccion I	0	0	22,8	36,35
Formosa	RP 9	Subseccion II	0	0	23,4	27,15
Formosa	RP 28	Emp RN81 Sec 1a	0	0	30	27,43
Formosa	RP 28	Emp RN81 Sec 1b	0	0	17	33,88
Formosa	RP 28	Emp RN81 Sec 2	0	0	4	27,98
Formosa	RP 28	Emp RN81 Sec 3	0	0	16	19,96
Formosa	RP	Vinc. RP2	0	0	3,56	31,9
Jujuy	RP 51	RN 9	15,5	7	0	0
Jujuy	RP 29	R'P 35	0,1	1	0	0
Jujuy	RP 7	Abra Pampa	7	1	0	0
Misiones	RP 225	Caa Yari	9	5,4	0	0
Misiones	RP 221	Pte Alicia	0	0	54	67,85
Santiago del Estero	RP 176	La Aurora	0	0	198	127,37
Santiago del Estero	RP 6	Frias	0	0	102	72
Santiago del Estero	RP 3	Emp RN9	0	0	83	59,17
Santiago del Estero	RP 18	Forres	0	0	32	34
Total			598	290,2	785,81	790,67
Ejecutado vs Listado Contrato					131%	272%
Costo por Km				USD 0,49		USD 1,01

En el siguiente mapa se detalla la ubicación geográfica las 21 rutas provinciales ejecutadas, que comprendieron un total de 786 km.

Mapa 2. Rutas provinciales ejecutadas



El cuadro siguiente consolida las cifras de la totalidad de las obras (nacionales y provinciales) inicialmente presupuestadas y su comparación con las finalmente ejecutadas.

Cuadro A8. Resumen de proyectado vs ejecutado

RUTA	Long -kms	Costo Prest (US\$ MM)	Km Constuidos	Costo Final (US\$ MM)
Nacional	867,2	976,7	294,78	636,48
Provincial	597,6	290,2	785,81	790,67
Total	1.464,8	1.266,9	1080,59	1427,15
	Ejecutado vs Programa		-26,2%	12,65%

RUTAS NACIONALES							
Provincia	Localidad / Departamento	OBRAS	Longitud [km]	Monto Vigente USD	Estado	Tipo de Obra	Breve Descripción
CORRIENTES	Río Mocoetá- A° Curupicay	Ruta Nacional Nº 14 y Ruta Nacional Nº 117 - Tramo 6 "Río Mocoetá Emp. RN Nº 127" - Sección I "Río Mocoetá-A° Curupicay"	33,56	USD 87.795.914,66	Terminada	Rehabilitación y Ampliación	El proyecto consiste en la duplicación de calzada, obras básicas, pavimentos y puentes, señalización vertical y horizontal, iluminación, intersecciones, etc.
CORRIENTES	Río Mocoetá- A° Curupicay	Ruta Nacional Nº 14 y Ruta Nacional Nº 117 - Tramo 6 Río Mocoetá-Emp. RN Nº 127 - Sección II "A° Curupicay-Emp. RN Nº 127"	29,19	USD 81.954.679,64	Terminada	Rehabilitación y Ampliación	El proyecto consiste en la duplicación de calzada, obras básicas, pavimentos y puentes, señalización vertical y horizontal, iluminación, intersecciones, etc.
CORRIENTES	Bonpland, San Agustín	Ruta Nacional Nº 14 y Ruta Nacional Nº 117 - Tramo 7 "Emp. RN Nº 127 - Emp. RP Nº 126 Bonpland" - Sección I "Emp. RN Nº 127-Estab. San Agustín"	32,38	USD 94.921.551,80	Terminada	Rehabilitación y Ampliación	El proyecto consiste en la duplicación de calzada, obras básicas, pavimentos y puentes, señalización vertical y horizontal, iluminación, intersecciones, etc.
CORRIENTES	Bonpland, San Agustín	Ruta Nacional Nº 14 y Ruta Nacional Nº 117 - Tramo 7 "Emp. RN Nº 127- Emp. RP Nº 126 Bonpland" - Sección II Estab. San Agustín- Emp. RP Nº 126	30,39	USD 92.336.833,71	Terminada	Rehabilitación y Ampliación	El proyecto consiste en la duplicación de calzada, obras básicas, pavimentos y puentes, señalización vertical y horizontal, iluminación, intersecciones, etc.
CORRIENTES	Paso de los Libres	Ruta Nacional Nº 14 y Ruta Nacional Nº 117 - Tramo 8 "Emp. RN Nº 127-Emp. RP Nº 126- Av. Belgrano" - Sección I "Emp. RN Nº 126-Emp. RN Nº 117"	27,60	USD 72.262.764,46	Terminada	Rehabilitación y Ampliación	El proyecto consiste en la duplicación de calzada, obras básicas, pavimentos y puentes, señalización vertical y horizontal, iluminación, intersecciones, etc.
CORRIENTES	Paso de los Libres	Ruta Nacional Nº 14 y Ruta Nacional Nº 117 - Tramo 8 "Emp. RN Nº 127-Emp. RP Nº 126- Av. Belgrano" - Sección 2 "Emp. RN Nº 117-Emp. RN Nº 114 Av. Belgrano Acceso Aeropuerto"	8,04	USD 34.722.075,79	Terminada	Rehabilitación y Ampliación	El proyecto consiste en la duplicación de calzada, obras básicas, pavimentos y puentes, señalización vertical y horizontal, iluminación, intersecciones, etc.

RUTAS NACIONALES							
Provincia	Localidad / Departamento	OBRAS	Longitud [km]	Monto Vigente USD	Estado	Tipo de Obra	Breve Descripción
TUCUMÁN	Alberti, Monteros, Concepción	Ruta Nacional Nº 38 Tramo: Río Marapa(j. b. Alberti) - Pricipio de Autopista Sección III Acceso a Concepción Acceso a Monteros 1º Calzada.	23,8	USD 69.760.414,97	Terminada	Rehabilitación y Ampliación	Rehabilitación y Ampliación
TUCUMÁN	Río Marapa	Ruta Nacional Nº 38 Tramo: Río Marapa - Principio de Autopista Sección V: Emp.RN 38 - Autopista 2º Calzada	13,9	USD 34.203.756,95	Terminada	Rehabilitación y Ampliación	Rehabilitación y mejoramiento.
SALTA	Toloché	R.N. Nº 16 - Tramo: Límite con Santiago del Estero/Chaco (km 484.35)/Escuela Nº 637 (km 574.40)Sección 6: Lim. Sgo del Estero/Chaco (km 484.35)- Toloché (km 529.41)	44	USD 32.688.457,00	Terminada	Rehabilitación y Ampliación	El proyecto consiste en la rehabilitación de pavimento flexible y mejoras de accesos, señalización vertical y horizontal, iluminación, intersecciones, etc.
SALTA	Toloché	R.N.Nº 16 - Tramo: Límite con Santiago del Estero/Chaco (km 441.97)/Escuela Nº 637 (km 574.40)Sección 7: Toloché (km 529.41)Escuela (km 574.40)	48	USD 37.006.945,00	Terminada	Rehabilitación y Ampliación	El proyecto consiste en la rehabilitación de pavimento flexible y mejoras de accesos, señalización vertical y horizontal, iluminación, intersecciones, etc.

Anexo 7. Saldos para abonar con el Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande II – Préstamo 2698/OC-AR

A continuación, se detallan las intervenciones de fortalecimiento institucional que fueron licitadas bajo el presente programa, y cuyo saldo serán parcial o totalmente abonadas por el Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande II – Préstamo 2698/OC-AR.

	Monto Adjudicado (US\$)	Monto Pagado por 1851 (US\$)	Monto a Pagar por 2698 (US\$)
TOTAL DE INVERSION CONTRATADA	USD 21.520.432,00		
TOTAL INVERSION PAGADA POR BID 1851		USD 12.424.393,71	
TOTAL INVERSION A PAGAR POR BID 2698			USD 9.096.038,43

COMPONENTE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL							
SEPA	Adquisición		Descripción	Monto Adjudicado (US\$)	Monto Pagado por 1851 (US\$)	Monto a Pagar por 2698 (US\$)	ESTADO
	Tipo	N°		(en USD)	(en USD)	(en USD)	
PIVNG-160-LPI-B-01/16	Bienes	01/16	Modernización del Servicio de Solución de Comunicaciones Unificadas y ampliación del Sistema de Comunicaciones Unificadas de la Dirección Nacional de Vialidad	6.684.956	4.827.511	1.857.444	En Ejecución
PIVNG-161-LPI-B-02/16	Bienes	02/16	Adquisición de Equipos especiales para ensayos físicos y mecánicos de Mezclas asfálticas para los Laboratorios de la Dirección Nacional de Vialidad (Lote 1)	2.298.995	1.014.168	1.284.827	En Ejecución
PIVNG-162-LPI-B-03/16	Bienes	03/16	Adquisición de Equipos para ensayos físicos y reológicos ligantes asfálticos para los Laboratorios de la Dirección Nacional de Vialidad (Lote 4)	760.453	371.026	389.427	En Ejecución
PIVNG-163-LPI-B-04/16	Bienes	04/16	LOTE 3 Adquisición de Equipos Varios para los Laboratorios de la Dirección Nacional De Vialidad	28.497	28.497	0	Finalizado
			LOTE 4 Adquisición de Equipos Varios para los Laboratorios de la Dirección Nacional De Vialidad	1.174.603	576.000	598.603	En Ejecución
			LOTE 5 Adquisición de Equipos Varios para los Laboratorios de la Dirección Nacional De Vialidad	1.238.511	608.352	630.159	En Ejecución
			LOTE 6 Adquisición de Equipos Varios para los Laboratorios de la Dirección Nacional De Vialidad	96.926	96.926	0	Finalizado
			LOTE 7 Adquisición de Equipos Varios para los Laboratorios de la Dirección Nacional De Vialidad	59.965	59.965	0	Finalizado
PIVNG-164-LPI-B-05/16	Bienes	05/16	LOTE 1 Adquisición de Equipos Varios para los Laboratorios de la Dirección Nacional De Vialidad	84.468	84.468	0	Finalizado
PIVNG-164-LPI-B-05/16	Bienes		LOTE 2 Adquisición de Equipos Varios para los Laboratorios de la Dirección Nacional De Vialidad	54.191	54.191	0	Finalizado
PIVNG-164-LPI-B-05/16	Bienes		LOTE 3 Adquisición de Equipos Varios para los Laboratorios de la Dirección Nacional De Vialidad	127.048	127.048	0	Finalizado
PIVNG-165-LPI-B-06/16	Bienes	06/16	Elementos y accesorios varios para los Laboratorios de la Dirección Nacional de Vialidad (Lote 11)	408.111	204.055	204.055	En Ejecución
Sub Total				13.016.723	8.052.208	4.964.515	

COMPONENTE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL							
SEPA	Adquisición		Descripción	Monto Adjudicado (US\$)	Monto Pagado por 1851 (US\$)	Monto a Pagar por 2698 (US\$)	ESTADO
	Tipo	N°		(en USD)	(en USD)	(en USD)	
PIVNG-166-LPI-B	Bienes	50/17	Adquisición de equipos para la evaluación superficial y estructural de pavimentos de la Dirección Nacional de Vialidad	3.010.699	1.505.350	1.505.350	En Ejecución
PIVNG-167-LPI-B	Bienes	51/17	Adquisición de equipos para la evaluación superficial y estructural de pavimentos de la Dirección Nacional de Vialidad	526.212	0	526.212	En Ejecución
PIVNG-168-LPI-B	Bienes	52/17	Adquisición de equipos para la evaluación superficial y estructural de pavimentos de la Dirección Nacional de Vialidad	586.070	293.035	293.035	En Ejecución
PIVNG-169-LIL-B	Bienes	53/17	Adquisición de utilitarios para equipos de evaluación superficial y estructural de pavimentos de la Dirección Nacional de Vialidad	1.341.115	1.341.115	0	Finalizado
PIVNG-170-CD-B	Bienes	01/17	Reómetro de corte dinámico MCR 502 (Lote 13) configuración sistema para asfaltos.	130.500	130.500	0	Finalizado
PIVNG-173-LPI-B	Bienes	54/17	Adquisición de equipos varios para los Laboratorios de la DNV	938.161	0	938.161	En Ejecución
PIVNG-184-3CV-Ch	Serv. Consultoría: (Individual)		Confección de Manual de Calidad de Construcción de Obras Viales	30.000	3.000	27.000	En Ejecución
PIVNG-179-3CV-Ch	Serv. Consultoría: (Individual)		Desarrollo e Implementación de un Método de Diseño de Pavimentos para la Dirección Nacional de Vialidad	116.650	46.660	69.990	En Ejecución
PIVNG-190-CD-CF	Serv. Consultoría:		Jornadas de actualización ICPA.	57.500	57.500	0	Finalizado
PIVNG-191-CD-CF	Serv. Consultoría:		Jornadas de actualización CPA	96.000	96.000	0	Finalizado
PIVNG-192-CD-B	Bienes		Adquisición de equipos para la evaluación superficial y estructural de pavimentos de la Dirección Nacional de Vialidad. Grip Tester	483.909	241.955	241.955	En Ejecución
PIVNG-187-CP-B	Bienes	2/17	Adquisición de equipamiento para difusión de contenido institucional.	27.072	27.072	0	Finalizado
PIVNG-199-CD-S	Serv. Consultoría:	Univ.	Matrícula Especialización Universidad de Cuyo (No tienen manutención)	28.393	0	28.393	En Ejecución
PIVNG-198-CD-S			Matrícula maestrías UNR (No tienen manutención)	64.286	64.286	0	En Ejecución
PIVNG-196-CD-S			Matrícula maestrías UNSJ	501.429	501.429	0	Finalizado
PIVNG-197-CD-S			Matrícula maestrías UNLP	64.286	64.286	0	En Ejecución
PIVNG-195-CD-S			Matrícula maestrías UBA	501.429	0	501.429	A Iniciar
			Sub Total	8.503.709	4.372.186	4.131.523	