

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

ARGENTINA

**PROGRAMA DE CONECTIVIDAD Y SEGURIDAD EN CORREDORES VIALES DE
LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES**

(AR-L1274)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Andrés Pereyra (TSP/CUR), Jefe de Equipo; Julieta Abad, (TSP/CAR), Jefe de Equipo Alterno; Martín Sosa (TSP/CPR); Lauramaría Pedraza (INE/TSP); Melissa Barandiarán y Patricia Henríquez (VPS/ESG); Cristina Celeste Marzo (LEG/SGO); Brenda Álvarez Junco y Juan Carlos Lazo (FMP/CAR); y Adrián Colaprete (CSC/CAR).

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

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROYECTO	1
I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A. Antecedentes, Problemática y Justificación	2
B. Objetivos, Componentes y Costo.....	10
C. Indicadores Clave de Resultados	11
II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	13
A. Instrumentos de Financiamiento	13
B. Riesgos Ambientales y Sociales	13
C. Riesgos Fiduciarios	14
D. Otros Riesgos del Proyecto	15
III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....	15
A. Resumen de los Arreglos de Implementación.....	15
B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados.....	17

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

ENLACES ELECTRÓNICOS	
REQUERIDOS	
1.	Plan de Ejecución Plurianual (PEP) y Plan Operativo Anual (POA)
2.	Plan de Monitoreo y Evaluación
3.	Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)
4.	Plan de Adquisiciones
OPCIONALES	
1.	Evaluación Económica del Proyecto
2.	Mapa de la Red Vial de la Provincia de Buenos Aires
3.	Análisis Técnico del Sector Vial Argentino y las Necesidades de Fortalecimiento Institucional
4.	Evaluación de Capacidad Institucional de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (SECI)
5.	Resumen de Estudios Técnicos del Proyecto Ruta Provincial N°41
6.	Plan Provincial de Seguridad Vial
7.	Anexo del Componente de Fortalecimiento Institucional
8.	Planificación Estratégica de actuación de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires
9.	Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS)
10.	Evaluación de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS)

ABREVIATURAS	
AUBASA	Autopistas de Buenos Aires S.A
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CABA	Cuidad Autónoma de Buenos Aires
DINREP	Dirección Nacional de Relaciones Económicas con las Provincias
DVBA	Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires
EIAS	Estudio de Impacto Ambiental y Social
FMI	Fondo Monetario Internacional
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
INDEC	Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
ITS	Sistemas Inteligentes de Transportes
MGAS	Marco de Gestión Ambiental y Social
MPI	Marco de Pueblos Indígenas
OE	Organismo Ejecutor
PBA	Provincia de Buenos Aires
PBI	Producto Bruto Interno
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
RP	Ruta Provincial
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económico
TMDA	Tránsito Medio Diario Anual
UE	Unidad Ejecutora
UCP	Unidad Coordinadora del Programa
VAN	Valor Actual Neto

RESUMEN DEL PROYECTO
ARGENTINA
PROGRAMA DE CONECTIVIDAD Y SEGURIDAD EN CORREDORES VIALES DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES
(AR-L1274)

Términos y Condiciones Financieras				
Prestatario: Provincia de Buenos Aires (PBA)			Facilidad de Financiamiento Flexible^(a)	
			Plazo de amortización:	25 años
Organismo Ejecutor: Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA)			Periodo de desembolso:	5 años
			Periodo de gracia:	5,5 años ^(b)
Fuente	Monto (US\$)	%	Tasa de interés:	Basada en LIBOR
BID (Capital Ordinario):	200.000.000	71,4	Comisión de crédito:	^(c)
			Comisión de inspección y vigilancia:	^(c)
Local:	80.000.000	28,6	Vida Promedio Ponderada (VPP):	15,25 años
Total:	280.000.000	100,00	Moneda de aprobación:	Dólares de los Estados Unidos de América
Esquema del Proyecto				
<p>Objetivo del proyecto/descripción: El objetivo general del programa es contribuir a mejorar la productividad de la economía de la PBA a través de la mejora de la infraestructura vial.</p> <p>Los objetivos específicos son: (i) contribuir a la mejora de la calidad de circulación a través del aumento de la capacidad de tramos de la red vial principal de la PBA y de la seguridad vial, lo que resultará en la reducción de costos de operación vehicular, de tiempos de viaje y de los accidentes de tránsito; y (ii) contribuir al aumento de la eficiencia del gasto en vialidad a través del fortalecimiento de los procesos de planificación y gestión de activos viales, la mejora de la operación de la red vial, y el fortalecimiento de los esquemas de preinversión.</p>				
<p>Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento: La DVBA deberá haber conformado la Unidad Coordinadora del Programa (UCP), de acuerdo con la composición mínima que se describe en los arreglos de ejecución del programa (¶3.6). Adicionalmente, el prestatario deberá cumplir la condición contractual previa al primer desembolso referida en el párrafo 4.1 del Anexo III del POD.</p> <p>Condiciones contractuales especiales de ejecución: Antes de iniciar cada segmento de obras de cada proyecto que forme parte del programa, la DVBA deberá presentar al Banco: (i) evidencia de que cuenta con los permisos de ocupación u otros medios que le otorguen la posesión de los inmuebles necesarios para la construcción de cada segmento de obra, las servidumbres u otros derechos necesarios para la construcción y operación de la vía; y (ii) evidencia de haber contratado a una firma consultora encargada de la inspección técnica de las obras (¶3.7). Véanse adicionalmente las condiciones contractuales especiales en el Anexo B del Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) (EER#3).</p>				
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.				
Alineación Estratégica				
Desafíos^(d):	SI <input type="checkbox"/>	PI <input checked="" type="checkbox"/>	EI <input type="checkbox"/>	
Temas Transversales^(e):	GD <input type="checkbox"/>	CC <input checked="" type="checkbox"/>	IC <input checked="" type="checkbox"/>	

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

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

^(c) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.

^(d) SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).

^(e) GD (Igualdad de Género y Diversidad); CC (Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental); y IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, Problemática y Justificación

- 1.1 La República Argentina está compuesta por veintitrés provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). La Provincia de Buenos Aires (PBA) en conjunto con la CABA, es considerada como la principal región económica del país, no sólo por ser la que contribuye en mayor medida al Producto Bruto Interno (PBI), el 50% del total¹, sino también por su estructura geográfica y demográfica, al contar la misma con una superficie de 307.774 km² y una población de 18,5 millones de habitantes (aproximadamente 52,2% de la población del país). La PBA posee una gran proporción de la infraestructura del país, el mercado más grande de consumo y los centros más grandes de producción. Dada la importancia relativa de la PBA en la economía global del país, un deterioro de su infraestructura podría afectar de forma negativa la competitividad del mismo.
- 1.2 **Importancia del sector transporte en la economía.** El peso que la agricultura y la industria² tienen en la economía argentina hace que el sector transporte³ sea de alta relevancia, al facilitar el acceso a los mercados internacionales⁴ y contribuir a la productividad⁵ e integración del territorio. La infraestructura de transporte en PBA tiene una importancia estratégica no sólo para la provincia, sino para todo el país, por ser un nodo multimodal, ya que el 38% de las exportaciones argentinas son transportadas desde los puertos de la PBA o la CABA. En Argentina, el 94% del transporte doméstico de cargas se realiza por vía carretera⁶. Sin embargo, el desempeño sectorial ha enfrentado múltiples retos en los últimos años, que se tradujeron en altos niveles de congestión en nodos y corredores viales claves para el comercio exterior, en un aumento del 35% de los costos logísticos entre 2003 y 2013⁷, y altas tasas de accidentabilidad, superiores a los estándares de países con altos ingresos.
- 1.3 **La red vial de la PBA.** La PBA cuenta con más de 120.000 km de caminos, de los cuales 4.675 km corresponden a rutas nacionales que atraviesan la provincia, 35.423 km corresponden a la Red Provincial (RP) a cargo de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA) y aproximadamente 80.000 km corresponden a jurisdicciones municipales. Sólo el 30% (10.657 km) de la RP se encuentra pavimentada. Del total de la red vial primaria pavimentada de la PBA (excluyendo los

¹ Además, el 32% de las exportaciones argentinas provienen de la PBA. Instituto Nacional de Estadística y Censo (INDEC), 2016.

² De acuerdo con datos del INDEC, en el año 2016, ambos sectores representaron el 54% del valor agregado de los sectores productores de bienes (excluyendo los servicios).

³ Este escenario es particularmente delicado para la movilidad de los graneles agrícolas, ya que se estima que el transporte representa el 52% de la estructura de los costos logísticos de esta cadena, de alta incidencia en las exportaciones. Fuente: [Logística de la soja: Argentina – Paraguay – Uruguay](#), Banco Mundial, 2016.

⁴ En efecto, estudios recientes muestran que exportar soja desde Argentina a China (Shanghai) resulta al menos 68% más caro que desde Estados Unidos. Fuente: [Logística de la soja: Argentina, Paraguay y Uruguay](#). Banco Mundial, 2016.

⁵ Castro, N. “*Expansão Rodoviária e Desenvolvimento Agrícola dos Cerrados*” (2002) estudia, en una zona económica similar (la región centro-oeste del Brasil), el impacto del costo de transporte en la producción agrícola entre 1970 y 1996, y encuentra que la producción registra una sensibilidad acentuada y robusta a los costos de transporte, reflejada en una elasticidad negativa de entre -0,4 y -0,9 (lo cual significa un incremento del 1% en el costo de transporte reduce la producción y el comercio de soja entre el 0,4% y el 0,9%).

⁶ Observatorio Regional de Transporte de Carga y Logística, BID.

⁷ Representando el 27% del PIB de Argentina. Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (CEDOL).

tramos concesionados), el 23% de la red se encuentra en estado bueno, el 66% de la red se encuentra en estado regular, y el 11% restante en mal⁸ estado. Se estima que el 27% de las vías pavimentadas de dos carriles se encuentran con problemas de congestión vehicular (Tráfico Medio Diario Anual [TMDA] superior a 5.000 vehículos)⁹. Aproximadamente, el 31% del total de vehículos que transitan por la PBA corresponde a camiones, estimándose que el 20% de estos circulan con sobrepeso¹⁰. La configuración y estado de red vial provincial de la actualidad, no sólo es consecuencia de la falta de inversión durante los últimos años¹¹; sino también es resultado de la sumatoria sistemática y por años, de obras parciales o aisladas, de intervenciones limitadas casi exclusivamente a la mejora o rehabilitación de la carpeta de rodamiento, y de obras de duplicación de calzada ante problemas de capacidad por el incremento del tránsito, sin ahondar demasiado en criterios funcionales con criterios de planificación a nivel de red vial, ni de seguridad¹².

- 1.4 La complejidad jurisdiccional de la red vial de la PBA, dividida en dos grandes regiones -el del área metropolitana, que incluye las rutas que cruzan a los municipios del Gran Buenos Aires; y el del trazado interior de la PBA, constituido por la red interurbana provincial que se integra a la red vial nacional-, dificulta la articulación y coordinación institucional entre los distintos niveles de gobierno (federal, provincial y municipal). Sumado a esto, la falta de información actualizada, estandarizada, completa y confiable sobre el sector agudiza las dificultades para consolidar un modelo de desarrollo integral, y por ende la planificación integral de las intervenciones estratégicas a nivel de infraestructura vial.
- 1.5 **Problemas de capacidad y seguridad vial.** La red vial de la PBA ha estado fuertemente exigida por el incremento del tráfico vehicular¹³ y de la carga transportada¹⁴, en especial, en los tramos que se localizan en los accesos a grandes centros urbanos y a los principales puertos, resultando en una limitada capacidad para el alto tránsito, afectando la seguridad vial, los costos logísticos y la competitividad del comercio exterior. Por su antigüedad, secciones importantes de la red carecen de geometrías adaptadas a las velocidades actuales (especialmente en el ancho de los carriles y en las curvas) y de banquetas pavimentadas¹⁵, generando serios inconvenientes de calidad de circulación, lo que resulta en altos costos de operación vehicular, elevados tiempos de viaje, y deterioro de las condiciones de seguridad vial. La concentración del tráfico (a nivel nacional, el 65% del total del tráfico circula en los corredores

⁸ Bueno: índice de estado (IE) mayor a 7; Regular: IE entre 4 y 7; malo: IE menor a 4. DVBA, año 2016-2017.

⁹ Fuente: DBVA, 2016.

¹⁰ [Memorandum Económico para la Provincia de Buenos Aires: temas clave de Política Pública](#). Banco Mundial, 2010.

¹¹ La escasez en infraestructura en general es producto de muchos años de subinversión, como indican *Castro, Lotito y Szenkman* (2015). En los 2000s, en Argentina se invirtió en promedio 2,7% del PIB, menos de la mitad de lo que se había hecho en los 1990s (5,6% del PIB). La inversión privada en infraestructura entre 2003 y 2013 fue de tan sólo 0,7% del PIB, cuando en los 1990s se había invertido 5,0% del PIB, lo que tiene gran relevancia por la dificultad que tiene el sector público para financiar la inversión en infraestructura. Fuente: Estrategia del Grupo BID con el País (2016-2019).

¹² Planificación Estratégica de la DVBA, 2017 ([EEO#8](#)).

¹³ El parque automotor de la PBA y de CABA, asciende a 7.000.000 de vehículos, el 50% del total del país, y ha crecido en el periodo 2006-2015 a una tasa promedio de 7,4% anual. Fuente: [Asociación de Fábrica de Automotores \(ADEFA\)](#), 2017.

¹⁴ El volumen de producción agropecuaria se ha duplicado desde el año 2000. Fuente: elaboración propia en base a datos del INDEC.

¹⁵ [Nota técnica de Transporte – Argentina](#), BID, 2012.

concesionados, que representan sólo un 30% de la red nacional pavimentada)¹⁶, facilita la identificación de las secciones que requieren ampliaciones de capacidad. Con una tasa de 13,75 fallecidos por cada 100.000 habitantes, el desempeño del país en términos de seguridad vial se encuentra por debajo de los estándares de los países de altos ingresos, que registran en promedio 8,7 fallecidos cada 100.000 habitantes. La tasa de accidentabilidad de la PBA asciende a 14,15 fallecidos por cada 100.000 habitantes¹⁷. El 35% de los accidentes de tránsito ocurridos en rutas con calzadas de dos carriles de la PBA, corresponden a choques frontales de vehículos¹⁸. Sin embargo, a nivel de autovías, la tasa de choques frontales se reduce al 18% de las siniestralidades ocurridas.

- 1.6 El Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la PBA, a través de la DVBA, está encargado de elaborar, proponer y ejecutar las políticas y la programación de obras de infraestructura de transporte para la integración y desarrollo económico de la provincia. Estas competencias se limitan a la RP, considerando que tanto Vialidad Nacional, como los municipios, tienen la responsabilidad de la gestión de sus respectivas redes (§1.3). A su vez, la DVBA otorgó la concesión de la gestión de una parte de la red vial de la Provincia a la empresa concesionaria Autopistas de Buenos Aires S.A. (AUBASA)¹⁹, en la cual, la PBA tiene el 93% de participación en el capital social²⁰. La red concesionada a AUBASA, asciende a 1.076,9 km²¹.
- 1.7 **Falta de intervenciones programadas y de planificación.** El gasto en vialidad por parte de la PBA, durante la última década se ha limitado a rehabilitar o mantener la infraestructura existente. Como consecuencia, en los últimos años se verifica el incremento en la congestión en las zonas más transitadas, así como el aumento del costo logístico de las principales cargas. La red vial primaria de la PBA se ha ido adicionando por tramos, sin una planificación estratégica e integral a largo plazo, pavimentando entre una ciudad y otra; generando un entramado que dista mucho de ser eficiente para afrontar tanto las necesidades de movilidad actuales, como la atención de la falta de seguridad vial, dos importantes temas indiscutibles en las políticas de las administraciones estatales de referencia.
- 1.8 La presencia de procesos de planificación y de gestión de activos, además de institucionalidad, gobernanza, procesos y sistemas que sigan las buenas prácticas, conduce la mejora de la eficiencia del gasto público en el sector, y de esa manera a proveer más y mejores servicios de infraestructura y transporte con los recursos fiscales disponibles²². Sin embargo, la institucionalidad y la gobernanza de la vialidad en la

¹⁶ [Nota técnica de Transporte – Argentina, BID](#), 2012.

¹⁷ En el año 2016, en la PBA fallecieron 2.211 personas por causas de accidentes de tránsito. DVBA.

¹⁸ Otros tipos de accidentes: 35% de vuelcos, 10% en ángulos, 7% de cola, 4% lateral, 2% múltiples, 7% otras causas. Período 2012 a 2016. DVBA, 2017.

¹⁹ Constituido mediante Decreto N°409 del 27 de junio de 2013 por el Poder Ejecutivo de la PBA. Su objeto social consiste en la construcción, conservación y explotación de rutas y autopistas bajo el régimen de concesión mediante el cobro de tarifas o peaje en la PBA.

²⁰ Los restantes 7%, corresponde a los empleados adheridos al Programa de Propiedad Accionaria del Personal.

²¹ Las rutas concesionadas incluyen: Autopista La Plata – Buenos Aires (64,4 km), RP N°6 (178,4 km), RP N°2 (359 km), RP N°11 (355,6 km), RP N°56 (62,2 km), RP N°63 (29,5 km), y RP N°74 (27,8 km). Fuente: DVBA, 2017.

²² En el reciente trabajo [Rethinking Infrastructure in LAC: Spending Better to Achieve More](#), el Banco Mundial insiste en colocar el foco de las políticas en los servicios de infraestructura y transporte brindado con los recursos fiscales limitados por la disciplina fiscal; en ese sentido y en base a la revisión de los estudios de revisión de gasto público realizados en toda la región, identifica a la planificación y la gestión de activos entre los principales aspectos de la política pública que inciden en la mejora de la eficiencia del gasto en el sector.

Argentina presenta oportunidades de mejora importantes, particularmente respecto de lo que sería esperable con el nivel de desarrollo relativo del país. Particularmente, la ausencia de procesos sistemáticos de planificación de la infraestructura y los servicios de transporte y el limitado alcance de los sistemas de gestión de activos viales se destacan entre los factores que están en la base de los bajos niveles de eficiencia sectorial del transporte²³. Por otra parte, existen debilidades en el proceso de preinversión, al igual que en buena parte de los países de la región²⁴, que provoca la discontinuidad y limita el proceso inversor, y genera efectos negativos en la competencia en el sector y de esa manera hace también más ineficiente el gasto de los recursos públicos ([EEO#7](#)).

- 1.9 **Operación de infraestructura de alto tránsito por AUBASA.** Argentina tiene infraestructuras de alto tránsito fundamentalmente de jurisdicción nacional, pero también de jurisdicción subnacional en la PBA y en la CABA. Los servicios que pueden ser brindados con estas infraestructuras dependen fuertemente de la eficiencia con la que se realiza el mantenimiento, pero también de la forma en que son operadas. La PBA, emulando lo que realiza el gobierno nacional y otros países de la región, busca desarrollar una institución pública en el marco del derecho privado que le permita administrar los recursos provenientes de los pagos de los usuarios para la conservación y operación de un conjunto de infraestructuras de manera eficiente. Actualmente, el Gobierno de la PBA está definiendo la mejor forma de gobernanza para que AUBASA pueda efectivamente cumplir un rol en proveer estabilidad al gasto en conservación y la eficiencia en el mantenimiento y la operación de la red de autovías y autopistas bajo su jurisdicción. Por otra parte, algunos aspectos de la operación, como la recaudación de peajes, se realiza con muy bajos niveles de eficiencia y admiten mejoras sustantivas, particularmente a través de la adopción de procesos y de tecnología²⁵.
- 1.10 **La estrategia de la Provincia.** A fin de revertir el histórico de inversiones sin una adecuada visión estratégica (§1.7), la PBA pretende consolidar la infraestructura vial como eje del crecimiento económico²⁶, conformando un sistema interconectado de largo recorrido, jerarquizando la red con una clasificación funcional, y a partir de ello, encarar una cartera de obras estratégicas a fin de homologar las características técnicas de las vías, considerando su funcionalidad en la articulación del territorio. Con una visión de medio plazo, busca mejorar la eficiencia con que se aplican los recursos públicos, de modo de brindar mayores y mejores servicios de infraestructura. En este sentido, en el plano institucional busca fortalecer AUBASA para mantener y operar red de alto tránsito. En el plano de la política vial, asegurar buen direccionamiento de las inversiones a través de proceso planificador. Y desde lo operativo, mejorar la preinversión para dar

²³ En el trabajo recientemente publicado [Institucionalidad y Eficiencia en el transporte Vial en LAC, BID \(2016\)](#) se identifican las variables institucionales y de gobernanza que en los países de ALC que resultan altamente probable que incidan en la eficiencia del sector transporte (medida para cada país por su distancia a una frontera de producción). La planificación y los diversos aspectos que conforman un sistema de gestión de activos están entre las variables para las que se encontró evidencia de que inciden en la eficiencia relativa del sector vial en los países de ALC en su comparación con región en su conjunto.

²⁴ Fuente: [Preinversión en infraestructura en LAC, BID \(2015\)](#).

²⁵ Los costos de recaudación de peajes en la red de AUBASA superan el 50% de la recaudación, cifra que está muy por encima de la referencia internacional. En el estudio [An Evolution of Tolling](#) (KPMG International, 2015), una encuesta realizada a más de 500 estaciones de peaje en Europa, Asia, Norte América y LAC, fijó el costo medio de cada transacción de cobro de peaje vía efectivo en US\$0,85. Sin embargo, el costo promedio de transacción para en caso de disponer de automatización por medio dispositivos electrónicos de cobro (*On Board Units, OBU*), fue de US\$0,29.

²⁶ [Plan Estratégico Territorial de la Provincia de Buenos Aires](#), 2016.

secuencia razonable a la aplicación de recursos públicos, y además gestión de activos viales para asegurar combinación razonable de inversión y mantenimiento, mejorar el dimensionamiento de las intervenciones, mejorar los indicadores y condiciones de seguridad vial, etc. El Gobierno de la PBA, lanzó el Plan Maestro de Seguridad Vial (PMSV) 2016-2017, con el cual se busca planificar, desarrollar y coordinar las políticas estratégicas para el desarrollo del tránsito seguro y consolidar una visión integral de seguridad vial en la PBA, considerando cinco ejes de actuación (control, normativa, licencias, difusión/prevenición y educación/promoción)²⁷. En lo que respecta al plan de inversión en obras para el periodo 2016-2019, la PBA estima invertir cerca de US\$1.500 millones, de los cuales el 12,4% corresponden a obras nuevas, 12,5% a obras de reconversión a autovías, y lo restante, en obras de rehabilitación o repavimentación ([EEO#8](#)).

- 1.11 **La Ruta Provincial N°41.** Con una longitud de 327 km, constituye el cuarto anillo de circunvalación al área metropolitana de Buenos Aires y permite unir el norte con el sudeste de la provincia sin utilizar los accesos a la gran urbe, y a su vez vincula a su paso a importantes centros urbanos de la PBA²⁸, lo que implica un tránsito importante respecto a las condiciones geométricas de la vía. Al ser la RP N°41 interceptada por varias rutas radiales, se realizan en ella intercambios de itinerarios, lo que produce un incremento del tránsito en ciertas secciones, como el tramo entre las Rutas Nacionales N°7 y N°8. El proyecto de mejoramiento de este tramo, de 27 km, constituye la muestra representativa del programa. Esta sección presenta inconvenientes de seguridad²⁹, así como el TMDA más elevado de todo el corredor de la RP N°41 (5.310 vehículos)³⁰, de los cuales, un 44% corresponde a tráfico pesado. Actualmente, posee calzada pavimentada única bidireccional de 6,70 m de ancho y banquetas de 2,50 m que requieren reconformación. Entre las intervenciones propuestas, se incluyen obras para pasar este tramo a un estándar de autopista de dos carriles por sentido³¹, con control total de accesos, previendo igualmente distribuidores y calles colectoras a ambos lados de la autopista y cuatro viaductos, tanto para intersecciones con vías férreas, como para retornos de circulación ([EEO#5](#)). La intervención propuesta, servirá para homologar los estándares de las obras actualmente ejecutadas por Vialidad Nacional en las Rutas Nacionales N°7 y N°8, teniendo en cuenta que ambas se encuentran en proceso de mejoramiento a estándares de autopistas, y así permitir la funcionalidad de la malla zonal (red vial nacional y provincial) con los mismos estándares de circulación. Además, el proyecto constituye la primera fase de mejoramiento de la RP N°41, considerando que la provincia está evaluando el mejoramiento de los estándares de otros tramos de esta importante vía.

²⁷ Plan Maestro de Seguridad Vial, Ministerio de Gobierno de la PBA, 2016.

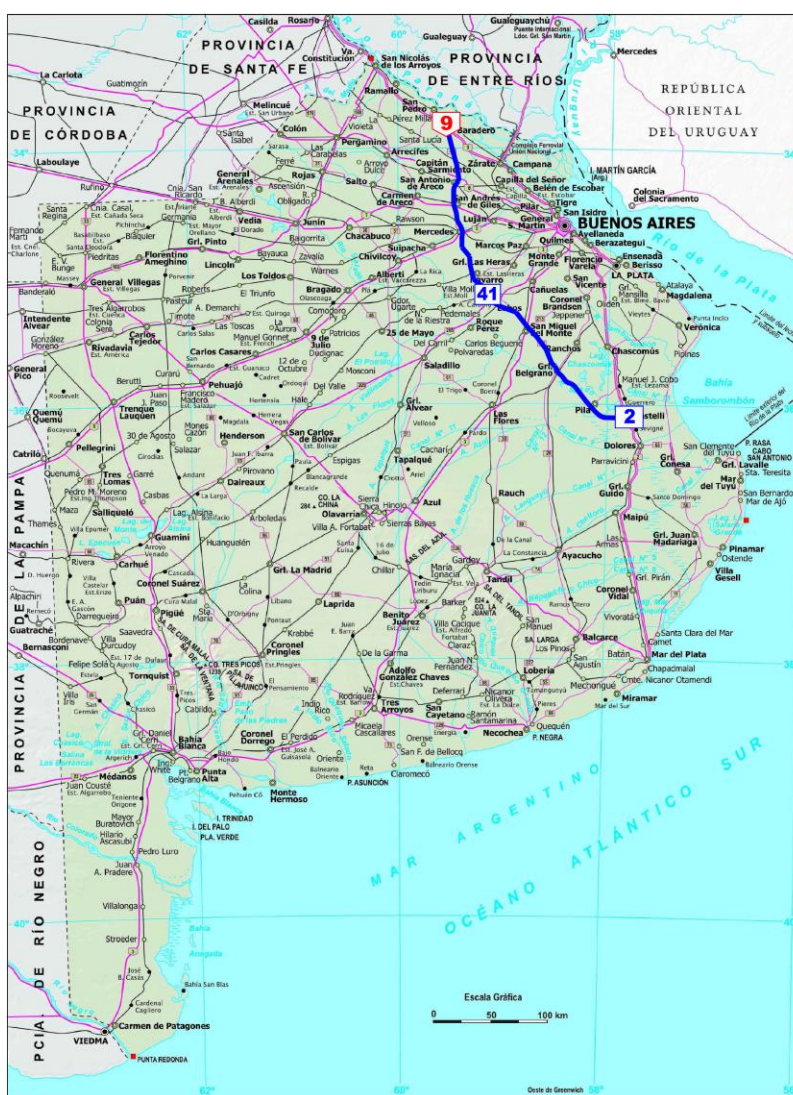
²⁸ Centros urbanos, tales como Castelli, Pila, Gral. Belgrano, San Miguel del Monte, Lobos, Navarro, Mercedes, San Andrés de Giles, San Antonio de Areco, Santa Coloma y Baradero.

²⁹ Entre 2010 y 2015, en la RP N°41 se contabilizaron un total 79 accidentes de tránsito que arrojaron 45 muertes, 51 heridos graves y 170 heridos leves. Fuente: DVBA.

³⁰ DBVA, año 2016.

³¹ La sección transversal de la calzada existente prevé igualmente obras de rehabilitación (fresado, sellado de fisuras, restitución de gálibo, etc.) y de mejoramiento, con ensanchamiento de calzada hasta los 7,3 m constantes, rectificaciones de pendientes, pavimentación de banquetas, etc.

Mapa 1. Red vial de la Provincia de Buenos Aires, 2017



Fuente: DVBA, 2017

- 1.12 **Cambio climático.** La economía argentina es altamente vulnerable a los cambios en temperatura y precipitación debido a su perfil productivo (¶1.2), así como de la producción de energía eléctrica a partir de hidroelectricidad (40%). En los últimos 30 a 40 años se han observado en la mayor parte del territorio argentino cambios en las tendencias climáticas, probablemente asociadas al calentamiento global. Estos cambios incluyen: el aumento de las precipitaciones medias anuales en la mayor parte del territorio, incluyendo a la PBA³². Argentina es quinta entre 84 países en desarrollo con respecto a la cantidad de tierra en agricultura que pudiera ser sumergida por un incremento en 1m en el nivel del mar³³. Los efectos del cambio climático, sumados a la baja capacidad de manejo de los desastres naturales han llevado a las cuantiosas pérdidas en el sector productivo por la destrucción de infraestructura³⁴, donde las

³² [Argentina: Mitigación y Adaptación al Cambio Climático](#), BID, 2012.

³³ Estudio de la [Economía del Cambio Climático de Argentina](#), Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2012.

³⁴ Las inundaciones ocurridas en el 2013 en la PBA dejaron pérdidas de alrededor de US\$ 1.300 millones.

intensas lluvias han creado cursos de agua que cortan caminos, dejando a los municipios aislados imposibilitando el transporte e intercambio de los productos. En el periodo 1970-2015, el país se vio afectado por 97 desastres de gran magnitud: 93% fueron de origen hidrometeorológico (inundaciones y deslizamientos por lluvias intensas), y causaron 14 millones de afectados y US\$10.000 millones de pérdidas económicas; y el 7% restante fueron de origen geológico (terremotos y actividad volcánica), responsables de 110.000 afectados y US\$180 millones de pérdidas económicas³⁵.

- 1.13 **Justificación del programa e intervenciones propuestas.** A fin de mejorar la calidad de la circulación y seguridad en una zona con alto potencial productivo y económico, fortalecer la comunicación interna y la integración territorial, facilitar el movimiento de carga y personas, se propone realizar intervenciones que permitan contribuir a la mejora de los niveles de servicio y de seguridad vial en tramos de la red vial provincial de la PBA. Igualmente, modernizar las instituciones encargadas de la planificación, ejecución y operación de los proyectos viales, para el logro de una gestión más sólida frente a un sector de creciente complejidad, con acciones orientadas a fortalecer las capacidades técnicas de los actores públicos para la definición de políticas a lo largo del ciclo de proyectos de inversión, implementando una estrategia de gestión vial que permita establecer lineamientos para promover el ordenamiento en el corto, mediano y largo plazo del desarrollo de la infraestructura y servicios de transporte, con el objetivo de satisfacer los requerimientos de la actividad productiva y de la población en general, y el desarrollo de herramientas que permitan mejorar la eficiencia y eficacia de la gestión y operación de la red vial pavimentada, de manera de asegurar la sostenibilidad de la inversión y el patrimonio vial, lo que permitirá contribuir con el desarrollo social y la competitividad de la economía.
- 1.14 **Caracterización del área de influencia del programa.** Los proyectos se desarrollarán dentro de la PBA, la cual está ubicada en la región centro-este del país. Alrededor del 97,2% de la población de la PBA vive en áreas urbanas³⁶. En los últimos años, la PBA ha transformado su economía predominantemente agropecuaria³⁷ e industrial³⁸, a una economía con un fuerte sector de servicios, el cual representó (al año 2013), el 50% del Producto Bruto Geográfico³⁹.
- 1.15 **Trabajo sectorial del Banco.** El Banco ha tenido una participación relevante en el sector vial de Argentina, habiéndose aprobado operaciones de préstamo por un monto mayor a US\$2.550 millones en los últimos 10 años⁴⁰. Dichas operaciones se orientaron mayormente a redes provinciales en el norte argentino, incluyendo obras de pavimentación, rehabilitación y mantenimiento vial.

³⁵ Fuente: Estrategia del Grupo BID con el País, (2016-2019).

³⁶ El resto en localidades de menos de 2.000 habitantes, que se consideran población rural. Fuente: Distribución espacial de la Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Economía, 2014.

³⁷ En cuanto a la agricultura, se destacan las plantaciones de trigo (46% del total nacional), girasol (50% del total nacional) y soja (36% del total nacional), mientras que, en la ganadería, el ganado bobino tiene preponderancia con 6,6 millones de bovinos faenados (52% del total nacional). Fuente: Dirección Nacional de Relaciones Económicas con las Provincias (DINREP), 2014.

³⁸ PBA posee un tejido industrial muy diversificado, dentro del cual son muy relevantes la industria alimenticia, la fabricación de productos químicos, la industria metalmecánica, la producción automotriz y la refinación de petróleo. Fuente: DINREP, 2014.

³⁹ Fuente: Ficha Provincial, Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo, 2015.

⁴⁰ Considerando las operaciones: 1851/OC-AR, 1914/OC-AR, 2185/OC-AR, 2491/OC-AR, 2655/OC-AR, 2655/OC-AR, 2698/OC-AR, 3050/OC-AR, y 3836/OC-AR.

- 1.16 **Lecciones Aprendidas.** Si bien esta será la primera operación directa del sector transporte con la PBA, para el diseño de la operación se han tenido en cuenta las lecciones aprendidas durante la ejecución de programas anteriores del sector Argentina y de otros sectores en la PBA⁴¹, entre ellas: (i) el fortalecimiento de las actividades de supervisión y seguimiento de la ejecución de las obras por parte del Organismo Ejecutor (OE) mediante la asignación de equipos técnicos calificados y contratación de apoyo externo independiente para el efecto, contribuyen a la mejora de la calidad final de las obras (¶3.5); y (ii) de manera a agilizar los procesos y evitar los retrasos en la ejecución del programa, se deberá buscar mecanismos y estructuras simples de ejecución, aprovechando las condiciones institucionales del OE (por ejemplo, entidades jurídicas autárquicas), limitando la dependencia directa de varias instituciones (¶3.1).
- 1.17 **Estrategia del Banco con el País (EBP).** El programa se encuentra alineado con la EBP con Argentina para el período 2016-2019 (GN-2870-1), en particular, con el objetivo estratégico de mejorar la infraestructura para inversión e inclusión. De las recomendaciones de políticas para el sector transporte identificadas por el Grupo BID en los Desafíos de Desarrollo de Argentina (2016), el programa responde a: (i) mejorar las condiciones de circulación de personas y cargas, a través de la ampliación, mejora y conservación de la infraestructura vial del país; y (ii) fortalecer la capacidad técnica de las instituciones sectoriales para atender los retos actuales y futuros del sector transporte.
- 1.18 **Alineación Estratégica.** El programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008), al responder al desafío de desarrollo de mejorar la productividad mediante la provisión de infraestructura adecuada y su conectividad en corredores viales a nivel regional. Asimismo, el programa se alinea con el área transversal de capacidad institucional y estado de derecho, pues las intervenciones contribuyen a incrementar la calidad y las capacidades de las entidades que gestionan la red vial de la PBA. El programa también se alinea al tema transversal de cambio climático y sostenibilidad ambiental al incorporar a su componente de obra, conceptos de adaptación al cambio climático, considerando en el diseño de la estructura del pavimento, puentes, drenajes y alcantarillas, criterios para reducir los posibles impactos de eventos climáticos extremos en la infraestructura. Aproximadamente el 2,53% de los recursos de la operación se invierten en actividades de adaptación al CC, según la [metodología conjunta de los Bancos Multilaterales de Desarrollo \(BMD\) de estimación de financiamiento climático](#). Estos recursos contribuyen a la meta del Grupo BID de aumentar el financiamiento de proyectos relacionados con el CC a un 30% de todas las aprobaciones a finales del año 2020⁴². Adicionalmente, contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2016-2019 (GN-2727-6) mediante: (i) caminos construidos o mejorados; y (ii) agencias gubernamentales beneficiadas por proyectos que fortalecen los instrumentos tecnológicos y de gestión para mejorar la provisión de servicios públicos.
- 1.19 El programa es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), en particular con los principios estratégicos de: (i) financiamiento y asistencia técnica para una infraestructura que contribuya al crecimiento económico, provea acceso y fomenta la integración regional y global; y (ii) planificar, construir y mantener la infraestructura vial para proveer

⁴¹ 3256/OC-AR.

⁴² Resolución AG-6/16.

servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo del país. Asimismo, es consistente con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7) pues contribuye a: (i) rehabilitar y mejorar las condiciones de la red vial que aseguran la plena utilización de activos existentes, aumentando la seguridad y cobertura amplia de infraestructura y servicios de transporte de calidad; y (ii) fortalecimiento institucional y regulatorio, fomentando la eficiencia del gasto y de mejora de las políticas públicas de planificación. El programa está alineado de esta forma con las áreas estratégicas de: (i) seguridad vial, al proveer una mejor calidad de infraestructura, mayor capacidad en las vías, reducción de puntos críticos⁴³ y señalización, lo que se espera resulte en una disminución de la accidentabilidad; y (ii) Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS), al apoyar en la implementación de nuevas tecnologías para mejorar la eficiencia y generar valor agregado en las recaudaciones de peajes en la PBA.

B. Objetivos, Componentes y Costo

- 1.20 **Objetivo.** El objetivo general del programa es contribuir a mejorar la productividad de la economía de la PBA a través de la mejora de la infraestructura vial. Los objetivos específicos son: (i) contribuir a la mejora de la calidad de circulación a través del aumento de la capacidad de tramos de la red vial principal de la PBA y de la seguridad vial, lo que resultará en la reducción de costos de operación vehicular, de tiempos de viaje y de los accidentes de tránsito; y (ii) contribuir al aumento de la eficiencia del gasto en vialidad a través del fortalecimiento de los procesos de planificación y gestión de activos viales, la mejora de la operación de la red vial, y el fortalecimiento de los esquemas de preinversión.
- 1.21 **Componente 1. Obras civiles (US\$267,7 millones).** Este componente financiará: (i) construcción de nuevas obras para el aumento de la capacidad y seguridad vial de tramos de carreteras, previendo intervenciones como: duplicación de calzada, construcciones de banquetas pavimentadas, distribuidores e intercambiadores a diferente nivel para accesos a localidades; y (ii) inspección técnica y ambiental de obras; y (iii) expropiaciones⁴⁴.
- 1.22 **Componente 2. Fortalecimiento institucional (US\$11,2 millones).** Este componente financiará: (i) elaboración de un plan de inversión vial de la PBA; (ii) diseño e implementación de un sistema de gestión de activos viales⁴⁵; (iii) estudios de preinversión, con diseños de ingeniería de proyectos que formarán parte de futuros programas de inversión; (iv) plan de mejora de la gobernanza corporativa de AUBASA; (v) plan de incorporación de ITS para recaudación de peajes de AUBASA; (vi) auditorías de seguridad vial en los principales corredores de la PBA; y (vii) acciones de fortalecimiento de capacidad de la DVBA para diseñar e implementar medidas en seguridad vial.

⁴³ Como pueden resultar los cruces a nivel con las vías de ferrocarril, cruces a nivel con accesos a poblaciones, etc.

⁴⁴ Las expropiaciones serán financiadas enteramente con contrapartida local. Considerando que el ancho de franja de dominio existente es de 100 m, se prevé que las obras de duplicación estén enmarcadas enteramente dentro de esta franja existente, solo previendo expropiaciones en zonas puntuales como en intercambiadores o distribuidores donde no sea suficiente la franja de dominio disponible.

⁴⁵ Financiando diagnósticos, inventarios viales, conteos vehiculares sistemáticos, modelos de demanda, etc., y previendo la compra de softwares de modelación, según sean priorizados en el diagnóstico.

- 1.23 **Otros costos (US\$1,1 millones).** En adición a los componentes mencionados, se propone financiar de: (i) administración del programa; y (ii) auditorías financieras externas.

Tabla 1. Cuadro de costos y componentes (en US\$)

Categoría	Categorías de Inversión	Total BID	Contrapartida	Total
1	Componente 1. Obras Civiles	187.700.000	80.000.000	267.700.000
1.1	Mejora de la RP N°41	72.000.000	30.000.000	102.000.000
1.2	Otras obras de mejora	110.000.000	50.000.000	160.000.000
1.3	Inspección de obras	5.700.000	0	5.700.000
2	Componente 2. Fortalecimiento institucional	11.200.000	0	11.200.000
2.1	Fortalecimiento de la DVBA	4.000.000	0	4.000.000
2.2	Estudios de preinversión	6.200.000	0	6.200.000
2.3	Fortalecimiento de AUBASA	500.000	0	500.000
2.4	Seguridad vial	500.000	0	500.000
	Otros Costos	1.100.000	0	1.100.000
	Administración del programa	1.000.000	0	1.000.000
	Auditorías financieras	100.000	0	100.000
TOTAL		200.000.000	80.000.000	280.000.000

- 1.24 **Beneficiarios.** Los principales beneficiarios del programa serán los usuarios de la red vial, en especial los productores agropecuarios, incluyendo pequeños y medianos empresarios, y habitantes del área de influencia de los tramos a ser intervenidos. En el área de influencia directa⁴⁶ existe una población potencial de ser beneficiada por el programa, de al menos 18,5 millones de personas. Para el caso del proyecto de RP N°41, el mismo se desarrolla entre los partidos de San Andrés de Giles y San Antonio de Areco, cuyas poblaciones combinadas ascienden a cerca de 50.000 personas (año 2010). Este tramo, posee un incremento estacional del tránsito⁴⁷ en los meses de verano, con picos en cambios de quincenas y fines de semana, al absorber los flujos de ida y vuelta provenientes de grandes ciudades; entre las que se encuentra la ciudad de Rosario (Provincia de Santa Fe) hacia los destinos turísticos de la costa atlántica norte de la PBA (Partido de la Costa, Pinamar, Villa Gesell, Mar del Plata, etc.), por lo cual, los beneficiarios indirectos potenciales, en el caso específico de la obra de la muestra representativa, trascienden a los habitantes de la PBA.

C. Indicadores Clave de Resultados

- 1.25 El resultado relacionado a la mejora de la calidad de circulación en tramos de la PBA (Componente 1), será verificado a través de los siguientes indicadores: (i) costo de operación vehicular (US\$ constantes/vehículo-km); (ii) tiempo de viaje promedio (minutos/viaje); y (iii) tasa media anual de víctimas fatales de accidentes de tráfico por causa de choques frontales⁴⁸ en los tramos a intervenir. Adicionalmente, el resultado esperado al aumento de la eficiencia del gasto en vialidad⁴⁹ (Componente 2), será verificado con los siguientes indicadores: (i) número de agencias gubernamentales

⁴⁶ Correspondiente a la PBA y a CABA.

⁴⁷ En el año 2016, el TMDA del tramo ha sido de 5.310 vehículos, con la siguiente distribución: vehículos livianos: 56%, ómnibus: 6%, vehículos pesados: 38%. Fuente: DVBA.

⁴⁸ Se asume que, como resultado de las intervenciones de duplicación de calzadas en estándares de autovías, los fallecimientos por choques frontales son eliminados.

⁴⁹ La medición del impacto de los cambios institucionales, regulatorios y de procesos de fortalecimiento de capacidades es complejo de analizar. No obstante, se elaboraron indicadores de resultado sobre el entendido que los productos que surjan de una mejor institucionalidad serán de mayor calidad ([EEO#7](#)).

beneficiadas por proyectos que fortalecen los instrumentos tecnológicos y de gestión; (ii) porcentaje del gasto de inversión en calzadas nuevas⁵⁰ de la RVP previsto en el Plan Vial Provincial⁵¹; (iii) porcentaje de proyectos de ingeniería terminados el año previo a su licitación respecto al presupuesto de inversión en obras de duplicación de carreteras⁵²; (iv) porcentaje de recaudación de peajes destinados a inversión⁵³; y (v) número de puntos críticos identificados en las auditorías de seguridad vial que son intervenidos con medidas de solución⁵⁴ ([EER#2](#)).

- 1.26 **Viabilidad técnica y económica.** Para el proyecto de la muestra representativa del programa (§1.11), en materia de ingeniería se ha realizado un análisis de las opciones técnicas de diseño ([EEO#5](#)), seleccionándose la alternativa de intervención más efectiva y eficiente. La alternativa “con proyecto” seleccionada consiste en la duplicación de la calzada existente, considerando los siguientes parámetros de diseño de autopista: velocidad directriz de 120 km/h, ancho de doble calzada de 7,30 m, una para cada sentido de circulación, banquetas pavimentadas, intersecciones y retornos a desnivel, control de accesos, obras hidráulicas, incluyendo obras de arte mayores (como es el caso sobre el río Areco, de 175 m de longitud total en cada calzada), calles colectoras, tanto rurales como urbanas, aspectos de seguridad vial y accesos a localidades. Asimismo, se ha realizado una evaluación económica del proyecto considerando las alternativas “sin proyecto” y “con proyecto”, en el ciclo de vida de 20 años de horizonte temporal. Se realizó la evaluación del tramo de 27 km, en el que se cuantificaron los beneficios económicos dados por el ahorro en el costo generalizado del transporte (costo de operación de vehículos y de tiempos de viajes); beneficios por ahorros en costos de mantenimiento vial; beneficios por reducción de tasa de accidentes; y por la reducción de los costos que implican los cortes de ruta por efectos climáticos de lluvias⁵⁵, para lo cual se utilizó el modelo *Highway Development and Management 4* (HDM-4).
- 1.27 **Resultados del análisis costo beneficio del proyecto.** La evaluación económica del proyecto ([EEO#1](#)) resultó en una Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE) consolidada del proyecto de la RP N°41 del 12,03% y Valor Actual Neto (VAN) de US\$0,11 millones, resultantes de una tasa de descuento del 12%. El consolidado abarca la sumatoria de flujos de fondos netos de todos los tramos y considera los beneficios antes indicados, considerando igualmente los que surgen de eliminar los cortes de ruta por cruce de agua⁵⁶. Se realizó un análisis de sensibilidad de los indicadores de rentabilidad ante cinco escenarios de variaciones de costos y beneficios. Del análisis se pudo comprobar que, aún con el escenario más desfavorable, la TIRE se mantuvo en el orden del 10%.

⁵⁰ Obras de pavimentación o duplicación.

⁵¹ Considerando una ganancia de eficiencia por la selección de los proyectos con mayor rentabilidad social.

⁵² Refiere a la relevancia de contar con un proceso de preinversión adecuado, de modo a tener proyectos estudiados adecuadamente al momento de iniciar su construcción.

⁵³ Considerando la red concesionada a AUBASA. Se incluye como indicador indirecto de eficiencia, por el aumento de recursos para inversión y mantenimiento, en función a la reducción de los costos de la recaudación.

⁵⁴ Las intervenciones de seguridad vial son costo efectivas en la medida que se intervienen los puntos de mayor probabilidad de accidentes graves.

⁵⁵ Beneficio exógeno por la reducción de la mancha de inundación con motivo de la construcción del puente sobre el Río Areco y otras obras que se adecúan al plan hidráulico desarrollado por la PBA en el área de influencia del proyecto.

⁵⁶ Adoptando un valor de US\$1.000.000 anual.

Tabla 2. Análisis de costo beneficio

Proyectos	Extensión (km)	Costo (US\$ millones)	VPNE (US\$ millones)	TIRE (%)			
				Base %	Análisis de sensibilidad		
					Costo +20%	Benef. -20%	Costo +10% Benef. -10%
Mejoramiento de la Ruta Provincial N°41	27	102,00	0,11	12,03	9,81	9,73	9,77

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de Financiamiento

- 2.1 El financiamiento del Banco se concretará a través de un préstamo de inversión bajo la Facilidad de Financiamiento Flexible (FN-655-1) y la modalidad de un programa de obras múltiples, cuyo período de desembolsos será de cinco años. De manera a garantizar que las obras que no forman parte de la muestra representativa sean definidas e inicien su ejecución en un plazo que permita culminar la obra durante el plazo de desembolso del programa, el plazo para el inicio material de las obras del programa será de dos años a partir de la vigencia del contrato de préstamo. El costo total asciende a US\$280.000.000 de los cuales el Banco financiará US\$200.000.000 (71,4%) con cargo a los recursos de Capital Ordinario (CO) y el monto restante de US\$80.000.000 (28,6%) serán financiados con aporte local.

Tabla 3. Ejecución del programa (en millones de US\$)

Financiamiento	Año1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Total
BID	26,99	71,58	58,39	42,74	0,30	200,00
Contrapartida Local	9,96	26,44	24,80	18,80	0,00	80,00
Total	36,95	98,02	83,19	61,54	0,30	280,00
% sobre el total	13,2%	35,0%	29,7%	22,0%	0,1%	100%

- 2.2 **Muestra Representativa y Criterios de elegibilidad de los proyectos.** Para la evaluación del programa, se ha analizado una muestra representativa que corresponde a la obra de mejoramiento de la RP N°41, cuyo valor de inversión corresponde al 36% del monto total del programa, y el mismo cuenta con diseños técnicos de ingeniería, evaluaciones ambientales y sociales, y viabilidad económica. Se han establecido los siguientes indicadores a ser cumplidos por los demás proyectos a ser incluidos en la operación⁵⁷: (i) obras en la red principal de la PBA, para aumentar la capacidad en tramos no menores a 20 km o de seguridad vial; (ii) contar con una TIRE superior a 12%; y (iii) responda a los requerimientos socioambientales definidos en el Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) ([EEO#9](#)), excluyendo así a proyectos de Categoría “A”.

B. Riesgos Ambientales y Sociales

- 2.3 De acuerdo con las políticas de salvaguardias del Banco, el programa ha sido clasificado como Categoría “B”, con relación a riesgos ambientales y sociales; y como moderado, con relación a riesgos de desastres. Las políticas activadas incluyen Medio Ambiente y Salvaguardas (OP-703: B.01, B.02, B.03, B.04, B.05, B.06, B.07, B.09, B10,

⁵⁷ El proyecto de la muestra representativa cumple igualmente con estos criterios definidos.

B.11, y B.17); Gestión de Riesgo de Desastres Naturales (OP-704); Reasentamiento Involuntario (OP-710); Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761); y Pueblos Indígenas (OP-765). Los impactos ambientales y sociales negativos serán locales y de corta duración para los cuales existen medidas de mitigación. Se anticipa que las inversiones producirán un efecto social y ambiental positivo sobre la calidad de vida y el bienestar de los beneficiarios y sobre el medio ambiente.

- 2.4 Los proyectos a ser ejecutados por el programa plantean algunos riesgos e impactos ambientales y sociales, relacionados esencialmente con la fase de construcción, como son: (i) la generación de ruido y vibraciones debido al movimiento de tierras y flujo vehicular en todos los frentes de obras; (ii) la eventual interferencia del tráfico de camiones con el tránsito vehicular en caminos vecinales; (iii) la compactación del suelo por el tránsito de maquinaria pesada; (iv) la erosión del suelo por mal manejo de los efluentes pluviales durante las obras; (v) la posible contaminación por generación de residuos sólidos asimilables a urbanos y peligrosos (material de excavación, residuos de pavimento, escombros, papeles, maderas, restos metálicos, derrames de grasas y aceites, trapos impregnados con grasas, etc.); (vi) la eventual contaminación de suelos por residuos de obra (cemento, arena, bolsas, etc.); y (vii) la potencial perturbación de la fauna y alteraciones a su hábitat por la generación de ruidos molestos y vibraciones. En el proyecto de la muestra las obras de duplicación estarán enmarcadas en su mayoría en la franja de dominio existente, solo previendo expropiaciones en zonas puntuales como en intercambiadores o distribuidores, por lo que se elaboró un Plan de Compensación como parte del Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) ([EEO#10](#)), de acuerdo con la Política OP-710.
- 2.5 Dada la modalidad del programa, clasificado como de obras múltiples, se ha elaborado un MGAS ([EEO#9](#)) que contiene un Marco de Reasentamiento. Asimismo, el proyecto de la muestra representativa cuenta con una Evaluación de Impacto Ambiental y Social (EIAS) ([EEO#10](#)) - RP N°41, que incluye medidas para prevenir, reducir, mitigar y/o compensar los potenciales impactos y riesgos ambientales y sociales del proyecto. A pesar de no haberse identificado impactos relacionados con la Política OP-765 en el proyecto de la muestra, el MGAS también cuenta con un Marco de Pueblos Indígenas (MPI), de manera preventiva y medidas de mitigación para riesgo de inundaciones. El MGAS (incluyendo el Marco de Reasentamiento y MPI) del programa, el EIAS y el PGAS del proyecto de la muestra han sido puestos a disposición del público por el Banco, así como por el OE. Como está establecido en el MGAS del programa, el Banco continuará verificando el cumplimiento de las políticas de salvaguardas del Banco durante la ejecución del programa. Para más información, ver el IGAS ([EER#3](#)).
- 2.6 Se realizó la consulta del proyecto de la muestra, en la que se presentaron el EIAS y PGAS ([EEO#10](#)) (el cual incluye el Plan de Compensación referente a las expropiaciones) del proyecto de la muestra y el MGAS ([EEO#9](#)) del programa, de acuerdo con la Directiva B6 de las Políticas OP-703 y OP-710.

C. Riesgos Fiduciarios

- 2.7 De acuerdo al Sistema de Evaluación de Capacidad Institucional (SECI) realizado ([EEO#4](#)), el OE presenta niveles de desarrollo medio y riesgo medio. Igualmente, y en concordancia al análisis de riesgos efectuado, se prevé un riesgo medio en cuanto a la ejecución de los procesos fiduciarios, lo que podría llevar a un retraso en las adquisiciones del programa, considerando la limitada experiencia específica del OE en

llevar a cabo los procesos con las políticas y procedimientos del Banco⁵⁸, por lo cual, se requerirá de acciones puntuales para fortalecer el ambiente de control y asegurar una administración eficiente y eficaz de los recursos (Anexo III). Se prevé la contratación de consultores de apoyo (¶3.2), con experiencia en las políticas y procedimientos del Banco, de manera a complementar a la estructura existente en la DVBA.

D. Otros Riesgos del Proyecto

- 2.8 El análisis de riesgos identificó un riesgo adicional calificado como de valor medio: limitado monitoreo o supervisión de obras por parte de la DVBA para el cual se identificaron las siguientes medidas mitigatorias: (i) perfeccionamiento del esquema de supervisión a modo de incorporar una consultora de inspección técnica externa de las obras (¶3.5); y (ii) fortalecimiento de la UCP con profesionales de dedicación exclusiva al programa, entre los cuales se prevé la contratación de un ingeniero responsable del monitoreo de las obras de ingeniería (¶3.2).

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los Arreglos de Implementación

- 3.1 **Prestatario y OE.** El prestatario será la PBA, y el garante será la República Argentina. Esta garantía, solo cubrirá las obligaciones financieras del prestatario⁵⁹, y no implica la garantía sobre las obligaciones de ejecución y el aporte de la contrapartida local. La PBA ejecutará el programa a través de la DVBA, la cual llevará a cabo las actividades a través de sus áreas técnicas, administrativas y operativas, de manera acorde con su estructura orgánica y las funciones que asignan a cada área las normas vigentes.
- 3.2 La coordinación del programa en la DVBA estará a cargo de una UCP, que será establecida bajo la estructura de la DVBA, y que será fortalecida mediante la contratación y/o designación de especialistas para la gestión de las actividades de conformidad con el contrato de préstamo respectivo y las políticas del Banco aplicables a la operación (gestión financiera, adquisiciones, salvaguardas ambientales y sociales, entre otras). La composición mínima para la UCP incluye un coordinador, un especialista en ingeniería, ambos con dedicación exclusiva al programa, un especialista responsable de los estudios, un especialista en gestión socio ambiental, y un especialista en gestión fiduciaria.
- 3.3 La DVBA, por medio de la UCP será responsable de, entre otras: (i) acompañar las contrataciones y adquisiciones de obras, bienes y servicios; (ii) tramitar ante el Banco los desembolsos del préstamo; (iii) realizar las gestiones relativas a la auditoría externa; (iv) presentar al Banco los planes operativos para el programa, incluyendo el plan financiero, el Plan de Adquisiciones (PA) y el Plan Anual Operativo (POA), entre otros; (v) presentar al Banco los informes (incluyendo, auditoría, progreso, evaluaciones) y otros documentos del Programa; (vi) acompañar la supervisión de obras y contratos de servicios; y (vii) actuar como enlace con el Banco.

⁵⁸ En contrapartida, se considera que el OE posee experiencia en la ejecución de este tipo de obras, y las adquisiciones del programa en el total de procesos llevados a cabo por la institución supondrían poca carga fiduciaria adicional.

⁵⁹ Pago de principal, intereses y demás cargos financieros del préstamo.

- 3.4 La DVBA coordinará con AUBASA la implementación de las actividades de fortalecimiento institucional que beneficiarán a AUBASA, así como las obras del programa en caminos concesionados a dicha entidad.
- 3.5 **Inspección y supervisión de las obras civiles.** La supervisión de las obras civiles será realizada por funcionarios de la DBVA, con la estructura utilizada generalmente para el efecto⁶⁰. Sin embargo, esta supervisión será complementada con la contratación de una consultora externa de inspección de cada obra, de manera a complementar el trabajo de supervisión a ser realizada directamente por la DVBA.
- 3.6 **Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento. La DVBA deberá haber conformado la UCP, de acuerdo con la composición mínima que se describe en los arreglos de ejecución del programa (¶3.2).** Esta condición se considera esencial para asegurar al Banco de que DVBA estará preparada con un equipo adecuado para iniciar la ejecución de la operación.
- 3.7 **Condiciones contractuales especiales de ejecución.** Antes de iniciar cada segmento de obras de cada proyecto que forme parte del programa, la DVBA deberá presentar al Banco: (i) evidencia de que cuenta con los permisos de ocupación u otros medios que le otorguen la posesión de los inmuebles necesarios para la construcción de cada segmento de obra, las servidumbres u otros derechos necesarios para la construcción y operación de la vía; y (ii) evidencia de haber contratado a una firma consultora encargada de la inspección técnica de las obras. Estas condiciones se consideran fundamentales para asegurar que DVBA tiene derecho a ingresar en los terrenos y comenzar los distintos segmentos de las obras, y para proveer una adecuada inspección externa de tales obras.
- 3.8 **Adquisición de obras, bienes y servicios.** Las adquisiciones y contrataciones se realizarán de conformidad con las Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID (GN-2349-9) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-9), ambas de marzo de 2011 y con las precisiones establecidas en el contrato de préstamo y el PA ([EER#4](#)), en el cual se establece la modalidad de revisión, los procesos y el monitoreo de las adquisiciones dentro del proyecto. Todos los procesos de adquisiciones y/o contrataciones serán revisados por el Banco en forma ex ante (Anexo III).
- 3.9 **Desembolsos.** El préstamo se desembolsará bajo anticipos de fondos, estando la frecuencia de estos determinada en función de la programación financiera del proyecto, a ser periódicamente actualizada por la UCP, según lo establecido en la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (GN-2811), como se describe en el Anexo III. El Banco podrá efectuar un nuevo anticipo de fondos cuando se haya justificado al menos el 70% del total de los fondos desembolsados en concepto de anticipo. La revisión financiera de las solicitudes de desembolso se realizará bajo modalidad ex post, contemplada en la auditoría externa.
- 3.10 **Financiamiento retroactivo:** El Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo hasta la suma de US\$2 millones (1% del monto del préstamo)

⁶⁰ Tradicionalmente, la DBVA realiza la supervisión de obras a través de un equipo conformado por un ingeniero jefe inspector, un ingeniero inspector adjunto, un conductor (capataz) de obra, jefe de topografía, jefe de laboratorista, y equipo sobrestante (ayudantes) en función a las dimensiones de la obra.

en gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo, en contratación de estudios, siempre que se hayan cumplido con requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 25 de julio de 2017 (fecha de aprobación del Perfil de Proyecto), pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo, de acuerdo a los términos de la Política del Banco sobre Reconocimiento de Gastos, Financiamiento Retroactivo y Adquisición Anticipada (Documento GN-2259-1).

- 3.11 **Auditoría externa.** La DVBA presentará al Banco anualmente, dentro de los 120 días del cierre del respectivo ejercicio fiscal, los estados financieros del proyecto debidamente auditados por una firma de auditores independientes aceptables al Banco o por el Tribunal de Cuentas de la PBA. El costo de la auditoría será financiado con recursos del préstamo.
- 3.12 **Mantenimiento.** Para asegurar la sostenibilidad de las inversiones a realizarse bajo el programa, la DVBA informó que las obras, una vez concluidas las intervenciones de cambio de estándar a nivel de autopistas, serán traspasados a AUBASA para su operación y mantenimiento⁶¹, y serán financiadas con sus recursos previstos en el contrato de concesión.

B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados

- 3.13 El plan de monitoreo y evaluación ([EER#2](#)) tiene por objetivo acompañar la ejecución del programa de conformidad con las metas y los indicadores de avance definidos en la Matriz de Resultados, la realización de las actividades propuestas, y la ejecución física y financiera de los productos. Para ello, se utilizarán los siguientes instrumentos: (i) el POA, el Plan de Ejecución del Proyecto (PEP), el PA; (ii) los informes semestrales de progreso incluyendo, entre otros, los indicadores de monitoreo de impacto, de resultados, de ejecución física y financiera del programa y reporte del cumplimiento de los requisitos socioambientales, estimación del flujo de fondos para los siguientes semestres; y (iii) la evaluación final del proyecto.
- 3.14 El OE presentará al Banco una evaluación final al haberse alcanzado el 90% de los desembolsos del proyecto. Esta evaluación incluirá al menos: (i) un análisis de costo-beneficio ex post, bajo la misma metodología del análisis ex ante, e incluirá la comparación de los resultados a efecto de verificar los supuestos y parámetros considerados, todo conforme al detalle establecido en el Plan de Monitoreo y Evaluación ([EER#2](#)); (ii) los resultados de la ejecución financiera; (iii) el cumplimiento de las metas establecidas, de acuerdo a los indicadores de resultados acordados; y (iv) el cumplimiento de los compromisos contractuales.

⁶¹ En concordancia a la estrategia de la PBA de transferir la responsabilidad de la operación y mantenimiento de sus autopistas provinciales a AUBASA.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Objetivos de desarrollo del BID	Si	
Retos Regionales y Temas Transversales	-Productividad e Innovación -Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental -Capacidad Institucional y Estado de Derecho	
Indicadores de desarrollo de países	-Caminos construidos o mejorados (km)* -Agencias gubernamentales beneficiadas por proyectos que fortalecen los instrumentos tecnológicos y de gestión para mejorar la provisión de servicios públicos (#)*	
2. Objetivos de desarrollo del país	Si	
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2870-1	Mejora de la infraestructura para inversión e inclusión.
Matriz de resultados del programa de país		La intervención no está incluida en el Programa de Operaciones de 2017.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad		
3. Evaluación basada en pruebas y solución	Evaluable	
3.1 Diagnóstico del Programa	9.6	
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas	3.0	
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados	3.6	
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados	3.0	
4. Análisis económico ex ante	8.5	
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, Análisis Costo-Efectividad o Análisis Económico General	4.0	
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados	1.5	
4.3 Costos Identificados y Cuantificados	1.5	
4.4 Supuestos Razonables	0.0	
4.5 Análisis de Sensibilidad	1.5	
5. Evaluación y seguimiento	6.4	
5.1 Mecanismos de Monitoreo	2.5	
5.2 Plan de Evaluación	3.9	
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad	Medio	
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad	Si	
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales	Si	
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación	Si	
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales	B	
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Si	Administración financiera: Presupuesto, Contabilidad y emisión de informes, Controles externos. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información.
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Igualdad de género		
Trabajo		
Medio ambiente		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto		
La evaluación de impacto ex post del proyecto arrojará pruebas empíricas para cerrar las brechas de conocimiento en el sector, que fueron identificadas en el documento de proyecto o el plan de evaluación.		

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

El "Programa de ampliación de capacidad y seguridad en corredores viales de la Provincia de Buenos Aires", por US\$280 millones, tiene como objetivo general contribuir a mejorar la productividad de la economía de la Provincia de Buenos Aires a través de la mejora de la infraestructura vial. Los objetivos específicos son: (i) contribuir a la mejora de la calidad de circulación a través del aumento de la capacidad de tramos de la red vial principal de la Provincia de Buenos Aires (PBA) y de la seguridad vial, lo que resultará en la reducción de costos de operación vehicular, de tiempos de viaje y de los accidentes de tránsito (Componente 1); y (ii) contribuir a una mayor eficiencia en el gasto en vialidad a través del fortalecimiento de los procesos de planificación y gestión de activos viales, la mejora de la operación de la red vial y el fortalecimiento de los esquemas de pre-inversión (Componente 2).

El programa presenta en el diagnóstico la identificación de los principales problemas, los beneficiarios y los principales factores que contribuyen al problema. La lógica vertical de la operación es clara para los dos componentes del programa. El componente de fortalecimiento institucional es más robusto de lo usual para el sector, y la matriz de resultados incluye indicadores de resultado relacionados a este componente. La mayoría de los productos e indicadores de resultado son SMART y cuentan con medios de verificación adecuados. El plan de monitoreo permitirá dar un seguimiento adecuado de los indicadores de la matriz.

El análisis económico ex-ante y la evaluación ex-post propuesta se basan en un análisis costo-beneficio utilizando el modelo de transporte HDM-4. El análisis económico ex-ante se describe de forma clara y es, en general, sólido (por ejemplo, se justifican varios de los supuestos y se incluye un análisis de sensibilidad). Además de los beneficios usualmente considerados para este tipo de intervención (ahorro en tiempos de viaje y reducción en costos de operación vehicular), se consideran otros beneficios como reducción en la mancha de inundación, reducción de accidentes, y ahorro en mantenimiento vial. La tasa interna de retorno (TIR) es superior al 12% para el escenario base, pero esta se torna inferior a dicho umbral para algunos de los escenarios considerados (posiblemente por los costos elevados de construcción de puentes). El análisis costo-beneficio ex-post se diferencia del análisis ex-ante en que: (a) se reemplazarán algunas de las proyecciones de tráfico por mediciones en terreno; y (b) se tomarán en cuenta todos los tramos financiados y no únicamente la muestra representativa.

MATRIZ DE RESULTADOS

Impacto esperado del programa	Contribuir a mejorar la productividad de la economía de la PBA a través de la mejora de la infraestructura vial.																																
Resultado: (i) contribuir a la mejora de la calidad de circulación a través del aumento de la capacidad de tramos de la red vial principal de la PBA y de la seguridad vial, lo que resultará en la reducción de costos de operación vehicular, de tiempos de viaje y de los accidentes de tránsito.																																	
Indicadores de Resultados	Línea base		Meta		Medios de Verificación/Comentarios																												
Costo promedio de operación por vehículo-km en los caminos mejorados, por el programa ¹ (en USD constantes)	i. Proyecto de la muestra: RP N°41		i. Proyecto de la muestra: RP N°41		Estudio de tránsito. HDM-4 ² Responsable: DVBA																												
	<table><tr><td colspan="2">Vehículo tipo</td><td>RP N°41 (2017)</td></tr><tr><td colspan="2">Livianos</td><td>0,15</td></tr><tr><td colspan="2">Ómnibus</td><td>1,01</td></tr><tr><td rowspan="2">Camiones</td><td>Livianos</td><td>0,44</td></tr><tr><td>Pesados</td><td>1,13</td></tr></table>		Vehículo tipo			RP N°41 (2017)	Livianos		0,15	Ómnibus		1,01	Camiones	Livianos	0,44	Pesados	1,13	<table><tr><td colspan="2">Vehículo tipo</td><td>RP N°41 (2021)</td></tr><tr><td colspan="2">Livianos</td><td>0,14</td></tr><tr><td colspan="2">Ómnibus</td><td>0,95</td></tr><tr><td rowspan="2">Camiones</td><td>Livianos</td><td>0,43</td></tr><tr><td>Pesados</td><td>1,11</td></tr></table>		Vehículo tipo		RP N°41 (2021)	Livianos		0,14	Ómnibus		0,95	Camiones	Livianos	0,43	Pesados	1,11
	Vehículo tipo		RP N°41 (2017)																														
	Livianos		0,15																														
	Ómnibus		1,01																														
Camiones	Livianos	0,44																															
	Pesados	1,13																															
Vehículo tipo		RP N°41 (2021)																															
Livianos		0,14																															
Ómnibus		0,95																															
Camiones	Livianos	0,43																															
	Pesados	1,11																															
Tiempo promedio de recorrido por vehículo (en minutos) en la longitud total de los tramos mejorados por el programa ² (minutos)	i. Proyecto de la muestra: RP N°41		i. Proyecto de la muestra: RP N°41		Estudio de tránsito. HDM-4 ² Responsable: DVBA																												
	<table><tr><td colspan="2">Vehículo tipo</td><td>RP N°41 (2017)</td></tr><tr><td colspan="2">Livianos</td><td>20,54</td></tr><tr><td colspan="2">Ómnibus</td><td>22,53</td></tr><tr><td rowspan="2">Camiones</td><td>Livianos</td><td>22,86</td></tr><tr><td>Pesados</td><td>22,86</td></tr></table>		Vehículo tipo			RP N°41 (2017)	Livianos		20,54	Ómnibus		22,53	Camiones	Livianos	22,86	Pesados	22,86	<table><tr><td colspan="2">Vehículo tipo</td><td>RP N°41 (2021)</td></tr><tr><td colspan="2">Livianos</td><td>13,95</td></tr><tr><td colspan="2">Ómnibus</td><td>15,78</td></tr><tr><td rowspan="2">Camiones</td><td>Livianos</td><td>17,43</td></tr><tr><td>Pesados</td><td>18,00</td></tr></table>		Vehículo tipo		RP N°41 (2021)	Livianos		13,95	Ómnibus		15,78	Camiones	Livianos	17,43	Pesados	18,00
	Vehículo tipo		RP N°41 (2017)																														
	Livianos		20,54																														
	Ómnibus		22,53																														
Camiones	Livianos	22,86																															
	Pesados	22,86																															
Vehículo tipo		RP N°41 (2021)																															
Livianos		13,95																															
Ómnibus		15,78																															
Camiones	Livianos	17,43																															
	Pesados	18,00																															
Promedio anual de víctimas fatales accidentes de tráfico ocasionados por choques frontales en los tramos a intervenir	RP N°41 (promedio 2012-2015): 1 ³		RP N°41: 0 (2023)		Estadísticas de la DVBA Responsable: DVBA																												

¹ La muestra representativa del programa corresponde a obras de mejoramiento de la RP N°41, en el tramo de 27 km comprendido entre las Rutas Nacionales N°7 (San Andrés de Giles) y la Ruta Nacional N°8 (San Antonio de Areco). Sin embargo, para la matriz será actualizada para incluir estos mismos indicadores a los demás proyectos, una vez se culminen los estudios correspondientes y cumplan los criterios de elegibilidad definidos.

² Para detalles del cálculo: [EER#3](#).

³ Si bien la cantidad total de fallecidos en la RP N°41 durante el periodo 2012-2015 asciende a 45 personas, para el tramo específico a intervenir, los accidentes causados por choques frontales representaron 4 fallecidos durante dicho periodo (4 años). Se asume que, como resultados de las intervenciones de duplicación de calzadas en estándares de autovías, los fallecimientos por choques frontales son eliminados. No se consideran los choques en cruces, laterales, vuelcos, etc.

Resultado: (ii) contribuir al aumento de la eficiencia del gasto en vialidad a través del fortalecimiento de los procesos de planificación y gestión de activos viales, la mejora de la operación de la red vial, y el fortalecimiento de los esquemas de preinversión.			
Indicadores de Resultados	Línea base	Meta	Medios de Verificación/Comentarios
Número de agencias gubernamentales beneficiadas por proyectos que fortalecen los instrumentos tecnológicos y de gestión para mejorar la provisión de servicios públicos ⁴	0	2	Informes Semestrales de Progreso Responsable: DVBA
Porcentaje del gasto de inversión en calzadas nuevas (pavimentación y/o duplicación) de la RVP previsto en el Plan Vial Provincial	0% ⁵	80%	Informe de obras ejecutadas. Responsable: DVBA
Porcentaje de proyectos de ingeniería terminados el año previo a su licitación respecto al presupuesto de inversión en obras de duplicación de carreteras	0% ⁶	40%	Informes finales de ingeniería. Reporte de contrataciones de obras. Responsable: DVBA
Porcentaje de recaudación de peajes destinados a inversión	45%	70%	Informe de gestión Responsable: AUBASA / DBVA
Número de puntos críticos identificados en las auditorías de seguridad vial que son intervenidos con medidas de solución	0 puntos críticos ⁷	50 puntos críticos	Informes de auditorías de corredores viales. Informe de obras ejecutadas. Responsable: DVBA

⁴ Este indicador contribuye al correspondiente resultado del Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2016-2019.

⁵ Considerando que la DBVA no cuenta actualmente con un Plan de Inversión Vial que priorice las intervenciones a realizar.

⁶ Considerando que la DBVA no dispone de un banco de proyectos de preinversión que estén listos y que permitan licitar de forma programática.

⁷ Teniendo en cuenta que el Proyecto ofrecerá a la DVBA un esquema de auditorías de Seguridad Vial que permita identificar contramedidas en puntos críticos.

Productos esperados del programa									
Indicadores de producto	Unidad de medida	Línea Base	Año					Meta acumulada	Medios de verificación/comentarios
			2018	2019	2020	2021	2022		
Componente 1: Obras civiles									
Km de carreteras de la RP N°41 mejoradas por el programa ⁸	km	0	0	0	27	0	0	27	Informes de la inspección técnica. Actas de recepción de obras Responsable: DVBA
Km de carreteras de la red vial primaria provincial mejoradas por el programa (otras obras) ⁸	km	0	0	0	0	73	0	73	Informes de la inspección técnica. Actas de recepción de obras. Responsable: DVBA
Componente 2: Fortalecimiento Institucional									
Plan de inversión vial de la PBA	Un	0	0	0	1	0	0	1	Plan de inversión aprobado Responsable: DVBA
Sistema de gestión de activos viales de la PBA	Un	0	0	1	0	0	0	1	Sistema de Gestión Vial en funcionamiento Responsable: DVBA
Km de carreteras con proyectos en condiciones de ser licitados	km	0	100	300	0	0	0	400	Diseños de Ingeniería concluidos Responsable: DVBA
Plan de mejora de gobernanza corporativa de AUBASA	Un	0	0	1	0	0	0	1	Plan de mejora de gobernanza corporativa aprobado Responsable: DVBA / AUBASA
Plan de incorporación de ITS para recaudación de peajes en AUBASA	Un	0	0	1	0	0	0	1	Plan de incorporación de ITS a sistemas de recaudación de peajes aprobado. Responsable: DVBA / AUBASA
Nº de corredores de la RVP de la PBA con auditorías de seguridad vial	Un	0	4	6	0	0	0	10	Reportes finales de auditorías de seguridad vial Responsable: DVBA
Plan de fortalecimiento del área de seguridad vial de la PBA	Un	0	0	1	0	0	0	1	Plan de fortalecimiento aprobado Responsable: DVBA

⁸ Este indicador contribuye a la meta del Marco de Resultados Corporativos (CRF) “caminos construidos o mejorados”.

ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

País: Argentina
Número de proyecto: AR-L1274
Nombre del proyecto: Programa de Conectividad y Seguridad en Corredores Viales de la Provincia de Buenos Aires (PBA)
Organismo Ejecutor (OE): Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA)
Equipo fiduciario: Brenda Álvarez y Juan Carlos Lazo (FMP/CAR)

I. RESUMEN EJECUTIVO

- 1.1 El presente proyecto será ejecutado por la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA).
- 1.2 El Banco evaluó la capacidad del OE para planificar, ejecutar e implementar las acciones de control de los recursos mediante la aplicación del Sistema de Evaluación de la Capacidad Institucional (SECI).
- 1.3 El programa no incluye financiamiento de otros organismos multilaterales.

II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR

- 2.1 Los sistemas fiduciarios del OE son considerados satisfactorios. Sin embargo, carece de experiencia reciente en la ejecución de préstamos de organismos multilaterales, ya que el último que ejecutaron fue del Banco Mundial y finalizó en 2015 (no estaba la administración actual).
- 2.2 La coordinación del programa estará a cargo de una Unidad Coordinadora del Programa (UCP), que será establecida por la DVBA, y que será fortalecida mediante la contratación y/o designación de especialistas para la gestión de las actividades de conformidad con el contrato de préstamo respectivo y las políticas del Banco aplicables a la operación (gestión financiera, adquisiciones, salvaguardas ambientales y sociales, entre otras). El personal de la UCP se dedicará exclusivamente a la gestión del programa.

III. EVALUACIÓN DEL RIESGO FIDUCIARIO Y ACCIONES DE MITIGACIÓN

- 3.1 Se prevé un riesgo medio en cuanto a la ejecución de los procesos fiduciarios, lo que podría llevar a un retraso en las adquisiciones del programa, considerando la limitada experiencia específica del OE en llevar a cabo los procesos con las políticas y procedimientos del Banco, por lo cual, se requerirá de acciones puntuales de seguimiento para fortalecer el ambiente de control y asegurar una administración eficiente y eficaz de los recursos. Se prevé la contratación de consultores de apoyo, con experiencia en las políticas y procedimientos del Banco, de manera a complementar a la estructura existente en la DVBA.

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

A. Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso

- 4.1 Si bien el nivel de riesgo total es medio, llama la atención la capacidad institucional en lo referente al Control Interno. Por ello, consideramos como una **condición contractual especial previa al primer desembolso la elaboración e implementación de un Manual Financiero y Contable de la DVBA que defina la estructura, roles y responsabilidades bajo la DVBA para garantizar un ambiente de control aceptable para el Banco.**

B. Gestión de desembolsos

- 4.2 Se adoptará la modalidad de desembolsos de anticipos de acuerdo con el plan financiero que abarque un máximo de 180 días. Para acceder a un nuevo anticipo de fondos se deberá haber justificado ante el Banco un mínimo de 70% del balance del anticipo inmediatamente anterior y el saldo de anticipos anteriores si los hubiese.
- 4.3 La tasa de cambio a ser aplicada para la rendición de cuentas será la estipulada en el Artículo 4.10 inciso (b) (i) del Contrato de Préstamo. Para efectos de determinar la equivalencia de gastos incurridos en Moneda Local con cargo al Aporte Local o del reembolso de gastos con cargo al Préstamo, la tasa de cambio acordada será la tasa de cambio del primer día hábil del mes del pago. Debido a limitaciones del sistema UEPEX, para un gasto abonado con fondos BID y con fondos de contraparte local se utilizará el tipo de cambio de la conversión de los desembolsos a la moneda local (pesificación).

C. Supervisión financiera

- 4.4 A fin de tener flexibilidad en el proceso de contratación del servicio de auditoría financiera de la operación, se mantendrá abierta la opción de las diferentes instituciones elegibles para auditar operaciones financiadas por el BID. Llegado el momento de iniciar el proceso de contratación, el organismo ejecutor solicitará al Banco la lista corta de instituciones que podrán ser invitadas a participar.

V. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES

- 5.1 Los Acuerdos y Requisitos Fiduciarios en Adquisiciones establecen las disposiciones que aplican para la ejecución de todas las adquisiciones previstas en el proyecto.
- 5.2 **Ejecución de las adquisiciones:** Se aplicarán la Política para la Adquisición de Bienes y Obras financiadas por el BID (GN-2349-9) de marzo de 2011 y la Política para la Selección y contratación de consultores financiados por el BID (GN-2350-9), de marzo de 2011.
- 5.3 De los subsistemas nacionales aprobados por el Banco será utilizado el sistema informativo.

- a. **Adquisiciones de obras, bienes y servicios diferentes de consultoría:** Los contratos de obras, bienes y servicios diferentes de consultoría generados bajo el proyecto y sujetos a Licitación Pública Internacional (LPI) se ejecutarán utilizando los Documentos Estándar de Licitaciones (DELS) emitidos por el Banco. Las licitaciones sujetas a Licitación Pública Nacional (LPN) se ejecutarán usando Documentos de Licitación Nacional acordados con el Banco. La revisión de las especificaciones técnicas de las adquisiciones durante la preparación de procesos es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto.
- b. **Selección y contratación de consultores:** Los contratos de servicios de consultoría generados bajo el proyecto se ejecutarán utilizando la Solicitud Estándar de Propuestas (SEPs) por el Banco. La revisión de términos de referencia para la contratación de servicios de consultoría es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto.
- c. **La selección de los consultores individuales:** Se hará teniendo en cuenta sus calificaciones para realizar el trabajo, sobre la base de comparación de calificaciones de por lo menos tres candidatos, siguiendo lo establecido en el documento GN-2350-9, Sección V, párrafos del 5.1 al 5.4. A los efectos de la renovación de los contratos de locación de servicio de los consultores que integrarán la UCP, será suficiente la aprobación de la evaluación de desempeño, como mínimo satisfactoria, por el Coordinador General del programa. El organismo executor presentará al Banco el listado de consultores que realizarán las estas actividades en el proyecto. La revisión de los términos de referencia para la contratación de servicios de consultoría es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto.
- d. **Gastos recurrentes:** Los gastos recurrentes o gastos operativos y de mantenimiento requeridos durante el programa serán: alquiler de oficinas, alquiler de automóvil para labores de supervisión, gastos de servicios públicos y comunicación, traducciones, cargos bancarios, artículos de oficina, fotocopias, correos y gastos menores que demande el funcionamiento de la UCP, los que serán financiados por el programa, hasta US\$4.500.000 con el préstamo del BID y US\$500.000 de aporte local, y serán realizados siguiendo los procedimientos administrativos del organismo executor. Adicionalmente, los Gastos Recurrentes incluyen los costos de los consultores contratados para asistir al organismo executor durante la vida de esta operación. Sin embargo, no incluyen salarios de funcionarios en ejercicio público.
- e. **Contratación Anticipada:** Para la contratación de obras del Componente 1 y estudios del Componente 2, el executor podrá adelantar el proceso de licitación y adjudicación, de conformidad con las Políticas del Banco.
- f. **Financiamiento retroactivo:** El Banco podrá financiar retroactivamente con cargo a los recursos del préstamo hasta la suma de US\$2 millones (1% del monto del préstamo) en gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo, en contratación de estudios, siempre que se hayan cumplido con requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 25 de julio de 2017 (fecha de aprobación del Perfil de

Proyecto), pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo, de acuerdo a los términos de la Política del Banco sobre Reconocimiento de Gastos, Financiamiento Retroactivo y Adquisición Anticipada (Documento GN-2259-1).

Tabla 1. Montos límite para Licitación Internacional y lista corta con Conformación Internacional (miles US\$)

Obras			Bienes			Consultoría	
Licitación Pública Internacional	Licitación Pública Nacional	Comparación de Precios	Licitación Pública Internacional	Licitación Pública Nacional	Comparación de Precios	Publicidad Internacional Consultoría	Lista Corta 100% Nacional
≥25.000.000	< 25.000.000 ≥350.000	< 350.000	≥ 1.500.000	< 1.500.000 ≥100.000	< 100.000	>200.000	≤1.000.000

Tabla 2. Adquisiciones principales

Actividad	Tipo de Licitación	Fecha Estimada	Monto Estimado (US\$)
Obras			
Obras de Mejoramiento de la RP 41, tramo RN7-RN8	LPI	2017	102.000.000
Otras obras de mejoramiento	LPI	2018	160.000.000
Bienes			
Adquisición de software para gestión de activos viales DVBA	LPN	2018	500.000
Consultoría			
Contratación de firmas para la inspección de la obra de muestra y otras incluidas en el Programa	SBCC	2018	5.700.000

A. Supervisión de adquisiciones

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

Tabla 3. Límites para revisión ex post¹ (US\$)

Comparación de precios	Consultoría Individual
<100.000	<50.000

¹ Los montos límites establecidos para revisión ex post se aplican en función de la capacidad fiduciaria de ejecución del OE y pueden ser modificados por el Banco en la medida que tal capacidad varíe.

B. Registros y archivos

- 5.5 Las documentaciones de los procesos de adquisiciones estarán en las oficinas de la DVBA como responsable de las adquisiciones del programa. Para las revisiones ex post se mantendrán los registros y archivos debidamente ordenados, clasificados y actualizados de toda la documentación que generan los procesos de adquisiciones y contrataciones.

VI. GESTIÓN FINANCIERA

- 6.1 Se aplicará la Política de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-6) y la Guía Operativa de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-274-1).

A. Programación y presupuesto

- 6.2 El presupuesto del OE, cuenta con categorías programáticas y otras clasificaciones por objeto del gasto (incisos), que son gastos en personal, bienes de consumo, servicios no personales, bienes de uso, transferencias, activos financieros, servicios de la deuda y disminución de otros pasivos, y otros gastos. Según su carácter económico, los rubros son gastos corrientes, gastos de capital y aplicaciones financieras. Por otro lado, las fuentes internas de financiamiento pueden ser el tesoro nacional, recursos propios, afectaciones específicas y las transferencias internas. Dentro del financiamiento externo están las transferencias externas y los créditos externos.
- 6.3 El responsable del proceso de formulación y programación del presupuesto anual es la DVBA, por medio de la UCP, quien se encarga de realizar todos los procedimientos conducentes a la consolidación del presupuesto anual para su aprobación. A medida que surgen necesidades de ampliaciones o reasignaciones de partidas, la DVBA, por medio de la UCP, solicita las modificaciones encargándose de gestionar su aprobación. Los créditos presupuestarios se ejecutan mediante cuotas de compromiso trimestrales y mensuales de devengado, las cuales son asignadas por la Oficina Nacional de Presupuesto (Ministerio de Finanzas).
- 6.4 En cuanto al aporte local, deberá identificarse la fuente del mismo y garantizarse la oportunidad de la disponibilidad de los mismos.

B. Tesorería y gestión de desembolsos

- 6.5 Los pagos se realizan a través de la Tesorería de la DVBA, mediante la previa articulación con la Tesorería de Provincia en relación con las distintas fuentes involucradas (incluyendo Fuente 12, "Recursos propios"), y en función del esquema que cada préstamo tenga aprobado. El organismo executor deberá mantener cuentas bancarias exclusivas y separadas para el manejo de los recursos del financiamiento y de la contrapartida local.
- 6.6 La DVBA maneja las cuentas bancarias que se abren para la gestión exclusiva y separada de los recursos del financiamiento, y de la contrapartida local en el Banco de la Provincia de Buenos Aires. En ese marco, deberá controlar

mensualmente los saldos de las cuentas especiales en dólares y conciliar las cuentas bancarias de los programas.

- 6.7 Se utilizarían las siguientes cuentas bancarias²:
- (i) Cuenta "Recaudadora" en US\$ para recibir los fondos del Préstamo;
 - (ii) Cuenta "Pagadora de aportes financiados" en \$ para efectuar, luego de hacer las pesificaciones, los pagos por las contrataciones efectuadas por la DVBA.
 - (iii) Cuenta "Pagadora de aporte local", para pagos de aporte local en el marco de contratos efectuados.
- 6.8 Respecto del aporte local, debe recordarse que la recaudación de la DVBA es absorbida por la Tesorería General de la Provincia (TGP) e incorporada al saldo de la CUT, lo que genera un "crédito a favor" de la DVBA. El saldo de dicho crédito determina el tipo de gestión y los organismos intervinientes para hacerse de los recursos para cumplir con el aporte local comprometido. Así, en el caso de que el crédito a favor sea suficiente, se requerirá una nota de remisión de fondos a la TGP (trámite corriente en la DVBA), mientras que en el caso de que el saldo sea insuficiente, deberá iniciarse un expediente en el Ministerio de Economía para que luego esta solicite a la TGP la transferencia de los recursos a la DVBA (gestión similar que la realizada para hacerse de recursos presupuestarios).
- 6.9 En cualquier caso, los pagos se efectúan a través de la Tesorería de la DVBA, previa gestión con la Tesorería General de la Provincia, e intervención de la Contaduría General.
- 6.10 Se adoptará la modalidad de e-Desembolsos, el sistema web del BID que permite al OE preparar y enviar electrónicamente solicitudes de desembolso al Banco. Esto reduce los costos de transacción y permite al Banco revisar y procesar las solicitudes remitidas de manera remota.

C. Contabilidad, sistemas de información y generación de reportes

- 6.11 La Provincia de Buenos Aires utiliza un sistema de administración financiera propio, vigente para los organismos de la Provincia. Este sistema permite identificar los fondos del proyecto, como así también las fuentes de financiamiento. Se encuentran actualmente implementando el SIGAF, Sistema de información financiera de la CABA.
- 6.12 Asimismo, utilizan el sistema UEPEX. El sistema UEPEX consigna, de conformidad con el catálogo de cuentas aprobado por el Banco, las inversiones en el Proyecto por categoría de la matriz de gastos con los recursos del Préstamo. Sin embargo, ambos sistemas no se encuentran integrados. Por ello llevan una "doble contabilidad", a través de ambos sistemas.
- 6.13 El registro de la contabilidad se hará sobre la base de caja y se seguirán las Normas Internacionales de Información Financiera cuando aplique de acuerdo con los criterios nacionales establecidos. Los informes financieros requeridos serán: (i) Plan de Ejecución Financiera hasta para 180 días posteriores a la

² Se trata de un esquema que en la práctica aún no ha sido formalizado.

solicitud de anticipos; y (ii) estados financieros anuales auditados, según lo estipulado en el artículo 7.03 inciso (a) de las Normas Generales del Contrato de Préstamo. Estos se elaborarán al cierre de cada ejercicio fiscal y al final de la ejecución de la operación y dentro de los 120 días posteriores a las fechas de corte mencionadas.

D. Control interno y auditoría interna

- 6.14 La Contaduría General de la Provincia ejerce el control interno de la gestión económico- financiera del Sector Público Provincial y de los Poderes Legislativo y Judicial.

E. Control externo: auditoría financiera externa e informes de los proyectos

- 6.15 La DVBA es la encargada de analizar mensualmente los saldos contables y emitir los balances de sumas y saldos conciliados en pesos y en dólares. También confecciona los informes financieros requeridos por el Banco.
- 6.16 Asimismo, satisface los requerimientos de las auditorías según corresponda y los requerimientos de las revisiones periódicas financieras que realizará el Banco.
- 6.17 También será la responsable de presentar al Banco los Estados Financieros auditados, en tiempo y forma, según lo establecido en el Contrato de Préstamo.
- 6.18 A fin de tener flexibilidad en el proceso de contratación del servicio de auditoría de la operación, se mantendrá abierta la opción de las diferentes instituciones elegibles para auditar operaciones financiadas por el BID, entre las cuales está, y tiene la preferencia, el Tribunal de Cuentas de la PBA. Llegado el momento de iniciar el proceso de contratación, el OE solicitará al Banco la lista corta de instituciones que podrán ser invitadas a participar.

F. Plan de supervisión financiera

- 6.19 El plan de supervisión financiera inicial surge a partir de las evaluaciones de riesgo y capacidad fiduciaria realizadas de acuerdo con las revisiones in-situ y de 'escritorios' previstas para el proyecto que incluye el alcance de las acciones operacionales, financieras y contables, de cumplimiento y legalidad, frecuencia y responsable de las mismas. Se planea realizar una visita de inspección financiera anual. Se adoptará la modalidad de revisión ex post de desembolsos.

G. Mecanismo de ejecución

- 6.20 La gestión fiduciaria, que como se ha dicho será llevada adelante por la DVBA a partir de la creación de la UCP, que será responsable entre otras cuestiones, del manejo de desembolsos, del mantenimiento de los sistemas de registro y la confección de los estados financieros³. La apertura de las cuentas bancarias sería función de la estructura vigente de la DVBA.

³ En otros casos estas tareas son ejercidas por la Dirección de Proyectos con Organismos Multilaterales (DPOM) de la Subsecretaría de Financiamiento del Ministerio de Economía de la Provincia.

- 6.21 En este esquema, la DVBA enviará las solicitudes de desembolso al Banco, firmada por un representante autorizado, en la que consta la cantidad de fondos a desembolsar e instrucciones completas para su pago (Anticipo de fondos en Dólares de EE.UU.). Copia de esta solicitud, junto con otra documentación de respaldo que corresponda, será enviada a la Dirección de Proyectos con Organismos Multilaterales (DPOM) de la Subsecretaría de Financiamiento del Ministerio de Economía de la Provincia, en tanto organismo a cargo de los aspectos de crédito público del préstamo.
- 6.22 Siempre dentro de la DVBA, este proceso implica el control de la información y la posterior *pesificación* de los fondos del financiamiento y su transferencia a la correspondiente cuenta bancaria a los efectos de que realice los pagos elegibles en el marco del programa.
- 6.23 A partir de la implementación del esquema ad-hoc complementario de las acciones de la DVBA, toda la documentación de soporte de contrataciones se archivará en la DVBA. Esto incluye tanto la documentación de soporte de las contrataciones relacionadas con obras y consultorías, como la referida a compra de bienes y contratación de consultores individuales. En línea con lo anterior, en la Tesorería de la DVBA se archivará el expediente de pago. La DVBA está comenzando a desarrollar el sistema de expediente electrónico que utiliza la CABA, el cual se halla actualmente en proceso de implementación.

H. Gestión de desembolsos

- 6.24 A partir de la implementación del esquema ad-hoc complementario de las acciones de la DVBA, es la propia DVBA la que, luego del control pertinente, realizará la gestión de las solicitudes de desembolso al Banco. El control referido implica controlar la suficiencia y pertinencia de la información y documentación de respaldo, en función de los gastos elegibles en el marco del programa.
- 6.25 En línea con la lógica del esquema ad-hoc, la DVBA presentará al Banco los formularios de rendición de fondos, las conciliaciones bancarias y demás documentación de respaldo que corresponda.
- 6.26 Se adoptará la modalidad de desembolsos de anticipos de acuerdo con el plan financiero que abarque un máximo de 180 días, que serán rendidos cuando se gaste como mínimo el 70% de los mismos. Para la solicitud de desembolsos se utilizará el formulario de solicitud de desembolsos, el estado de ejecución y el plan financiero para los siguientes 180 días. No se requerirá que la rendición de cuentas venga acompañada de la documentación de soporte de los gastos o pagos efectuados, lo cual no significa una aprobación por parte del Banco de los gastos efectuados. La documentación de respaldo original de los gastos deberá estar disponible para su revisión por parte del Banco en cuanto éste se solicite.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/17

Argentina. Préstamo ____/OC-AR a la Provincia de Buenos Aires
Programa de Conectividad y Seguridad en Corredores
Viales de la Provincia de Buenos Aires

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la Provincia de Buenos Aires, como Prestatario, y con la República Argentina, como Garante, para otorgarle al primero un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Conectividad y Seguridad en Corredores Viales de la Provincia de Buenos Aires. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$200.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el ____ de _____ de 2017)

LEG/SGO/CSC/EZSHARE-1044359933-2339
Pipeline: AR-L1274