

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

ARGENTINA

**LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA PROYECTOS DE INVERSIÓN
(CCLIP): PROGRAMA DE AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD Y MEJORAS DE
SEGURIDAD EN EL CORREDOR SISTEMA CRISTO REDENTOR**

(AR-O0006)

**PRIMERA OPERACIÓN DE AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD Y MEJORAS DE
SEGURIDAD EN LOS ACCESOS AL PASO CRISTO REDENTOR**

(AR-L1279)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), Jefe de Equipo; Juan Manuel Leaño (TSP/CAR), Jefe de Equipo Alterno; Alejandro Taddia y Agustina Cocha (INE/TSP); Julieta Abad y Carolina Benítez (TSP/CAR); Sandra Corcuera (INT/TIN); María Sofía Greco (LEG/SGO); Brenda Álvarez Junco y Juan Carlos Lazo (FMP/CAR); y Steven Collins y Julio Rojas Lara (VPS/ESG).

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 Claves de Resultados.....	11
II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	13
A. Instrumentos de Financiamiento	13
B. Riesgos Ambientales y Sociales	14
C. Riesgos Fiduciarios	15
D. Otros Riesgos del Proyecto	16
III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....	16
A. Resumen de los Arreglos de Implementación.....	16
B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados.....	18

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

ENLACES ELECTRÓNICOS	
REQUERIDOS	
1.	Plan de Ejecución Plurianual (PEP) y Plan Operativo Anual (POA)
2.	Plan de Monitoreo y Evaluación
3.	Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)
4.	Plan de Adquisiciones
OPCIONALES	
1.	Evaluación Económica del Proyecto
2.	Análisis técnico del Sector Vial Argentino
3.	Estudio de Impacto Ambiental Complementario (EIA)
4.	Estudio de Impacto Ambiental Estratégico
5.	Evaluación de Capacidad Institucional de la Dirección Nacional de Vialidad
6.	Anexo de Integración regional
7.	Estudio Binacional de Conectividad Argentina-Chile
8.	Estudio de Optimización del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor
9.	Estudio de Impacto Ambiental
10.	Joint Report on MDB' Climate Finance
11.	Plan de Reasentamiento Abreviado

ABREVIATURAS	
API	Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CC	Cambio Climático
CCLIP	Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión
COSIPLAN	Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento
CSCR	Corredor Sistema Cristo Redentor
CT	Cooperación Técnica
DNV	Dirección Nacional de Vialidad
EIA	Estudio de Impacto Ambiental
ESG	Unidad de Salvaguardias Ambientales
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
GdA	Gobierno de Argentina
GdC	Gobierno de Chile
HDM-4	Highway Development and Management
IIRSA	Iniciativa de Integración Regional de Suramérica
MERCOSUR	Mercado Común del Sur
MT	Ministerio de Transporte
OE	Organismo Ejecutor
PA	Plan de Adquisiciones
PIB	Producto Interno Bruto
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PCR	Paso Cristo Redentor
RN	Ruta Nacional
RP	Ruta Provincial
SCGSCR	Sistema Control de Gestión del CSCR
SCPP	Subgerencia de Coordinación de Programas y Proyectos BID
TAN	Túnel Internacional de Agua Negra
TIRE	Tasa de Interna de Retorno Económico
UIS	Actualización de la Estrategia Institucional
VAN	Valor Actual Neto

RESUMEN DEL PROYECTO
ARGENTINA
LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA PROYECTOS DE INVERSIÓN (CCLIP): PROGRAMA DE AMPLIACIÓN DE
CAPACIDAD Y MEJORAS DE SEGURIDAD EN EL CORREDOR SISTEMA CRISTO REDENTOR
(AR-O0006)
PRIMERA OPERACIÓN DE AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD Y MEJORAS DE SEGURIDAD EN LOS ACCESOS AL PASO
CRISTO REDENTOR
(AR-L1279)

Términos y Condiciones Financieras						
Prestatario: República Argentina					Facilidad de Financiamiento Flexible ^(a)	
					Plazo de amortización:	25 años
					Período de desembolso:	5 años
Organismo Ejecutor (OE): Dirección Nacional de Vialidad (DNV), organismo descentralizado dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación Argentina (MT)					Período de gracia:	5,5 años ^(b)
					Tasa de interés:	Basada en LIBOR
					Comisión de crédito:	(c)
Fuente	CCLIP (US\$)	%	Primera operación (US\$)	%	Comisión de inspección y vigilancia:	(c)
BID (Capital Ordinario):	524.300.000	70	200.000.000	93	Vida Promedio Ponderada (VPP):	15,25 años
Local:	222.600.000	30	15.000.000	7	Moneda de aprobación:	Dólares de los Estados Unidos de América
Total:	746.900.000	100	215.000.000	100		
Esquema del Proyecto						
Objetivo de la CCLIP: El objetivo general de la CCLIP es contribuir a mejorar la integración transfronteriza entre Chile y Argentina, reduciendo los tiempos y costos de transporte en el Corredor Sistema Cristo Redentor (CSCR), mediante la provisión de infraestructura de transporte y de un sistema de integración fronteriza que facilite la conectividad a nivel regional.						
Objetivo de la primera operación: El objetivo de la primera operación es mejorar la calidad de servicio en el CSCR reduciendo los tiempos y costos de transporte, a través de la construcción de variantes en áreas urbanas y obras complementarias de seguridad.						
Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento: Será condición contractual especial previa al primer desembolso del financiamiento que el Ministerio de Finanzas y la DNV, dentro de la órbita del MT, hayan suscrito un convenio subsidiario para la transferencia de los recursos del préstamo y la ejecución de las actividades del programa (¶3.3). Véase también las condiciones contractuales ambientales y sociales incluidas en la sección de requisitos legales del Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) del proyecto (EER#3).						
Condiciones contractuales especiales de ejecución: Antes de iniciar las obras civiles para la ejecución del programa, la DNV deberá presentar al Banco evidencia de: (i) la liberación del 30% de la traza de cada obra; y (ii) la designación o contratación de un líder para cada obra y designación o contratación de inspectores de obras (¶3.4). Véase también las condiciones contractuales ambientales y sociales incluidas en la sección de requisitos legales del IGAS (EER#3).						
Condición contractual especial: El plazo para el inicio material de las obras de la primera operación será de cuatro años.						
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna.						
Alineación Estratégica						
Desafíos ^(d) :			SI	<input type="checkbox"/>	PI	<input checked="" type="checkbox"/>
Temas Transversales ^(e) :			GD	<input type="checkbox"/>	CC	<input checked="" type="checkbox"/>
					IC	<input type="checkbox"/>

- (a) Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF) (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 FFF, cambios en el período 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

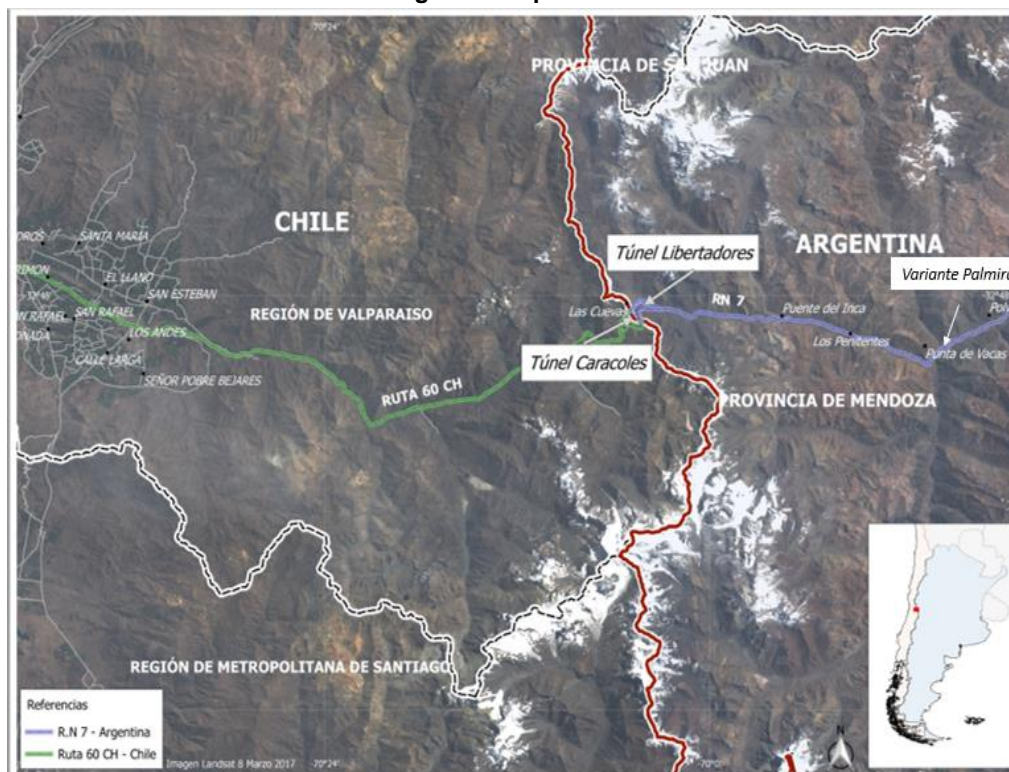
- 1.1 **Contexto general.** Argentina y Chile comparten la frontera terrestre internacional más extensa de América del Sur, la cual está delimitada en gran parte por 5.150 km de extensión de la cordillera de los Andes. Ambos países han tenido una participación en los procesos de integración suramericana, existiendo una clara decisión de los gobiernos de promover la integración económica a través de las iniciativas regionales que se han desarrollado en las últimas décadas. La congruencia a nivel bilateral y la complementariedad de las tareas de impacto en la integración que ambos países llevan a cabo, se enmarcan desde el año 2000 en el proceso integrador de América del Sur, primero en el ámbito de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Suramérica (IIRSA) y, a partir de 2009, en el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la Unión de Naciones de América del Sur (UNASUR).
- 1.2 En este contexto y dada la importancia de la integración física, en los últimos años, Chile y Argentina han desarrollado estrategias de integración regional ([EEO#6](#)) para planificar y fortalecer su infraestructura y para optimizar y coordinar los procesos de gestión fronteriza. Estas estrategias tienen como objetivo principal potenciar y facilitar los flujos comerciales entre ambos países para contribuir al crecimiento económico regional. Dicha integración permite: (i) el acceso de los países de la cuenca atlántica a puertos al Pacífico; y (ii) el acceso de Chile a los puertos atlánticos, con el consiguiente incentivo para el comercio regional para una mayor participación en las cadenas de valor globales a través del acceso a mercados de gran crecimiento económico de Asia.
- 1.3 **Contexto específico.** En la actualidad existen 26 pasos internacionales entre Chile y Argentina, en algunos de los cuales se están elaborando proyectos de mejora de la conectividad en un marco de progresivo incremento comercial entre ambos países, junto con una consecuente coordinación de los controles migratorios, aduaneros y fitosanitarios. Entre los proyectos se incluye el Programa de Estructuración del Túnel Internacional de Agua Negra (PETAN) ([¶1.17](#)), para lo cual el Banco ha aprobado, en 2016, un préstamo para financiar estudios de preinversión a ambos países (3867/OC-RG; 3868/OC-RG); y en octubre de 2017 se aprobó una Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) para financiar las obras del túnel (4338/OC-RG; 4339/OC-RG).
- 1.4 **El Paso Cristo Redentor (PCR)** es el paso de vinculación entre Argentina y Chile que registra el mayor volumen de tránsito pesado con 40% de camiones (797 camiones por día) y conecta la provincia de Mendoza, Argentina, con la V Región de Valparaíso en Chile. La carga transportada por el PCR alcanza 5,26 millones de toneladas y representa el 77% del total del comercio carretero por paso de frontera con Chile¹. El 70% del volumen de carga que atraviesa el PCR es de origen argentino, 15% de origen chileno y 15% proviene de otros países del

¹ Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) 2007.

MERCOSUR (Mercado Común del Sur), destacando el papel clave del PCR en la integración regional e internacional.

- 1.5 El PCR está ubicado a 3.300 metros de altura y está conformado por el Túnel Libertadores y el Túnel Caracoles. El acceso del lado argentino se da por la Ruta Nacional (RN) N°7 atravesando 208 km por relieve montañoso en la región de Cuyo (Figura 1). Por el lado chileno, el acceso se da por la Ruta N°60 que atraviesa transversalmente a la altura de la V Región de Valparaíso, cruzando 13 comunas (Figura 1). A ese corredor formado por las vías de acceso en los dos países y los túneles se denomina el Corredor Sistema Cristo Redentor (CSCR).

Figura 1. Mapa del CSCR



Fuente: Elaboración propia.

- 1.6 El PCR fue definido por el COSIPLAN en la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) como un paso fronterizo prioritario dentro del Corredor Bioceánico MERCOSUR-Chile². En los últimos años, los gobiernos de Argentina y Chile, buscando mejorar la conectividad física del CSCR, establecieron en enero de 2016 el “Comité de Integración para el CSCR” (Comité CSCR), formado bajo la directriz de los presidentes de los dos países y ratificado por acto de las cancillerías para priorizar y coordinar inversiones en el CSCR. Asimismo, el Banco apoya ese esfuerzo por medio de Cooperaciones Técnicas (CTs)³ para estudios de ampliación de capacidad de los túneles y para la optimización de los sistemas de control del

² El PCR está incluido en la cartera de proyectos de la IIRSA/COSIPLAN y en el ámbito bilateral del Plan Maestro de Pasos Priorizados horizonte 2030.

³ ATN/OC-15803-RG; ATN/OC-10620-RG ([EEO#8](#)); y ATN/OC-14926-RG.

paso de frontera del PCR mediante el diseño del Sistema de Control de Gestión de Cristo Redentor (SCGSCR)⁴ ([EEO#8](#)).

- 1.7 La priorización de las inversiones en el CSCR en conjunto con el TAN, consolidan una estrategia de integración de largo plazo de los gobiernos de Argentina y Chile, a fin de atender la creciente demanda de comercio internacional y desarrollar la infraestructura que pueda crear oportunidades para el desarrollo de nuevos flujos de comercio a nivel Mercosur y otros mercados regionales. En ese contexto, las intervenciones en el CSCR buscan mejorar la capacidad y la transitabilidad en el CSCR para enfrentar la creciente demanda de carga y pasajeros. La construcción del TAN será uno de los pasos alternativos más cercanos al PCR, contribuyendo a optimizar la capacidad de todo el sistema de comercio internacional entre ambos países y ofreciendo resiliencia a causa de las condiciones climáticas.
- 1.8 **Diagnóstico del problema.** La transitabilidad en el CSCR se ve afectada por frecuentes interrupciones causadas por el clima⁵ y la alta congestión sobre todo en pasos urbanos⁶ y los puestos fronterizos⁷, afectando la eficiencia del transporte de carga y de pasajeros. Adicionalmente, se registra una importante cantidad de siniestros viales, con accidentes fatales y graves⁸. Entre las principales causas que contribuyen a estos problemas se destacan: (i) el incremento de demanda y alta proporción de vehículos pesados⁹; (ii) la excesiva cantidad de curvas peligrosas¹⁰; (iii) el tráfico del corredor compite con tráfico de áreas urbanas en algunos tramos (iv) la falta de cobertizos para evitar las interrupciones causadas por el desprendimiento de rocas y avalanchas¹¹; (v) el Túnel Libertadores cuenta con un sólo carril por sentido sin galerías y el Túnel Caracoles, paralelo al Túnel Libertadores, data del año 1900 y solo mide cinco metros de ancho y no se encuentra operativo; (v) se presentan ondulaciones y deformaciones en las calzadas de los túneles y de tramos viales; y (vi) hay debilidades en los procesos de control fronterizo¹².
- 1.9 **Intervenciones propuestas en el CSCR.** Para mitigar los problemas que afectan a la calidad del servicio de transporte en el corredor, las intervenciones planeadas por el lado argentino buscan la mejora de la capacidad vial mediante la

⁴ El SCGSCR es un desarrollo informático que permite capturar los datos de los medios de transporte en el corredor, conocer el inventario sectorizado de vehículos en tiempo real, controlar el perfeccionamiento de la ejecución de los controles fronterizos, y generar información estadística y de gestión para la toma de decisiones de las instituciones de control en el corredor y en el paso de frontera.

⁵ Entre 40 y 50 días al año debido a tormentas y acumulación de nieve.

⁶ Por ejemplo, en las localidades de Mendoza, San Martín, Uspallata y Luján de Cuyo.

⁷ La debilidad en la definición y coordinación de los procesos de control de las entidades del paso de frontera y las infraestructuras edilicias deficientes, pueden generar esperas de entre 7 y 10 horas.

⁸ Sobre la RN N°7 desde la Ruta Provincial (RP) N°41 hasta el límite con Chile, se registraron 65 accidentes en 2015, con siete muertes y 32 heridos graves. De los 65 accidentes, 20 se produjeron por el vuelco fuera de la calzada por malas condiciones de la infraestructura vial.

⁹ A nivel nacional, el crecimiento anual del tránsito es del 3% aproximadamente. El crecimiento registrado en el PCR fue del 5,3% durante los últimos siete años, siendo que entre 2014 y 2015 el tráfico creció un 9,3%.

¹⁰ Entre Guido y Soberanía Nacional con una extensión de 113 km del lado argentino, se identifican 10 curvas consideradas de nivel peligroso.

¹¹ Los movimientos sísmicos propios de la zona y la nieve son siempre causa de desprendimientos de roca de las laderas. Del lado argentino se han detectado 31 puntos particularmente sensibles a derrumbes y aludes.

¹² Diagnósticos realizados en el marco de las consultorías para la Optimización del Paso de Frontera SCR (ATN/OC-10620-RG), y para el Diseño Binacional del SCGSCR (ATN/OC-14926-RG) actualmente en ejecución.

construcción de variantes, construcción de tercera trocha, cobertizos, diseño con criterio de rutas seguras¹³ con banquetas pavimentadas, rectificación de curvas peligrosas, ampliación y rectificación de los túneles. Asimismo, se prevén inversiones relacionadas con mejoras edilicias en puestos fronterizos y de sistemas de control de gestión de fronteras¹⁴. Las intervenciones planteadas por el lado chileno se concentran en la Ruta N°60 e incluyen obras de construcción de variantes a áreas urbanas (San Felipe-Panquehue), viaducto y puente en la región de San Felipe, además del complejo fronterizo “Los Libertadores”. La coordinación de las inversiones de los países se dará por medio de un equipo de trabajo binacional (§3.2).

- 1.10 **Financiamiento de las intervenciones en el CSCR.** Las intervenciones en las vías de acceso por el lado chileno se refieren a infraestructuras concesionadas al sector privado, por lo cual las inversiones están a cargo del concesionario, en los términos del contrato firmado con el Gobierno de Chile (GdC). Las intervenciones en los túneles del lado chileno se realizarán con recursos públicos. El Gobierno de Argentina (GdA) ha solicitado financiamiento del Banco por medio del presente programa para las intervenciones del lado argentino.
- 1.11 **CCLIP y primera operación.** El programa está estructurado a través de una CCLIP para financiar intervenciones relacionadas a ampliación de capacidad y seguridad a lo largo del CSCR del lado argentino (Figura 2) incluyendo: (i) construcción de variantes; (ii) ampliación de capacidad de vías y de los túneles; (iii) rectificación de curvas; (iv) obras de seguridad; (v) cobertizos; y (vi) infraestructura fronteriza y sistemas de gestión¹⁵. La primera operación se estructura como un préstamo de obras múltiples para financiar intervenciones viales en pasos urbanos y tramos de la RN N°7.
- 1.12 **Intervenciones planeadas en la primera operación.** Las intervenciones incluidas en la primera operación contribuyen a solucionar las problemáticas presentadas anteriormente (§1.7) y cumplirán con criterios de elegibilidad específicos (§2.7). Entre las intervenciones que se encuentran priorizadas por el GdA en el CSCR, y las cuales representan la muestra de la primera operación, es la construcción de la Variante Palmira-Lujan de Cuyo (Figura 2) en la región de Mendoza. Es importante destacar que en la primera operación no se incluyen intervenciones en los túneles, ni infraestructuras o sistemas relacionados a gestión de pasos de frontera.
- 1.13 **Problemática específica de la Variante Palmira-Lujan de Cuyo.** Sobre la RN N°7, a la altura de la ciudad de Mendoza, se verifica una importante congestión

¹³ El concepto de rutas seguras consiste en las intervenciones de mejoras en aquellos tramos con problemas de seguridad vial, accidentes y niveles de tránsito sustanciales inferiores a la justificación de duplicación de calzada, y en la construcción de calzadas de 7,30 m de ancho, banquetas pavimentadas, tercer carril de sobrepaso, señalización horizontal y vertical, pasarelas peatonales, y aquellas intervenciones de mejoras en la traza que permitan solucionar problemas específicos de seguridad vial a los usuarios como rectificación de curvas, dársenas para peatones, protecciones en accesos a escuelas y mejoras de intersecciones.

¹⁴ Intervenciones potenciales que se definirán como resultado de las consultorías en el marco de la ATN/OC-14926-RG, actualmente en ejecución.

¹⁵ Se prevén intervenciones en las siguientes localidades en Mendoza, Argentina: construcción de variantes viales en Palmira y Uspallata; ampliación de capacidad en Luján de Cuyo-Potreriños y Uspallata, las cuevas; rectificación de curvas en Potrerillos-Uspallata; cobertizos y obras de seguridad en Potrerillos-Uspallata y las cuevas. Por otro lado, se prevén realizar intervenciones en Argentina y Chile; ampliación del Túnel Libertadores y reparación del Túnel Caracoles; infraestructura edilicia y sistemas de gestión (Figura 2).

vehicular, la cual puede observarse tanto en el ingreso y salida de esa ciudad, como durante el recorrido de la ruta. Esto genera un importante incremento de los tiempos de viaje¹⁶ y costos de transporte asociados, afectando negativamente el tránsito tanto con fines comerciales como turísticos de vehículos livianos, ómnibus de larga distancia y vehículos de carga con origen o destino a la zona central de Chile y el centro nordeste del país.

Figura 2. Mapa del CSCR e intervenciones previstas en Argentina



Fuente: Dirección Nacional de Vialidad (DNV).

- 1.14 **Justificación de la CCLIP.** Se justifica la utilización de la CCLIP para financiar las intervenciones en el CSCR por los siguientes factores: (i) brinda al prestatario recursos oportunos que confieren continuidad al programa de inversión en el CSCR buscando intervenciones en todo el corredor¹⁷; (ii) constituye un instrumento para que el Banco brinde apoyo eficaz y mantenga una presencia continua en el sector; y (iii) las intervenciones tienen productos y resultados independientes y no se limitan a una secuencia de intervención. Asimismo, la utilización del instrumento permitirá aumentar la eficacia y rapidez del proceso de preparación y aprobación de préstamos, reduciendo los costos de tramitación tanto para el Banco como para el país.
- 1.15 **Evidencia sobre la efectividad de las intervenciones viales en la productividad¹⁸.** De acuerdo a Fedderke y Bogetic (2009)¹⁹, las intervenciones relacionadas con infraestructura, como vías interurbanas, facilitan la inversión o actúan como un efecto multiplicador de la misma, reduciendo los costos de producción y dando acceso a nuevos mercados, creando así nueva producción, comercio y oportunidades económicas para los distintos agentes. Khandker et al. (2009)²⁰ evalúa el impacto temprano de un proyecto de rehabilitación y

¹⁶ Según encuestas realizadas de origen y destino de la DNV, la velocidad media para vehículos pesados se reduce de un promedio de 75 km/h en el corredor a 35 km/h en la región de Mendoza.

¹⁷ De acuerdo a la política de la CCLIP (GN-2246-9), la segunda operación para el CSCR podrá iniciarse una vez que la primera operación tenga comprometido 75% o desembolsado 50%, sin que se pierda la continuidad y ritmo del programa.

¹⁸ Djankov, S., C. Freund and C.S. Phan, 2006. *Trading on Time. World Bank Policy Research Working Paper.*

¹⁹ Fedderke, J. W., and Ž. Bogetic. *Infrastructure and growth in South Africa: Direct and indirect productivity impacts of 19 infrastructure measures.* World Development (2009): 1522-1539.

²⁰ Khandker, S. R., Bakht, Z., & Koolwal, G. B. (2009). *The poverty impact of rural roads: evidence from Bangladesh.* Economic Development and Cultural Change, 57(4), 685-722.

mejoramiento de redes viales en Bangladesh, concluyendo que el programa generó reducciones de hasta 38% en costos de transporte y de entre 4% y 5% en el costo de fertilizantes. Fan, Hazell y Thorat (2000)²¹ estiman el efecto de un aumento en la densidad vial en India sobre la productividad total de los factores y encuentran que por cada 1% adicional en la densidad vial, se genera un aumento de 5,7% en la productividad total de los factores. Además, evidencias en países centroamericanos indican que las deficiencias en la infraestructura de transporte y en particular de los pasos de frontera causan un incremento en los costos de transporte de mercancías entre un 4% y 12%²², restando competitividad a sus economías. Finalmente, Fernald (1999)²³ encuentra aumentos relevantes en la productividad total de los factores luego de la expansión vial que vivió Estados Unidos después de 1970.

- 1.16 **Evidencia sobre la efectividad de las intervenciones en infraestructura en la integración regional.** Las inversiones en infraestructura permiten la reducción de los costos de transporte con consecuentes aumentos en la competitividad global de las economías. Al mismo tiempo, los flujos comerciales de una economía son altamente sensibles a los costos de transporte (Krugman y Livas, 1996). De acuerdo a Venables (1996), mejorar las infraestructuras de transporte es importante para la reducción de las desigualdades entre los países de una región, ya que la localización de las firmas en zonas con bajos costos logísticos y alto desempleo, permite una reducción del desempleo y mejoras del nivel de vida de la población (Puga, 1999). Lo anterior aporta a la convergencia económica regional, lo cual significa la reducción de la brecha del Producto Interno Bruto (PIB) per cápita entre los países miembros de un mismo bloque económico²⁴. Finalmente, la evidencia internacional indica que los retrasos afectan el comercio internacional con efectos significativos sobre los costos y tiempos en el comercio. Cada día adicional en el que un producto se retrasa hasta su despacho, se reduce el comercio en más de 1%, equivalente a una distancia bilateral de sus socios comerciales por cerca de 70 km como media²⁵. Evidencia empírica basada en países de América Latina (Brasil, Chile, Colombia, México y Perú) muestra que mejoras en la infraestructura de transporte con una reducción de los costos de transporte domésticos de 1% *ad valorem* podrían incrementar las exportaciones, en promedio, en 5% (ver Moreira et. al, 2013)²⁶. Los resultados además indican que existen impactos positivos sobre los patrones de diversificación ya que se observaría también un incremento en el número de productos exportados. Adicionalmente, dada la existencia de importantes complementariedades, las

²¹ Fan, S., Hazell, P., & Thorat, S. (2000). *Government spending, growth and poverty in rural India*. American Journal of Agricultural Economics, 1038-1051.

²² *Competitive Advantage: Moving Ahead of the Global Competition*. IDB, 2013.

²³ Fernald, John G. *Roads to prosperity? Assessing the link between public capital and productivity*. American Economic Review (1999): 619-638.

²⁴ El fundamento teórico del concepto de convergencia regional se encuentra en Robert A. Mundell, *A Theory of Optimum Currency Areas*, The American Economic Review, (1961), pp. 657-665.

²⁵ La evidencia internacional indica que los retrasos afectan el comercio internacional con efectos significativos (Djankov, S., C. Freund and C.S. Phan, 2006. *Trading on Time*. *World Bank Policy Research Working Paper 3909*). Además, cada día en tránsito de la mercancía constituye entre el 0,6% y el 2% de su valor (David Hummels, 2012). www.researchgate.net/publication/5081736_Time_as_a_Trade_Barrier.

²⁶ Moreira, Mesquita, M., J. Blyde, C. Volpe y D. Molina, 2013. *Muy Lejos para Exportar: Los costos internos de transporte y las disparidades en las exportaciones regionales en América Latina y el Caribe*. Informe Especial sobre Integración y Comercio. BID.

mejoras en la infraestructura serían mucho más efectivas en coadyuvar al crecimiento de las exportaciones si se combinaran adecuadamente con políticas adicionales que contribuyeran a reducir los costos del comercio. Esto es particularmente cierto en el caso de las acciones públicas orientadas a la facilitación del comercio y promoción de las exportaciones que operan sobre los problemas administrativos y de logística (Volpe Martincus, Carballo y Graziano, 2013). De manera similar, evidencia después de la implementación de un proyecto de rehabilitación vial en una carretera regional que conecta Kazajistán y Kirguistán, el volumen de tráfico creció en un 25% y las exportaciones de Kirguistán a Kazajistán un 160% entre 1998 y 2007²⁷.

- 1.17 **Experiencia del Banco en el apoyo a proyectos regionales de integración en transporte.** El Banco ha desarrollado una amplia experiencia en el apoyo a pares de países en el diseño e implementación de proyectos regionales de transporte. Tan solo en Suramérica, a través del Fondo para el Financiamiento de Operaciones de CT para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional (FIRII), se han financiado nueve CTs²⁸ que incluyen estudios fronterizos y de corredores multimodales regionales. En 2016-2017, el Banco ha aprobado: (i) un préstamo de Programa de Estructuración del Túnel Internacional Paso de Agua Negra (PETAN) por un monto de US\$40 millones para financiar los estudios de preinversión del Túnel de Agua Negra (3867/OC-RG y 3868/OC-RG); y (ii) una CCLIP para financiar las obras del TAN (4338/OC-RG; 4339/OC-RG)²⁹. En este contexto, el Banco ha sido reconocido por su labor de facilitador de diálogo a través de la coordinación de comités multinacionales de acompañamiento. Este mecanismo ha facilitado una mejor apropiación de los resultados, y ha establecido las bases para la futura implementación coordinada de los proyectos. Además, el apoyo regional a nivel de preinversión se ha materializado en préstamos coordinados, como es el caso del par de operaciones fronterizas entre Costa Rica y Nicaragua (3488/OC-CR y 3577/BL-NI) aprobadas simultáneamente por el Directorio en 2015. Por último, cabe mencionar la experiencia en integración eléctrica, tanto en el Sistema de Interconexión Eléctrica de los Países de América Central (SIEPAC) como en la Alianza Pacífico, como antecedentes de infraestructura de integración, armonización institucional y de políticas regionales.
- 1.18 **Conocimiento del Banco en el sector vial.** El Banco ha financiado múltiples proyectos viales en Argentina y Chile. Desde el 2000, ha otorgado préstamos a 25 operaciones de transporte en Argentina ([EEO#2](#)) por más de US\$2.000 millones. Actualmente, ejecuta el proyecto vial de la RN N°19 (3836/OC-AR), en la provincia de Córdoba, Argentina que forma parte del corredor bioceánico donde está el TAN, y la operación del programa de estructuración del TAN entre Argentina y Chile (3867/OC-RG). Además, el Banco ha liderado el diseño y ejecución de operaciones de pasos de frontera en Ecuador-Colombia, Guatemala, Nicaragua, Argentina-Chile, Costa Rica y Panamá³⁰.

²⁷ Banco Asiático de Desarrollo, 2008.

²⁸ ATN/OC-10620-RG, ATN/OC-10847-RG, ATN/OC-11400-RG, ATN/OC-10774-RG, ATN/OC-13350-RG, ATN/OC-13632-RG, ATN/OC-13872-RG, ATN/OC-13289-RG y ATN/FG-15606-RG.

²⁹ Según los estudios del TAN, el mismo no desviaría tráfico sustancial de los pasos binacionales existentes, salvo por cierre climático (nieve) y/o eventual saturación del PCR, generaría tráfico adicional de turismo en las provincias de San Juan (Argentina) y Coquimbo (La Serena, Chile), y fomentaría exportaciones de las provincias de Córdoba y San Juan (esencialmente, minería).

³⁰ 3324/OC-EC, 3484/BL-NI, 3488/OC-CR, PN-L1107, ATN/JF-14202-RG y ATN/OC-14926-RG.

- 1.19 **Lecciones aprendidas (¶1.15 y ¶1.16).** Las principales lecciones aprendidas en proyectos de integración regional y proyectos viales de integración que se han incorporado en el diseño de la presente operación incluyen: (i) contar con un enfoque integral y complementario de las intervenciones; (ii) contar con una coordinación binacional, tanto a nivel de gerenciamiento de proyecto como a nivel técnico; y (iii) la necesidad de tener documentos completos de licitación, incluyendo diseños de ingeniería de alta calidad técnica. En este sentido, el Banco ha aplicado dichas lecciones respectivamente por medio de: (i) utilización del instrumento CCLIP; (ii) establecimiento de un grupo de trabajo binacional; y (iii) financiamiento de estudios de preinversión para futuras operaciones de la CCLIP.
- 1.20 **Estrategia del Banco con el país.** El programa se alinea con la Estrategia de País del BID con Argentina 2016-2019 (GN-2870-1), a través del objetivo estratégico de mejora de la infraestructura para la inversión e inclusión. La CCLIP se alinea con el objetivo de mejorar niveles y perfiles de inserción exportadora por el resultado de reducir el costo y tiempo de exportación, en su capacidad de integración regional.
- 1.21 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y está alineado estratégicamente con los siguientes desafíos de desarrollo: (i) productividad e innovación, bajo el criterio de provisión de infraestructura y servicios públicos adecuados, confiables y asequibles, puesto que la intervenciones mejorarán la accesibilidad y facilitará la conectividad, reduciendo costos y tiempos de transporte; (ii) integración económica, por medio de mejoras en la infraestructura vial transnacional, conectando no solo los países de influencia del proyecto, pero también los países de la región que se verán beneficiados de la mejora de la red vial del eje de integración y desarrollo MERCOSUR-Chile; y (iii) el área transversal de Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, ya que el diseño y construcción de las obras viales y cobertizos consideran la recurrencia de avalanchas de nieve, derrumben de rocas e inundaciones en su área de influencia. Aproximadamente el 2,62% de los recursos de la operación se invierten en actividades de adaptación al Cambio Climático (CC), según la metodología conjunta de los Bancos Multilaterales de Desarrollo (BMD) de estimación de financiamiento climático ([EEO#10](#)). Estos recursos contribuyen a la meta del Grupo BID de aumentar el financiamiento de proyectos relacionados con el cambio climático a un 30% de todas las aprobaciones de operaciones a fin de año 2020.
- 1.22 La operación contribuirá al Marco de Resultados Corporativos 2016-2019 (GN-2727-6) (CRF) a través del indicador de resultado de kilómetros de caminos construidos o mejorados.
- 1.23 Además, el programa está alineado a la Estrategia Sectorial de Apoyo a la Integración Competitiva Regional y Global (GN-2565-4), en los criterios: (i) focalización multinacional por apoyar acciones nacionales orientadas a la facilitación del acceso a mercados internacionales; (ii) subsidiaridad nacional, por apoyar la implementación de un proyecto reconocido como prioritario por la iniciativa supranacional COSIPLAN/IIRSA; y (iii) adicionalidad regional, debido a la mayor cooperación y aporte al desarrollo económico regional y local.

- 1.24 Adicionalmente, el programa es consistente con: (i) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), por contribuir a la mejora de la calidad de la infraestructura de transporte y fomentar el involucramiento del sector privado en la construcción y operación de la infraestructura; (ii) el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7) por contribuir con mejoras en cobertura, capacidad, calidad y conectividad de la infraestructura, así como los servicios de transporte conexos; y (iii) el Marco Sectorial de Integración y Comercio (GN-2715-6), al priorizar el apoyo al desarrollo de corredores de integración.

B. Objetivos, Componentes y Costo

- 1.25 **Objetivo de la CCLIP.** El objetivo general de la CCLIP es contribuir a mejorar la integración transfronteriza entre Chile y Argentina, reduciendo los tiempos y costos de transporte en el CSCR, mediante la provisión de infraestructura de transporte y de un sistema de integración fronteriza que facilite la conectividad a nivel regional.
- 1.26 **Objetivo de la primera operación.** Es mejorar la calidad de servicio en el CSCR reduciendo los tiempos y costos de transporte, a través de la construcción de variantes en áreas urbanas y obras complementarias de seguridad.
- 1.27 Para alcanzar el objetivo propuesto, el programa se estructura en los siguientes componentes:
- 1.28 **Componente 1. Obras civiles (US\$209.500.000).** El componente incluye la construcción de obras, mitigación de aspectos socioambientales y adquisición de predios³¹. Las obras comprenden la construcción de variantes a áreas urbanas, ampliación de capacidad de vías, rectificación de curvas, cobertizos y obras de seguridad. La obra elegida como muestra representativa es la construcción de la Variante Palmira-Lujan de Cuyo.
- 1.29 **Componente 2. Desarrollo de capacidades y preinversión (US\$5.000.000).** Este componente incluye el fortalecimiento de la DNV en aspectos relacionados a la inspección y supervisión de obras y financiará estudios de diseño y elaboración de documentación técnica para futuras operaciones. A su vez, financiará la realización de la Fase II del estudio de refuncionalización de los túneles³².
- 1.30 **Auditoría y evaluación (US\$500.000).** Financiará la contratación de una auditoría externa y costos de evaluación.
- 1.31 **Costos.** El presupuesto consolidado por componentes se muestra en la Tabla 1:

³¹ La adquisición de predios se financiará con contrapartida local.

³² Actualmente el Banco se encuentra ejecutando la CT ATN/OC-15803-RG del estudio de refuncionalización del Túneles Caracoles (Fase I).

Tabla 1. Presupuesto por componentes (US\$)

Componente / actividades	Aporte BID	Aporte local	Total
Componente 1: Obras civiles	194.500.000	15.000.000	209.500.000
Variante Palmira	150.308.115	11.591.885	161.900.000
Otras obras en el CSCR	44.191.885	3.408.115	47.600.000
Componente 2: Desarrollo de capacidades y preinversión	5.000.000	0	5.000.000
Estudios de preinversión y apoyo a supervisión de obras civiles	5.000.000	0	5.000.000
Auditoría y evaluación	500.000	0	500.000
Total	200.000.000	15.000.000	215.000.000

C. Indicadores Claves de Resultados

- 1.32 El principal impacto esperado es el aumento del volumen de carga que circulan en el CSCR entre Argentina y Chile (Anexo II). Los resultados esperados de la primera operación son: (i) reducción del número de días anuales que el CSCR está cerrado por avalanchas; (ii) aumento del número de vehículos que transitan en el tramo Palmira-Lujan de Cuyo; (iii) reducción del costo de transporte por tonelada; (iv) reducción de los costos de operación vehicular; y (v) disminución de los tiempos de recorrido en el mismo tramo.
- 1.33 La construcción de la Variante Palmira permitirá reducir las distancias recorridas en aproximadamente 16,5 km para el tránsito de camiones que circula por la RN N°7 con destino a los túneles y al PCR, con la consecuente disminución de los costos de transporte de la tonelada kilómetro, evitando el paso por el interior de la ciudad de Mendoza.
- 1.34 **Viabilidad técnica y económica de la muestra (Variante Palmira-Lujan de Cuyo).** Se ha realizado un análisis de las opciones técnicas de diseño para el proyecto de la obra de la muestra mediante la realización de una evaluación económica utilizando el modelo *Highway Development and Management* (HDM-4), comparando alternativas de intervención inicial de pavimento asfáltico y de hormigón para un ciclo de vida de 20 años. Se seleccionó la alternativa de intervención de pavimento asfáltico como la más conveniente para obtener un mejor indicador de rentabilidad. La alternativa “CON proyecto” seleccionada permitirá la vinculación al PCR reduciendo la longitud del recorrido actual por las RN N°7 y RN N°40 en un 30%.
- 1.35 Los costos de operación de vehículos (solo operación)³³ de la flota tipo del tránsito derivado hacia la Variante Palmira, tendrán una reducción estimada del 43% que implica un ahorro en promedio de 18 minutos en tiempos de recorrido para la flota tipo, considerando las velocidades medias de los escenarios CON y SIN proyecto de los tramos modelados en el HDM-4 y de los estudios de tránsito realizado por la DNV. Los parámetros de diseño consisten en: (i) diseño de autopista con velocidad directriz de 130 km/h; (ii) doble vía con ancho de calzada de 7,30 m en ambos sentidos; (iii) banquetas pavimentadas; (iv) intersecciones retornos y cruces de ferrocarril a desnivel que originan la necesidad de construcción de 20 puentes; (v) control de accesos; (vi) diseño de aspectos hidráulicos;

³³ Los costos de operación de vehículos y los costos del tiempo de viaje se definen en el indicador de reducción de tiempos de viaje.

(vii) aspectos de seguridad vial; y (viii) accesos a localidades. Para la selección de la alternativa más conveniente, se evaluó la malla de caminos de la zona de influencia del proyecto en cada escenario (CON y SIN proyecto) con el HDM-4.

- 1.36 Se realizó la evaluación en un agrupamiento de seis tramos homogéneos y la Variante Palmira, en la que se cuantificaron los beneficios económicos incrementales entre los escenarios CON y SIN proyecto dados por el ahorro en el costo generalizado del transporte (costo de operación de vehículos y de tiempos de viajes) debido al tránsito derivado por la variante y su impacto en la red de los tramos modelados en el escenario CON proyecto y el ahorro en los costos de mantenimiento rutinario.
- 1.37 **Resultados del análisis costo-beneficio del proyecto de la muestra.** La DNV realizó un estudio de evaluación económica del proyecto ([EEO#1](#)). Los resultados obtenidos para el proyecto de la Variante Palmira muestran un Valor Actual Neto (VAN) de AR\$4.215 millones, que equivalen a US\$257 millones (con una tasa de descuento de 12%) y una Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE) de 33,9%. Se realizó un análisis de sensibilidad de los indicadores de rentabilidad ante escenarios de disminución de beneficios e incrementos de costos combinados. Del análisis se pudo comprobar que, aún con el escenario más desfavorable de incremento de costos del 25% y disminución de beneficios del -25% combinado, el VAN fue de AR\$2.341 millones, que equivalen a US\$142,7 millones y la TIRE de 23,4% resultando mayor al 12%. El proyecto resiste un incremento de costos del 168% o una reducción de 57% en el tráfico derivado, que hace que la TIRE sea del 12% el VAN sea cero. Por ello se concluye que el proyecto es viable técnica y económicamente.
- 1.38 **Beneficiarios de la CCLIP.** Los beneficiarios directos del programa son todos aquellos pasajeros y usuarios del transporte de carga y demás actores de las cadenas logísticas de exportación e importación de Argentina y Chile que circulen por el CSCR (2.200 vehículos /día, con una participación cercana al 71% para los vehículos de carga y 29% para los vehículos de pasajeros). Asimismo, se identifican que el total anual de personas ascendería a aproximadamente 2.314.000.
- 1.39 **Beneficiarios directos del proyecto.** Los beneficiarios directos del proyecto de la Variante Palmira son todos aquellos pasajeros y usuarios del transporte de carga y demás actores de las cadenas logísticas de exportación e importación que atraviesen las ciudades de Mendoza y Potrerillos y que circulen por el corredor hacia el vínculo fronterizo Cristo Redentor. La cantidad de estos beneficiarios directos se expresa a través del volumen promedio de vehículos que circulan por la RN N°7, desde la localidad de San Martín, en la intersección con la Ruta Provincial (RP) N°41 hasta Potrerillos, atravesando Mendoza, Guaymallen, Luján de Cuyo y Potrerillos. Estas localidades son las más importantes con un flujo promedio de 34.450 vehículos diarios en promedio ponderado en el tramo que va desde la intersección con la RP N°41 hasta el empalme con la RN N°40, y 3.920 vehículos diarios en promedio ponderado desde Potrerillos hasta Uspallata.
- 1.40 **Beneficiarios indirectos del proyecto.** Los beneficiarios indirectos del proyecto son los 920.826 habitantes de las ciudades mendocinas que se hallan ubicadas

dentro de los seis³⁴ departamentos por los cuales transita el recorrido de la RN N°7, en el tramo que se extiende desde Palmira hasta aproximadamente Potrerillos, en tanto, todos ellos se ven beneficiados por el impacto socioeconómico de la obra dadas las nuevas actividades económicas que se generarán durante la construcción de la vía y debido al incremento esperado de tráfico. Además, la construcción de la variante beneficia los habitantes de Mendoza con la reducción de congestión, ruido y contaminación por evitar el conflicto con el tráfico urbano.

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos de Financiamiento

- 2.1 **Modalidad.** Las intervenciones en el CSCR estarán financiadas mediante una CCLIP de hasta US\$746,9 millones de los cuales US\$524,3 millones corresponde a financiamiento BID y US\$222,6 millones corresponde a contrapartida local, con un período de desembolso de 10 años. La primera operación se estructura como un préstamo de inversión bajo la modalidad de obras múltiples por un total de US\$215 millones, de los cuales, US\$200 millones corresponde a financiamiento BID y US\$15 millones a contrapartida local, con un período de desembolso de cinco años.
- 2.2 Las obras a financiar con la CCLIP incluyen: (i) construcción de variantes; (ii) ampliación de capacidad de vías y de los túneles; (iii) rectificación de curvas; (iv) obras de seguridad; (v) cobertizos; y (vi) infraestructura fronteriza y sistemas de gestión.
- 2.3 La primera operación se estructura como un préstamo de obras múltiples para financiar intervenciones en tramos de la RN N°7 (¶2.7). La obra elegida como muestra representativa será la construcción de la Variante Palmira-Luján de Cuyo (Figura 2). Se ha elegido el instrumento de obras múltiples³⁵ para incluir obras menores que tienen características similares, pero son independientes entre sí. Dichas obras serán estudiadas durante la ejecución de la primera operación y estarán sujetas a los criterios de elegibilidad.

Tabla 2. Cronograma de desembolsos

Fuente	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Millones US\$	18,29	71,62	84,4	40,34	0,35	215
%	8,5	33	39	19	0,5	100

- 2.4 **Elegibilidad de la CCLIP.** La CCLIP cumple con los requisitos establecidos en las políticas del Banco (GN-2246-9) y las Guías Operativas (OP-1622-1) puesto que: (i) la DNV ha ejecutado proyectos similares en los últimos cinco años³⁶; (ii) el desempeño general de su ejecución y el progreso en la consecución de los resultados esperados son satisfactorios; (iii) el prestatario y el Organismo Ejecutor

³⁴ Incluye Mendoza capital y los departamentos de Guaymallén, Maipú, Junín, Godoy Cruz y Lujan de Cuyo.

³⁵ En apego al procedimiento del Programa de Obras Múltiples de los Manuales del BID (PR-202) para el procesamiento de operaciones con garantía soberana.

³⁶ Dentro de las operaciones ejecutadas por la DNV, se destaca el proyecto 2185/OC-AR, por US\$150 millones completado el 29 de marzo de 2017.

(OE) han cumplido las condiciones de los contrato de préstamo; (iv) los informes financieros y de operaciones incluidos, como los estados financieros auditados, informes de cuentas, de ejecución presupuestaria y de gestión operativa, fueron preparados y presentados en forma oportuna y poseen un nivel de calidad aceptable³⁷; (v) el mantenimiento de las inversiones realizadas y finalizadas con financiamiento del proyecto son adecuados; (vi) los ámbitos de actuación de la línea de crédito se encuentran priorizados en la estrategia y el programa país con el Banco; y (vii) el análisis institucional es satisfactorio³⁸ (Anexo III).

- 2.5 **Elegibilidad de la primera operación.** La primera operación cumple con las condiciones de elegibilidad establecidos en las Políticas del Banco (GN-2246-9) y las Guías Operativas (OP-1622-1) puesto que: (i) se enmarca en el objetivo de la CCLIP; (ii) está contemplada en la Actualización de la Ayuda Memoria de Programación de Argentina del 2 de octubre de 2017; y (iii) la DNV es parte integral del Ministerio de Transporte.
- 2.6 **La obra de la muestra.** La obra elegida como muestra representativa es la construcción de la Variante Palmira-Lujan de Cuyo. Esta obra civil comprende la construcción de un nuevo tramo de 36,5 km de ruta de doble calzada en toda su extensión con características de autopista en el tramo comprendido de la localidad de San Martín y Empalme con la RN N°40. La Variante Palmira-Lujan de Cuyo tiene un costo estimado de US\$161,9 millones y representa aproximadamente el 75% del monto de la primera operación.
- 2.7 **Criterios de elegibilidad para las obras de la primera operación.** Los criterios de elegibilidad para obras financiadas por la primera operación incluyen: (i) localizarse en el CSCR; (ii) estar clasificada bajo una de las siguientes tipologías: (a) construcción de variantes a áreas urbanas; (b) ampliación de capacidad y tercer trocha; (c) rectificación de curvas; (d) cobertizos; o (e) obras de seguridad; (iii) cumplir con la debida factibilidad técnica, ambiental y social, incluyendo no ser clasificada como Categoría “A”; y (iv) demostrar rentabilidad económica, medida a través de la TIRE. La elegibilidad de las obras estará condicionada a la no objeción previa del Banco.

B. Riesgos Ambientales y Sociales

- 2.8 **Salvaguardias ambientales y sociales.** De acuerdo a la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas del Banco (OP-703), la operación se clasifica en la Categoría “B”. Los impactos ambientales principales son: al hábitat natural, a la calidad de agua en ríos y cruces, al Río Mendoza en las zonas a usarse como canteras, generación de polvo y ruido y los cambios en el paisaje. Los impactos sociales incluyen: reasentamiento de aproximadamente cuatro viviendas y expropiación de propiedades incluyendo personas que no cuentan con títulos de propiedad.

³⁷ Calidad aceptable significa que las conclusiones, opiniones o recomendaciones de los informes de que se dispone no contienen reservas u observaciones importantes que pudieran determinar la existencia de carencias que hayan afectado a la capacidad administrativa, financiera y operacional del proyecto.

³⁸ En la evaluación de la DNV realizada por el Banco, su capacidad de ejecución alcanzó el 90%, y el valor total de los sistemas evaluados el 83,94% (de 100).

- 2.9 Con relación a las consultas públicas, se han realizado dos rondas. Dentro del proceso de aprobación del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) con fecha 14 de diciembre de 2016, la DNV realizó una audiencia en el Centro Cultural de Maipú a fin de explicar el proyecto de la Variante Palmira a todos los interesados en el mismo, cumpliendo con los requisitos legales correspondientes. Se hicieron llegar invitaciones a autoridades y se convocó a los interesados mediante avisos en los periódicos. Los resultados de la consulta se recogieron una minuta.
- 2.10 Asimismo, con fecha 4 de agosto de 2017, en la Municipalidad de Maipú, se realizó otra ronda de consulta, a fin de presentar nuevamente el proyecto, y específicamente tratar de los impactos socioambientales y las medidas de mitigación de los mismos. También, se presentó a los afectados el Plan de Reasentamiento y de Compensación. Dicha consulta fue realizada mediante invitaciones personales a los afectados y los resultados de la misma se recogen en un informe elaborado por parte de la DNV y que forma parte del Estudio Social Ambiental Complementario ([EEO#3](#)) que está publicado en la página web del Banco.
- 2.11 Durante la preparación de la operación se ha elaborado y publicado una Evaluación Socioambiental Estratégica para el CSCR ([EEO#4](#)), la cual incluye el Marco de Reasentamiento Involuntario como medida de mitigación para futuras obras que sean financiadas por la operación y por la CCLIP. Se ha actualizado el EIA de la muestra (Variante Palmira-Lujan de Cuyo) ([EEO#3](#)). Durante la realización de la obra de la muestra, se preparará un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS), con las medidas correspondientes de mitigación de los posibles impactos que puedan tener ocurrencia sobre el medio ambiente, tanto en la etapa de construcción como de operación de la obra, incluyendo la mitigación de riesgos sísmicos y de desastres naturales. Durante el taller de riesgos, se han identificado como medios los siguientes riesgos socioambientales: (i) riesgos sociales por la localización del proyecto de la Variante Palmira, para lo cual se preparó un plan de reasentamiento, el cual incorporó los insumos recibidos durante las consultas públicas realizadas; y (ii) riesgos por hallazgos de pasivos ambientales no identificados el cual será mitigado por medio de un requerimiento expreso a los contratistas que presenten un procedimiento para manejo de dichos pasivos en conformidad con lo estipulado en la OP-703 ([EEO#4](#)).

C. Riesgos Fiduciarios

- 2.12 **Aspectos fiduciarios.** No se ha identificado ningún riesgo fiduciario mediano o alto en la presente operación. El análisis de capacidad institucional realizado a la Dirección General de Administración y Finanzas, actualmente Coordinación General de Administración y Finanzas a través de la herramienta SECI en 2016, determinó un nivel de riesgo bajo en cuanto a la capacidad institucional de la DNV para ejecutar los proyectos (Anexo III). Las oportunidades de mejora que arrojó el SECI y que se incorporan al proyecto incluyen: (i) formalizar mecanismos o procedimientos de monitoreo y seguimiento que permita identificar el cumplimiento de los planes y programas; y (ii) incluir dentro del Plan Operativo Anual (POA) y Plan de Monitoreo y Evaluación indicadores de resultados y medios de verificación ([EER#2](#)).

D. Otros Riesgos del Proyecto

- 2.13 **Riesgo de gestión pública y gobernabilidad.** A fin de mitigar el riesgo clasificado como medio de coordinación entre Argentina y Chile, se ha establecido, en el contexto de las CTs que financian los estudios de ampliación de capacidad de los túneles (¶1.6), un grupo de trabajo técnico binacional, responsable de gestionar el cronograma de las obras relacionadas con el CSCR en los dos países, además de validar soluciones técnicas y supervisar los diseños, contrataciones y ejecución de las obras en los túneles. El grupo de trabajo tiene dos coordinadores representando cada país y se vincula al "Comité CSCR" formado en enero de 2016 bajo la directriz de los presidentes de Argentina y de Chile y ratificado por un acto de las dos cancillerías.
- 2.14 **Riesgos de desarrollo.** A fin de mitigar el riesgo asociado al incumplimiento de cronogramas en las obras de construcción y/o rehabilitación generados por el esquema de ejecución sin unidad ejecutora independiente, se designará un líder de proyecto e inspectores de obra que estarán vinculados a todo el ciclo de proyecto.
- 2.15 **Sostenibilidad de las inversiones.** Para asegurar la sostenibilidad de la inversión a realizarse, la DNV se encargará de la conservación de las vías, objeto de la operación, incluyéndolas en el marco de recursos de administración directa asignados al IV Distrito de Vialidad Nacional Mendoza.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

A. Resumen de los Arreglos de Implementación

- 3.1 **Prestatario y Organismo Ejecutor (OE).** El prestatario de la operación será la República Argentina y el OE del programa será la DNV, organismo descentralizado dependiente del Ministerio de Transporte (MT). La coordinación de la operación estará a cargo de la Coordinación General de Administración y Finanzas a través de la Subgerencia de Coordinación de Programas y Proyectos BID³⁹ (SCPP) ya existente en la DNV para la ejecución de préstamos del Banco y con la asignación de un líder de proyecto. La SCPP será la responsable de, entre otras tareas: (i) acompañar las contrataciones y adquisiciones de obras, bienes y servicios; (ii) tramitar ante el Banco los desembolsos del préstamo; (iii) realizar las gestiones relativas a la auditoría externa; (iv) presentar al Banco los planes operativos (incluyendo el plan financiero, el Plan de Adquisiciones (PA) ([EER#4](#)) y el POA ([EER#1](#)), entre otros); (v) presentar al Banco los informes incluyendo, auditoría, progreso y evaluaciones y otros documentos del programa; (vi) acompañar la supervisión y fiscalización de obras y contratos de servicios; y (vii) actuar como enlace con el Banco. La DNV cuenta con experiencia en materia fiduciaria en proyectos financiados con el Banco y a través de los coordinadores y/o directores de sus diferentes áreas, realizará el seguimiento estratégico del programa y velará por la coordinación entre las áreas participantes en la ejecución del mismo.

³⁹ Anteriormente denominada Unidad Coordinadora de Programas (UCP).

- 3.2 **Coordinación binacional.** Con el objetivo de coordinar las intervenciones en el CSCR a realizarse por cada país, Argentina y Chile han establecido un grupo de trabajo técnico binacional (¶2.13) para gestionar el cronograma de estudios y obras en el corredor y validar las soluciones técnicas para los túneles. El grupo de trabajo se reúne cada dos meses, se vincula al grupo de infraestructura del Comité SCR (¶1.6) y cuenta con un coordinador de cada país representando la DNV de Argentina y el Ministerio de Obras Públicas de Chile respectivamente.
- 3.3 **Será condición contractual especial previa al primer desembolso del financiamiento que el Ministerio de Finanzas y la DNV, dentro de la órbita del MT, hayan suscrito un convenio subsidiario para la transferencia de los recursos del préstamo y la ejecución de las actividades del programa,** para dar cumplimiento a requerimientos internos del país, por solicitud del prestatario.
- 3.4 **Condiciones contractuales especiales de ejecución.** Serán condiciones contractuales especiales de ejecución que antes de iniciar las obras civiles para la ejecución del programa, la DNV deberá presentar al Banco evidencia de: (i) la liberación del 30% de la traza de cada obra para garantizar la ejecución sin interrupción durante el primer año; y (ii) la designación o contratación de un líder para cada obra, para que actúe como punto focal con el Banco haciendo vínculo con las áreas funcionales de la DNV, y la designación o contratación de inspectores de obras para garantizar que acompañen las obras desde su inicio y con dedicación integral.
- 3.5 **Adquisiciones.** Las adquisiciones de obras, bienes y servicios de consultoría se realizarán de conformidad con las Políticas para la adquisición de bienes y obras financiadas por el Banco (GN-2349-9) y las Políticas para la selección y contratación de consultores financiados por el Banco (GN 2350-9) de marzo de 2011. Todas las adquisiciones a realizar deben estar incluidas en el PA ([EER#4](#)) aprobado por el Banco mediante el Sistema de Ejecución de Planes de Adquisiciones (SEPA), y los métodos y rangos en él establecidos, como descrito en los Acuerdos y Requisitos Fiduciarios (Anexo III).
- 3.6 **Contratación directa.** Se tiene previsto realizar la contratación directa por continuidad de servicios de la firma Geocontrol por un monto de US\$600.000 para la realización de la fase II de los estudios de refuncionalización de los túneles Libertadores y Caracoles, de conformidad con lo dispuesto en el literal (a) del párrafo 3.10 de la Política para la Selección y Contratación de Consultores financiados por el Banco (GN-2350-9). Actualmente, la firma se encuentra desarrollando la fase I del estudio de refuncionalización del Túnel Caracoles y galerías de interconexión al Túnel Libertadores, la cual está siendo actualmente financiada por la CT ATN/OC-15803-RG.
- 3.7 **Desembolsos.** El programa desembolsará los recursos bajo la modalidad de anticipos de fondos reflejando las necesidades reales de liquidez del proyecto. La DNV podrá solicitar un nuevo anticipo cuando se hayan rendido cuentas por el 80% de los recursos acumulados pendientes de justificación. La supervisión se realizará bajo la modalidad ex post, utilizada en los préstamos anteriores al mismo OE, sin observaciones por los auditores externos en sus revisiones anuales.

- 3.8 **Contratación anticipada.** Para la contratación de la muestra Variante Palmira-Lujan de Cuyo (estimado en US\$161,9 millones), el OE está adelantando el proceso de licitación y adjudicación de conformidad con la Políticas de Adquisiciones del Banco.
- 3.9 **Financiamiento retroactivo.** El Banco podrá financiar retroactivamente, con cargo a los recursos de la primera operación, hasta por la suma de US\$20 millones (10% del préstamo), gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la aprobación del préstamo, para la contratación de obras o estudios en los Componentes 1 y 2 del programa, siempre que se hayan cumplido requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 3 de agosto de 2017 (fecha de aprobación del Perfil del Proyecto), pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo por el Directorio Ejecutivo del Banco.
- 3.10 **Auditoría externa.** El prestatario presentará al Banco anualmente, dentro de los 120 días del cierre del respectivo ejercicio fiscal, los estados financieros del proyecto debidamente auditados por una firma independiente de auditoría aceptable al Banco. El costo de la auditoría será financiado con recursos del préstamo.

B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados

- 3.11 **Monitoreo y evaluación.** El Plan de Monitoreo y Evaluación tiene por objetivo acompañar la ejecución del programa, la realización de las actividades propuestas, y la ejecución física y financiera de los productos. El plan incorpora tres elementos principales de monitoreo: (i) administrativo y control de programa; (ii) de las actividades y productos; y (iii) de los resultados del mismo. El OE preparará y remitirá al Banco un informe de evaluación final, que servirá de insumo para el Informe de Terminación del Proyecto (PCR) a los 90 días contados a partir de la fecha en que se haya desembolsado el 95% de los recursos del préstamo.
- 3.12 Para el Monitoreo y la Evaluación ([EER#2](#)) de los resultados esperados del programa se utilizarán metodologías antes y después, así como análisis costo beneficio ex post. La evaluación se basa principalmente en la utilización del HDM-4. El análisis costo-beneficio ex post de la intervención en la Variante Palmira financiada por el programa, será una réplica del modelo utilizado ex ante que se realizó como parte de los estudios de elegibilidad y factibilidad de la misma.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Objetivos de desarrollo del BID	Sí	
Retos Regionales y Temas Transversales	-Productividad e Innovación -Integración Económica -Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental	
Indicadores de desarrollo de países	-Caminos construidos o mejorados (km)*	
2. Objetivos de desarrollo del país	Sí	
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2870-1	Mejora de 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	Evaluable	
3. Evaluación basada en pruebas y solución	9.6	
3.1 Diagnóstico del Programa	3.0	
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas	4.0	
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados	2.6	
4. Análisis económico ex ante	10.0	
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, Análisis Costo-Efectividad o Análisis Económico General	4.0	
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados	1.5	
4.3 Costos Identificados y Cuantificados	1.5	
4.4 Supuestos Razonables	1.5	
4.5 Análisis de Sensibilidad	1.5	
5. Evaluación y seguimiento	6.6	
5.1 Mecanismos de Monitoreo	2.5	
5.2 Plan de Evaluación	4.1	
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad	Medio	
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad	Sí	
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales	Sí	
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación	Sí	
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)	Sí	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes. Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información, Método de comparación de precios, Contratación de consultor individual.
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.

Esta es la primera operación de un CCLIP. El objetivo general del CCLIP es mejorar la transitividad del Corredor Sistema Cristo Redentor (CSCR) en el lado argentino para contribuir a mayor comercio e integración entre Chile y Argentina y los mercados del Pacífico y Atlántico. El objetivo de la primera operación es mejorar la calidad del CSCR (reduciendo tiempos de viaje, costos de operación de vehículos y costos de transporte de carga), a través de la construcción de variantes en áreas urbanas y obras complementarias de seguridad.

La propuesta de préstamo presenta los problemas a ser abordados por el proyecto y los factores que los han generado. Se incluye evidencia empírica que demuestra la magnitud de las deficiencias del CSCR. Las intervenciones propuestas para el proyecto están vinculadas con los problemas identificados.

La matriz de resultados tiene lógica vertical. Los indicadores de resultado, impacto y producto son SMART y tienen fuentes de información. Los indicadores de producto e impacto tienen líneas de base y metas. Dada la naturaleza de las operaciones de obras múltiples, no es posible tener líneas de base y metas para los indicadores de resultado de los proyectos que no están incluidos en la muestra, ya que éstos solo serán identificados durante la ejecución del Programa.

El proyecto se analizó utilizando un análisis de costo-beneficio. Los beneficios económicos están claramente planteados y los costos reflejan los costos reales a la economía. Se presentan los supuestos utilizados y se llevó a cabo un análisis de sensibilidad.

En el plan de monitoreo, los indicadores de producto que se incluyen no son idénticos a los que se encuentran en la matriz de resultados y no se indica cuándo se recopilarán. No es claro cómo se evaluarán los proyectos que no están incluidos en la muestra, ya que no hay preguntas de evaluación correspondientes a ellos. La operación se evaluará utilizando una metodología de tipo reflexiva y un análisis de costo-beneficio ex post.

MATRIZ DE RESULTADOS

Objetivo del Proyecto:	<p>Objetivo de la CCLIP. El objetivo general de la CCLIP es contribuir a mejorar la integración transfronteriza entre Chile y Argentina reduciendo los tiempos y costos de transporte en el Corredor Sistema Cristo Redentor (CSCR) mediante la provisión de infraestructura de transporte y de un sistema de integración fronteriza que facilite la conectividad a nivel regional.</p> <p>Objetivo de la primera operación. El objetivo de la primera operación es mejorar la calidad de servicio en el CSCR, reduciendo los tiempos y costos de transporte, a través de la construcción de variantes en áreas urbanas y obras complementarias de seguridad.</p>
-------------------------------	---

IMPACTO ESPERADO

Indicador Esperado	Unidad de Medida	Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Medios de Verificación	Comentarios
Impacto 1: Aumento del volumen de carga que circula en el CSCR entre Argentina y Chile									
Volumen de carga transportada en el CSCR	Millones de toneladas (tn)/año	10,09 ¹	10,42	10,75	11,09	11,45	11,81 ²	Estudios de tránsito del 2015 de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) actualizados al 2016	Línea de base: 10,09 millones de tn al año, para el año base 2016 Cálculo da meta: 11,81 millones de tn al año para el año 2021 de puesta en servicio de la Variante Palmira, lo que representa un crecimiento del 17,0% desde la línea de base (año 2016) hasta el año 2021, es decir en 5 años, con un crecimiento anual equivalente de carga del 3,2% anual

¹ La línea de base corresponde al año 2016 con 197 camiones livianos por día (a una carga de 18 tn/camión) y 1.148 camiones pesados (a una carga media de 30 tn/camión) siendo que 74% de los camiones pesados y 59% de los camiones livianos de corta distancia llevan carga. Fuente: aforos de Origen/Desino (O/D) en el tramo de la Variante Palmira-Lujan de Cuyo. Con base al tránsito del recorrido SIN proyecto, se determinó la carga circulante ponderada por km del recorrido SIN proyecto.

² La meta de estimación de carga se determinó para el año 2021 del tránsito derivado por la Variante Palmira proyectado a ese año y del tránsito del CSCR, de los estudios de tránsito actualizados al año 2016 proyectados al 2021, con 226 vehículos por día (VPD) de camiones livianos (a una carga de 18 tn/camión) y 1.345 VPD de camiones pesados (a una carga media de 30 tn/camión) manteniendo la proporción de camiones cargados en 74% para camiones pesados y 59% para camiones livianos de corta distancia.

RESULTADOS ESPERADOS

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base 2016	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Medios de Verificación	Comentarios
Resultado 1. Reducción del número de días anuales cerrados en el CSCR									
Número de días anuales que el CSCR está cerrado por avalanchas	Días	40 ³	40	40	40	40	37 ⁴	Informe de gestión de la DNV de estadísticas de cortes de rutas al año en el CSCR	Línea de base: Promedio de 40 días por año Cálculo de la meta: Reducción del riesgo de corte en puntos sensibles a derrumbes y cortes por nieve, con base a la construcción de cobertizos. Se toma como meta construir un cobertizo durante la primera operación, reduciendo en tres días los cortes medios al año
Resultado 2. Aumento del número de vehículos que transitan en el tramo Palmira-Lujan de Cuyo									
Número de vehículos que transitan en la variante del tramo Palmira-Lujan de Cuyo (autos)	# de vehículos /día	2.519	2.672	2.782	2.896	2.920	3.039	Informes de gestión de la DNV de estadísticas de TMDA	Línea de Base: Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) en los tramos homogéneos del camino existente (53,1 km) Cálculo de la meta: Se calcula el TMDA promedio de los tramos homogéneos de la variante, según el estudio origen y destino realizado por la DNV
Número de vehículos que transitan en la variante del tramo Palmira-Lujan de Cuyo (ómnibus)		55	57	59	60	60	62		
Número de vehículos que transitan en la variante del tramo Palmira-Lujan de Cuyo (camión liviano)		142	148	152	156	157	161		

³ La estimación de cortes al año es entre 40 y 50 días al año por efecto de la nieve (se adoptan 40 días al año como línea de base, en concepto de aludes, nieve y remoción en masa - sólidos), que origina la necesidad de construir cobertizos adicionales (Fuente: Perfil de Proyecto de la DNV).

⁴ Se espera que, con la construcción de 16 cobertizos previstos en el corredor, donde se identificaron 31 puntos críticos de deslizamientos y efectos de nieve, se disminuirán los cortes al año de un total de 40 a 10 al año. Para la primera operación se estima la construcción de un cobertizo, reduciendo proporcionalmente tres días los días de interrupción.

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base 2016	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Medios de Verificación	Comentarios
Número de vehículos que transitan en la variante del tramo Palmira- Lujan de Cuyo (camión pesado)	# de vehículos /día	519	540	554	569	573	588	Informes de gestión de la DNV de estadísticas de TMDA	Línea de Base: Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) en los tramos homogéneos del camino existente (53,1 km) Cálculo de la meta: Se calcula el TMDA promedio de los tramos homogéneos de la variante, según el estudio origen y destino realizado por la DNV
Resultado 3. Reducción del costo de operación según tipo de vehículos en el tramo Palmira-Lujan de Cuyo									
Costo de operación por km por vehículo en el tramo Palmira-Lujan de Cuyo (autos)	US\$/vehículo/km	0,48	0,48	0,48	0,48	0,41	0,41	Informe anual de actividades de la DNV, con base en el HDM-4	Línea de base: El costo anual total de operación de autos, ómnibus, camión liviano y camión Cálculo de la meta: Con la reducción de la distancia a 36,5 km, la distancia recorrida (disminución de 16,6 km) Fuente: HDM-4. Modelación en la evaluación económica en CON y SIN proyecto. Reportes de salida del HDM-4 de costo de operación de vehículos ⁵
Costo de operación por km por vehículo en el tramo Palmira-Lujan de Cuyo (ómnibus)		2,23	2,23	2,23	2,23	1,86	1,86		
Costo de operación por km por vehículo en el tramo Palmira-Lujan de Cuyo (camión liviano)		0,96	0,96	0,96	0,96	0,86	0,86		
Costo de operación por km por vehículo en el tramo Palmira-Lujan de Cuyo (camión pesado)		1,83	1,83	1,83	1,83	1,58	1,58		

⁵ No se considera la reducción del costo del tiempo de viaje, ya que se define el indicador siguiente medido en reducción de tiempos de viajes. Solo reducción de COV de la modelación de la evaluación económica del HDM-4, entre los costos SIN y CON proyecto en el recorrido correspondiente para cada escenario.

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base 2016	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Medios de Verificación	Comentarios
Resultado 4. Reducción del tiempo promedio de viajes según tipo de vehículos en el tramo Palmira-Lujan de Cuyo									
Tiempo promedio de viaje en el tramo Palmira-Lujan de Cuyo (autos)	Minutos	36	36	36	36	19	19	Informe anual de la DNV. Medición de velocidades en escenario ex post	Línea de base: el tiempo medio ponderado de la flota de vehículos para recorrer 53,1 km es de 42 minutos Cálculo de la meta: con la reducción de la distancia a 36,5 km, el tiempo será reducido a 24 minutos, en promedio de toda la flota tipo ⁶
Tiempo promedio de viaje en el tramo Palmira-Lujan de Cuyo (ómnibus)		41	41	41	41	23	23		
Tiempo promedio de viaje en el tramo Palmira-Lujan de Cuyo (camión liviano)		44	44	44	44	26	26		
Tiempo promedio de viaje en el tramo Palmira-Lujan de Cuyo (camión pesado)		45	45	45	45	27	27		
Resultado 5. Reducción del costo de operación según tipo de vehículos en otros tramos financiados por la operación									
Costo de operación por km por vehículo en otros tramos del CSCR (autos)	US\$/vehículo/km	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	Línea base y metas serán definidas con encuestas, conteos y con base a estimaciones del HDM-4 Informe anual de	Indicador se refiere a potenciales obras de variantes, rehabilitación, pavimentación de banquetas, tercera traza y rectificación de curvas en el tramo Luján de Cuyo-Potrerrillos, u otros tramos del CSCR ⁷ La línea base y metas no están disponibles (N/D) pero se definirán por medio de encuestas y estimaciones del
Costo de operación por km por vehículo en otros tramos del CSCR (ómnibus)		N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D		
Costo de operación por km por vehículo		N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D		

⁶ Se adoptó el promedio de velocidades entre SIN y CON proyecto obtenidos del HDM-4, para la alternativa base y la alternativa CON proyecto: (i) recorrido SIN proyecto = 53,06 km. Se adoptó el promedio ponderado de velocidades estimadas con el HDM-4 (del año 2021 de la alternativa base del modelo) de todos los tramos recorridos en SIN proyecto (5 tramos), en km/h y ponderada por longitud y tránsito para que sea representativa de ambas variables. Velocidades año en 2017 (km/h): autos = 88, ómnibus = 77, camión liviano = 72, camión pesado = 71; (ii) recorrido CON proyecto = 36,5 km. Se adoptó la velocidad promedio de la Variante Palmira del HDM-4, en km/h del año 2021 de la alternativa CON proyecto (año 2021 de puesta en servicio de la Variante Palmira): velocidad promedio base estimada en CON proyecto del año 2021 (km/h): autos = 116, ómnibus = 95, camión liviano = 84, camión pesado = 80; y (iii) meta estimada = reducción de 18 minutos en promedio del tiempo de recorrido de la flota, que equivale a un 43% de la reducción del tiempo del viaje debido al ahorro de recorrido de 16,53 km, es decir el 31% de longitud por la Variante Palmira.

⁷ La inclusión de cada obra no incluida en la muestra, implicará atender los criterios de elegibilidad de la primera operación.

en otros tramos del CSCR (camión liviano)								actividades de la DNV	HDM-4 al momento de la elegibilidad de cada obra
Costo de operación por km por vehículo en otros tramos del CSCR (camión pesado)		N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D		
Resultado 6. Reducción del tiempo promedio de viajes en otros tramos financiados por la operación									
Tiempo promedio de viaje en otros tramos del CSCR (autos)	Minutos	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	Línea base y metas serán definidas con encuestas, conteos y con base a estimaciones del HDM-4 Informe anual de actividades de la DNV	Indicador se refiere a potenciales obras de variantes, rehabilitación, pavimentación de banquetas, tercera trocha y rectificación de curvas en el tramo Luján de Cuyo-Potrerrillos, u otros tramos del CSCR ⁸ La línea base y metas no están disponibles (N/D) pero se definirán por medio de encuestas y estimaciones del HDM-4 al momento de la elegibilidad de cada obra
Tiempo promedio de viaje en otros tramos del CSCR (ómnibus)		N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D		
Tiempo promedio de en otros tramos del CSCR (camión liviano)		N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D		
Tiempo promedio de viaje en otros tramos del CSCR (camión pesado)		N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D		
Resultado 7. Reducción del tiempo de preparación de proyectos para financiamiento de obras en el CSCR									
Ahorro de tiempo de preparación de proyectos para otras obras a financiar en el CSCR	Meses	0	0	0	3	3	3	Informe de la DNV	Línea base: La revisión y complementación de estudios en la primera operación de la CCLIP ha tomado ocho meses Meta: Al preparar los estudios previamente al ciclo del proyecto incluyendo los aspectos técnicos, económicos y socioambientales se estima reducir para cinco meses el período de validación y complementación de estudios para próximas operaciones de la CCLIP

⁸ La inclusión de cada obra no incluida en la muestra, implicará atender los criterios de elegibilidad de la primera operación.

PRODUCTOS

Productos	Unidad	Línea base 2016	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Medios de Verificación	Comentarios
Componente 1. Obras civiles									
1.1 Km de variantes construidos en el tramo Palmira-Lujan de Cuyo	Km	0	-	-	-	36,5 ⁹	-	Informe anual de actividades de la DNV contemplando los certificados de obra aprobados de km ejecutados con carpeta asfáltica terminada	Obra de la muestra Tramo: San Martín – Intersección RN N°7 y RN N°40; Sección: Variante Palmira, provincia de Mendoza
1.2 Km de vías con obras de seguridad en otros tramos del CSCR	Km	0	-	-	-	-	45 ¹⁰	Informe anual de actividades de la DNV	Meta es indicativa e incluye potenciales obras de variantes, rehabilitación, pavimentación de banquetas y rectificación de curvas en el tramo Luján de Cuyo-Potrerillos, u otros tramos del CSCR ¹¹
1.3 Km de tercera trocha construidos en otros tramos del CSCR	Km	0	-	-	-	-	4 ¹⁰	Informe anual de actividades de la DNV	Meta es indicativa e incluye potencial obra de seguridad con ampliación a tercera trocha en el tramo: Luján de Cuyo-Potrerillos ⁹
1.4 Cantidad de cobertizos construidos	Cantidad	0	-	-	-	-	1 ¹²	Informe anual de actividades de la DNV	Meta es indicativa e incluye potencial construcción de cobertizos para protección a avalanchas de nieve ⁹

⁹ La obra de la variante se estima iniciar durante el año 1 y terminar durante el año 4. Por la naturaleza de la obra vial, y tomándose en cuenta que se considera apenas un contrato de obras y un lote de construcción, no hay kilómetros construidos intermedios, los 36,5 kilómetros construidos y pavimentados se entregarán en el año 4.

¹⁰ Las otras obras se prevén iniciar durante el año 2 y terminar en el año 5. Por la naturaleza de la obra vial y tomándose en cuenta que se considera apenas un contrato de obras y un lote de construcción, no hay kilómetros construidos intermedios, los 45 kilómetros construidos y pavimentados y los 4 km de tercera trocha se prevén entregar en el año 5.

¹¹ La inclusión de cada obra no incluida en la muestra implicará atender los criterios de elegibilidad de la primera operación.

¹² Los cobertizos se prevén construir en el año 5.

Productos	Unidad	Línea base 2016	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Medios de Verificación	Comentarios
Componente 2. Desarrollo de capacidades y preinversión									
2.1 Estudios para otras obras del CSCR preparados	Proyectos	1	1	1	1	1	1	Informe anual de actividades de la DNV. Se estiman un total de 6 estudios financiados	Producto: Estudios, preinversión incluyendo estudios de ingeniería, económico y socioambientales. Los estudios son para obras financiadas en futuras operaciones de la CCLIP

ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

PAÍS:	Argentina
NÚMERO DE PROYECTO:	AR-O0006 y AR-L1279
NOMBRE DEL PROYECTO:	Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) y Primera Operación de Ampliación de Capacidad y Mejoras de Seguridad en los accesos al Paso Cristo Redentor
ORGANISMO EJECUTOR (OE):	Dirección Nacional de Vialidad (DNV), organismo descentralizado dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación Argentina (MT)
EQUIPO FIDUCIARIO:	Brenda Álvarez y Juan Carlos Lazo (FMP/CAR)

I. RESUMEN EJECUTIVO

- 1.1 El Banco analizó la capacidad institucional del programa utilizando el informe SECI y la Evaluación de la Capacidad Institucional en adquisiciones, elaborado para esta operación en julio de 2016.
- 1.2 El prestatario de la operación será la República Argentina y el OE del programa será la DNV, la cual ejecutará las actividades del programa a través de sus áreas técnicas, administrativas y operativas, de manera acorde con su estructura orgánica y las funciones que asignan a cada área las normas vigentes. La DNV cuenta con experiencia en materia fiduciaria en proyectos financiados con el Banco (1851/OC-AR, 2698/OC-AR, 3050/OC-AR, 2185/OC-AR, 2655/OC-AR, y 3836/OC-AR).
- 1.3 El programa no incluye financiamiento de otros multilaterales.

II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR

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

III. EVALUACIÓN DEL RIESGO FIDUCIARIO Y ACCIONES DE MITIGACIÓN

- 3.1 El análisis de capacidad institucional realizado a la Dirección de Administración y Finanzas, actualmente Coordinación General de Administración y Finanzas a través de la herramienta SECI, expresó un nivel de riesgo bajo en cuanto a la capacidad institucional de la DNV para ejecutar el proyecto. Las oportunidades de

mejora más destacables que arrojó el SECI y que se mantienen válidas al día de hoy son las siguientes: (i) formalizar mecanismos o procedimientos de monitoreo y seguimiento que permita identificar el cumplimiento de los planes y programas; (ii) incluir dentro del Plan Operativo Anual (POA) formal: indicadores de resultados y medios de verificación, identificar los responsables de ejecutar o coordinar las actividades e incluir los riesgos asociados al proceso de programación; y (iii) no se ha previsto la inducción del personal al código de conducta. Asimismo, durante el GRP no se identificó ningún riesgo fiduciario mediano o alto.

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

A. Condiciones previas al primer desembolso

- 4.1 No se prevén condiciones fiduciarias previas al primer desembolso.

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 80% 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 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 OE 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.

A. Ejecución de las Adquisiciones

- 5.2 Se aplicarán la Política para la Adquisición de Bienes y Obras financiadas por el Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2349-9) de marzo de 2011 y la Política para la Selección y Contratación de Consultores financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2350-9), de marzo de 2011.
- 5.3 De los subsistemas nacionales aprobados por el Banco será utilizado el sistema informativo.
- (i) **Adquisiciones de obras, bienes y servicios diferentes de consultoría:** Los contratos de Obras, Bienes y Servicios Diferentes de Consultoría¹ generados bajo el proyecto y sujetos a Licitación Pública Internacional (LPI) se ejecutarán utilizando los Documentos Estándar de Licitaciones (DELS) emitidos por el Banco. Las licitaciones sujetas a Licitación Pública Nacional (LPN) se ejecutarán usando Documentos de Licitación Nacional acordados con el Banco. La revisión de las especificaciones técnicas de las adquisiciones durante la preparación de procesos de selección es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. No se tiene previsto realizar contrataciones directas.
 - (ii) **Selección y contratación de consultores:** Los contratos de servicios de consultoría generados bajo el proyecto se ejecutarán utilizando la Solicitud Estándar de Propuestas (SEPs) emitida o acordada con el Banco. La revisión de términos de referencia para la contratación de servicios de consultoría es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto.
 - (iii) Se tiene previsto realizar la contratación directa por continuidad de servicios de la firma Geocontrol por un monto de US\$600.000 para la realización de la fase II de los estudios de refuncionalización de los túneles Libertadores y Caracoles, de conformidad con lo dispuesto en el literal (a) del párrafo 3.10 de la GN-2350-9. Actualmente, la firma se encuentra desarrollando la fase I del estudio de refuncionalización del Túnel Caracoles y galerías de interconexión al Túnel Libertadores, la cual está siendo actualmente financiada por la CT ATN/OC-15803-RG.
 - (iv) **Selección de los consultores individuales:** Se hará teniendo en cuenta sus calificaciones para realizar el trabajo, sobre la base de comparación de calificaciones de por lo menos tres candidatos. La revisión de los términos de referencia para la contratación de servicios de consultoría es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. No se tiene previsto realizar contrataciones directas de consultores individuales.
 - (v) **Adquisiciones anticipadas:** Se prevé la contratación anticipada de la obra Variante Palmira siguiendo la política de adquisiciones del Banco por un monto aproximado de US\$161,9 millones.

¹ Políticas GN-2349-9 párrafo 1.1: los servicios diferentes a los de consultoría tienen un tratamiento similar a los bienes.

- (vi) **Financiamiento retroactivo:** El Banco podrá financiar retroactivamente, con cargo a los recursos de la primera operación, hasta por la suma de US\$20 millones (10% del préstamo), gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la aprobación del préstamo, para la contratación de obras o estudios previstos en los Componentes 1 y 2 del programa, siempre que se hayan cumplido requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 3 de agosto 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 por el Directorio Ejecutivo del Banco.
- (vii) **Otros:** Como parte del Componente 1 de esta operación se tiene prevista la adquisición de predios la cual será financiada en su totalidad con fondos de contrapartida local y serán adquiridos conforme a la legislación nacional.

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

B. Adquisiciones principales

Tabla 2. Tipo de licitación y montos

Actividad	Tipo de Licitación	Fecha Estimada	Monto Estimado (US\$)
Obras			
RNN°7 Tramo: San Martín - Intersección RNN°7 y RNN°40; Sección: Variante Palmira. Provincia de Mendoza	LPI	2017	161.900.000
Consultoría			
Estudios técnicos y pre-inversión a ser utilizados en proyectos futuros (3)	SBCC	2017	4.241.176
Fase II de los estudios de re funcionalización de los túneles Libertadores y Caracoles	SD	2018	600.000

C. 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 post² (US\$)

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

D. Disposiciones especiales

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

E. Registros y archivos

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

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 La Coordinación General de Administración y Finanzas es la responsable de los aspectos presupuestarios y los pagos. Los compromisos de gastos serán realizados por las áreas financieras competentes, a cargo del coordinador financiero, dependiente del coordinador general de administración. A medida que surgen necesidades de ampliaciones o reasignaciones de partidas, la UE solicita las modificaciones encargándose de gestionar su aprobación. Los créditos presupuestarios se ejecutan mediante cuotas de compromiso trimestrales y mensuales de devengado, las cuales son asignadas por la Oficina Nacional de Presupuesto (Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas). No se anticipan dificultades para el manejo presupuestario, oportunidad de contrapartida local, o atrasos del sistema que afecten la ejecución.
- 6.3 En cuanto al aporte local, deberá garantizarse la oportunidad de la disponibilidad de los mismos.

² 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. Tesorería y gestión de desembolsos

- 6.4 Los desembolsos se realizarán sobre la base de un plan financiero detallado, cuyo modelo ha sido acordado con las autoridades del MT, el Ministerio de Finanzas y la Jefatura de Gabinete de Ministros y será compartido con el personal de la Subgerencia de Coordinación de Programas y Proyectos BID (SCPP).
- 6.5 Se adoptará la modalidad de e-Desembolsos, el sistema *web* del BID que permite a la SCPP 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

- 6.6 La DNV de Argentina utiliza el e-SIDIF y el UEPEX como sistemas de administración financiera, vigentes para los organismos de la administración pública de Argentina. Estos sistemas permiten identificar los fondos del proyecto y también las fuentes de financiamiento. El sistema UEPEX consigna, de conformidad con el catálogo de cuentas aprobado por el Banco, las inversiones en el proyecto por categoría de la matriz de gastos, tanto con los recursos del préstamo como con otros fondos. La conciliación entre los sistemas antedichos no es automática, y por esa razón se realizan periódicamente conciliaciones entre ellos de forma manual. El registro de la contabilidad se hará en base de caja y se seguirán las NIIF cuando aplique, de acuerdo a los criterios nacionales establecidos. Los informes financieros requeridos serán: (i) plan financiero por hasta 180 días posteriores a la solicitud de anticipos; (ii) los EFAs del programa; y (iii) otros informes requeridos por los Especialistas Fiduciarios.
- 6.7 Para efectos de rendición de cuentas de los recursos del financiamiento se utilizará la tasa de cambio efectiva en la fecha de conversión de la moneda de aprobación o moneda del desembolso a la moneda local del país del prestatario: inciso (b) (i) del Artículo 4.10.
- 6.8 Para efecto de desembolsos en otra moneda diferente a dólar estadounidense y el peso argentino: en los casos de pago directo y reembolso de garantía de carta de crédito la equivalencia a la moneda del préstamo quedará fijada de acuerdo al monto efectivamente desembolsado por el BID.

D. Control interno y auditoría interna

- 6.9 El ente nacional de Control Interno es la Sindicatura General de la Nación (SIGEN). La auditoría interna de cada OE se realiza por intermedio de la Unidad de Auditoría Interna (UAI). Dicha unidad, dependiente en forma directa del ministro, es la encargada de efectuar las auditorías y recomendaciones de acuerdo con las facultades conferidas por la Ley 24.156 (Ley de Administración Financiera).

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

- 6.10 En el año 2011 el Banco concluyó un diagnóstico sobre Prácticas de Auditoría Gubernamental de la Auditoría General de la Nación (AGN), realizado de acuerdo

a la guía del Banco para determinar el nivel de desarrollo de los sistemas de gestión financiera pública. La evaluación concluyó en la validación de la AGN como auditor de proyectos del Banco.

- 6.11 Sin embargo, en octubre del 2014, sobre la base de los antecedentes de oportunidad de presentación de los Estados Financieros Auditados (EFAs) de los últimos años, se acordó con la Nación revisar la cartera de la AGN para ajustarla a sus capacidades reales de cumplimiento.
- 6.12 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. 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

- 6.13 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

- 6.14 El OE delegará la ejecución y administración del proyecto a la Coordinación General de Administración y Finanzas a través de la SCPP. La SCPP, antes denominada Unidad Coordinadora de Proyectos (UCP), viene ejecutando proyectos con financiamiento del BID, CAF y Banco Mundial. La SCPP tiene una sub-unidad dedicada exclusivamente a las operaciones financiadas por el BID, la cual tendrá a su cargo la coordinación de las actividades del proyecto, desarrollando el conjunto de acciones necesarias para la debida ejecución de sus componentes, los procesos de adquisiciones requeridos, la administración financiera, el monitoreo y seguimiento del desarrollo, y la evaluación de los resultados del mismo.

H. Gestión de desembolsos

- 6.15 Se adoptará la modalidad de desembolsos de anticipos de acuerdo al plan financiero que abarque un máximo de 180 días, que serán rendidos cuando se gaste como mínimo el 80% 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. Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) AR-O0006
Programa de Ampliación de Capacidad y Mejoras de Seguridad
en el Corredor Sistema Cristo Redentor

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

1. Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el acuerdo o acuerdos que sean necesarios con la República Argentina para establecer la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) AR-O0006, hasta por la suma de US\$524.300.000 con cargo a los recursos del Capital Ordinario del Banco, para cooperar en la ejecución del Programa de Ampliación de Capacidad y Mejoras de Seguridad en el Corredor Sistema Cristo Redentor.

2. Establecer que los recursos asignados a la Línea de Crédito Condicional (CCLIP) AR-O0006 mencionada en el párrafo anterior sean utilizados para financiar operaciones individuales de préstamo de conformidad con: (a) los objetivos y reglamentos de la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión aprobados mediante la Resolución DE-58/03 y su modificación aprobada mediante las Resoluciones DE-10/07, DE-164/07 y DE-86/16; (b) las disposiciones de los documentos GN-2246-9 y GN-2564-3; y (c) los términos y condiciones que consten en la Propuesta de Préstamo de la correspondiente operación individual.

(Aprobada el ___ de _____ de 2017)

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/17

Argentina. Préstamo ___/OC-AR a la República Argentina. Primera Operación de Ampliación de Capacidad y Mejoras de Seguridad en los Accesos al Paso Cristo Redentor.
Primera Operación Individual bajo la Línea de Crédito Condicional
para Proyectos de Inversión (CCLIP) AR-O0006

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 República Argentina, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de la Primera Operación de Ampliación de Capacidad y Mejoras de Seguridad en los Accesos al Paso Cristo Redentor, que constituye la primera operación individual bajo la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) AR-O0006, aprobada mediante Resolución DE-___/17 de fecha ___ de _____ de 2017. 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)