

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

## **ARGENTINA**

### **PROGRAMA FEDERAL DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL DE TRANSPORTE**

**(AR-L1307)**

#### **PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Julieta Abad (TSP/CAR), Jefe de Equipo; Pablo Guerrero (INE/TSP) y Federico Brusa (CSD/CCS), Jefes de Equipo Alternos; Alejandro Taddia, Aziz Baladi y Tania Alonso (INE/TSP); Andrés Pereyra (TSP/CUR); Julian Dorr (CSD/CCS); Marilia de Souza Santos y Teodoro Noel (FMP/CAR); Andrea Monje (SCL/GDI); María Cecilia Ramírez (INE/INE); Guillermo Eschoyez (LEG/SGO); Natasha Kate Ward y Julio Rojas (VPS/ESG); y Laura Dadomo (CSC/CAR).

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

## ÍNDICE

<b>RESUMEN DEL PROYECTO.....</b>	<b>1</b>
<b>I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS.....</b>	<b>2</b>
A. Antecedentes, problemática y justificación.....	2
B. Objetivos, componentes y costo .....	10
C. Indicadores claves de resultados.....	12
<b>II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS .....</b>	<b>13</b>
A. Instrumentos de financiamiento .....	13
B. Riesgos ambientales y sociales .....	14
C. Riesgos fiduciarios.....	15
D. Otros riesgos y temas claves .....	15
<b>III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....</b>	<b>16</b>
A. Resumen de los arreglos de implementación .....	16
B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados .....	19

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

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

ENLACES ELECTRÓNICOS OPCIONALES (EEO)	
EEO#1	<a href="#">Análisis del Sector Vial Provincial y Evaluación Económica del Proyecto</a>
EEO#2	<a href="#">Memoria Técnica – RP 1</a>
EEO#3	<a href="#">Memoria Técnica – RP 23</a>
EEO#4	<a href="#">Memoria Técnica – Circunvalación Vial de Gualeguaychú</a>
EEO#5	<a href="#">Memoria Técnica – RP6 y RP8</a>
EEO#6	<a href="#">Reglamento Operativo del Programa (ROP) - Borrador</a>
EEO#7	<a href="#">Guía de Dirección de Obra para Supervisión de Proyectos a Financiar Bajo el Programa</a>
EEO#8	<a href="#">Fortalecimiento Institucional para la Conservación de la RVP</a>
EEO#9	<a href="#">Marco de Gestión Ambiental y Social</a>
EEO#10	<a href="#">Estudio de Impacto Ambiental y Social Proyecto RP 1</a>
EEO#11	<a href="#">Estudio de Impacto Ambiental y Social Proyecto RP 23</a>
EEO#12	<a href="#">Estudio de Impacto Ambiental y Social Proyecto Circunvalación Vial de Gualeguaychú</a>
EEO#13	<a href="#">Estudio de Impacto Ambiental y Social Proyecto RP 6 Y RP 8</a>
EEO#14	<a href="#">Marco de Infraestructura Sostenible</a>

ABREVIATURAS	
CAF	Corporación Andina de Fomento
CC	Cambio Climático
DPV	Dirección Provincial de Vialidad
IAS	Evaluación de Impacto Ambiental y Social
EEP	Equipo de Ejecución del Programa
FFIR	Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional
GdA	Gobierno de Argentina
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
MIOPyV	Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda
MGAS	Marco de Gestión Ambiental y Social
MH	Ministerio de Hacienda
OMC	Organismo Multilateral de Crédito
PA	Plan de Adquisiciones
PIB	Producto Interno Bruto
ROP	Reglamento Operativo de Proyecto
RP	Ruta Provincial
RVM	Red Vial Municipal
RVP	Red Vial Provincial
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económica

**RESUMEN DEL PROYECTO**  
**ARGENTINA**  
**PROGRAMA FEDERAL DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL DE TRANSPORTE**  
**(AR-L1307)**

Términos y Condiciones Financieras				
Prestatario:			Facilidad de Financiamiento Flexible <sup>(a)</sup>	
República Argentina			Plazo de amortización:	25 años
Organismos Ejecutores:			Período de desembolso:	5 años
Ministerio de Hacienda (MH) y Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional (FFFIR)			Período de gracia:	5,5 años <sup>(b)</sup>
Fuente	Monto (US\$)	%	Tasa de interés:	Basada en LIBOR
BID (Capital Ordinario [CO]):	300.000.000	100	Comisión de crédito:	(c)
			Comisión de inspección y vigilancia:	(c)
Total:	300.000.000	100	Vida Promedio Ponderada (VPP):	15,25 años
			Moneda de aprobación:	Dólares de los Estados Unidos de América
Esquema del Proyecto				
<b>Objetivo/descripción del proyecto:</b> el objetivo general del programa es contribuir a la mejora de la competitividad de las provincias. El objetivo específico es mejorar la calidad de servicio de la Red Vial Provincial (RVP) y la Red Vial Municipal (RVM).				
<b>Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento:</b> (i) la conformación de un Equipo de Ejecución del Programa (EEP) en el marco de la estructura existente del FFFIR y la contratación y/o designación del personal clave que se describe en el ¶3.3; (ii) la aprobación y entrada en vigencia del <a href="#">Reglamento Operativo del Programa (ROP)</a> , en los términos acordados con el Banco, que incluya como anexo el Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS); y (iii) la firma y entrada en vigencia del Convenio de Transferencia y Ejecución Financiera entre el MH y el FFFIR (¶3.7). Véase además las condiciones contractuales especiales en el Anexo B del Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) ( <a href="#">EER#3</a> ).				
<b>Condiciones contractuales especiales de ejecución:</b> (i) antes de transferir recursos del préstamo a una provincia beneficiaria del programa, el FFFIR deberá suscribir un convenio con dicha provincia, para la ejecución del proyecto de que se trate, en términos satisfactorios para el Banco; y (ii) antes de la adjudicación de obras en el ámbito de un municipio, la provincia a cargo de la ejecución de las obras deberá haber suscrito un instrumento jurídico con el municipio respectivo, para establecer las obligaciones y responsabilidades de ambas partes, inclusive las relativas al mantenimiento de las obras (¶3.8). El plazo para el inicio material de las obras del programa será de tres (3) años a partir de la vigencia del contrato de préstamo (¶2.1). Véase además las condiciones contractuales especiales de ejecución en el Anexo B del Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) ( <a href="#">EER#3</a> ).				
<b>Excepciones a las políticas del Banco:</b> Ninguna.				
Alineación Estratégica				
Desafíos <sup>(d)</sup> :	SI	<input type="checkbox"/>	PI	<input checked="" type="checkbox"/>
			EI	<input type="checkbox"/>
Temas Transversales <sup>(e)</sup> :	GD	<input checked="" type="checkbox"/>	CC	<input checked="" type="checkbox"/>
			IC	<input checked="" type="checkbox"/>

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

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

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

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

<sup>(e)</sup> 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 **Relevancia de la infraestructura vial provincial para la competitividad regional.** La Red Vial Provincial (RVP) de Argentina vincula las redes rurales, que movilizan la producción desde su origen, con la red vial nacional que brinda acceso a los principales puertos y centros de consumo del país. La localización de estos en la Región Pampeana, sumada a la gran extensión del territorio nacional, resultan en elevadas distancias de transporte y costos de transporte<sup>1</sup>, que inciden en la competitividad de las empresas<sup>2</sup>. Según el Reporte de Competitividad Global<sup>3</sup>, Argentina ocupa el puesto 68 de 140 países en cuanto a calidad y disponibilidad de infraestructura, y el puesto 93 en calidad de sus carreteras. Asimismo, Argentina se ubica en el puesto 61 de 160 países en el Índice de Desempeño Logístico<sup>4</sup>.
- 1.2 **Crecimiento de las cargas.** En los últimos 15 años, el crecimiento de las cargas resultó en una mayor demanda de infraestructura vial y de servicios de transporte, ejerciendo presión sobre la RVP. Entre las cargas del sector primario, que representa cerca de  $\frac{3}{4}$  del volumen movilizado en el país<sup>5</sup>, la producción de granos aumentó de 37 a 125 millones de toneladas anuales entre 1992 y 2017<sup>6</sup>. Dada la baja participación del ferrocarril en la matriz modal de cargas (solo 5%), el grueso de la demanda creciente se canalizó hacia las carreteras<sup>7</sup>.
- 1.3 **Desarrollo expansivo de las ciudades argentinas.** En la última década, la densidad de las principales aglomeraciones del país se redujo en 10,8% y el crecimiento anual de área urbana se aceleró, pasando de una tasa anual del 1,22% al 1,8%<sup>8</sup>. Al extrapolar las tendencias recientes, se espera un crecimiento relativamente mayor de las ciudades de tamaño intermedio, con entre 50.000 y 750.000 habitantes<sup>9</sup>.
- 1.4 **Infraestructura vial provincial y municipal.** La RVP tiene una longitud de 200.475 km, de los cuales 23% está pavimentado (45.418 km), 20% son caminos de ripio (41.889 km) y 57% son caminos de tierra (113.168 km). La misma se encuentra bajo jurisdicción de Direcciones Provinciales de Vialidad (DPV),

---

<sup>1</sup> Müller y Benassi (2014) estiman que casi 1/3 de las toneladas transportadas en el país recorren distancias medias de 300 a 800 km, mientras que 8% del total recorren más de 800 km. Transporte Automotor de Cargas en Argentina: una Estimación de Orígenes y Destinos, 2010.

<sup>2</sup> Los costos de transporte asociados a la calidad de servicio de la infraestructura vial constituyen uno de los factores que contribuye a incrementar competitividad. Las deficiencias de calidad del servicio, por mal estado o intransitabilidad de las vías, producen efectos negativos en la movilidad de insumos y productos finales que se reflejan en mayores costos y tiempos de transporte.

<sup>3</sup> Foro Económico Mundial, 2018.

<sup>4</sup> Banco Mundial, 2018.

<sup>5</sup> Müller y Benassi, 2014. *Ibid.*

<sup>6</sup> Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA, 2018).

<sup>7</sup> Silva y Liautaud (2011) estiman que al menos 2/3 del volumen de carga del país se moviliza a través de la red nacional y provincial pavimentada. *Performance-based Road Rehabilitation and Maintenance Contracts in Argentina. A Review of Fifteen Years of Experience (1996-2010)*, Transport Paper 36, Banco Mundial.

<sup>8</sup> Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda (MIOPyV), 2015.

<sup>9</sup> Diagnóstico sobre ciudades y desarrollo urbano. Programa Argentina 2030, Jefatura de Gabinete de Ministros. 2017.

organismos descentralizados de los gobiernos provinciales. La Red Vial Municipal (RVM) bajo jurisdicción de municipios y comunas tiene aproximadamente 390.000 km de longitud y abarca vías urbanas y caminos rurales.

- 1.5 **Calidad de servicio de las redes.** Los estándares de conservación de la RVP son en general deficientes, con marcadas variaciones según la provincia. Si bien no hay un inventario vial consolidado<sup>10</sup>, de acuerdo a estimaciones de las DPV<sup>11</sup>, al menos 20% de la RVP pavimentada está en mal estado, y una parte importante de las vías de ripio y tierra justificarían técnica y económicamente su pavimentación. Una encuesta a productores agropecuarios sobre la RVP<sup>12</sup> y los caminos rurales muestra que perciben que su estado general es malo. Por su mantenimiento deficiente y sus condiciones geométricas inadecuadas para los volúmenes y composición del tránsito actual (§1.2), la RVP ofrece bajos niveles de servicio a los usuarios. Vías analizadas para la muestra de la presente operación registran bajas velocidades de circulación, menores a 25 km/h, debido al deterioro de la calzada o su tipología, incrementando significativamente los tiempos y costos de viaje por el uso de rutas alternativas (Cuadro 1).
- 1.6 El ritmo acelerado y la baja densidad de la expansión urbana (§1.3) han dificultado la dotación de infraestructura incluyendo la vialidad<sup>13</sup>, aceras, ciclovías, carriles dedicados y refugios para el transporte público, que mejoren las condiciones de movilidad. La expansión resulta asimismo en retos en el ordenamiento del tránsito. En muchas localidades, la conexión con rutas nacionales y provinciales se realiza a través de vías urbanas, resultando en que vehículos pesados circulan por áreas centrales, generando congestión (Cuadro 1).

---

<sup>10</sup> En general, las DPV no realizan mediciones sistemáticas sobre el estado de sus redes. La provincia de Chaco cuenta con datos integrales y Jujuy, Salta, Tucumán y Santiago del Estero han iniciado mediciones que completarán en 2019.

<sup>11</sup> Consultados para el presente documento.

<sup>12</sup> Según datos de la Fundación Producir Conservando (2016) sobre 1.200 casos relevados.

<sup>13</sup> Datos de Techo (2016) muestran que 70% de los asentamientos informales, localizados usualmente en áreas periféricas, no cuentan con ninguna de sus calles pavimentadas (3.829 asentamientos relevados).

### Cuadro 1: Calidad de Servicio en proyectos de la Muestra

**Intransitabilidad y retos de conservación en la RVP.** La Ruta Provincial (RP) 23 en Entre Ríos es un corredor de 98 km, cuyo tramo de 25 km entre las localidades de Pronunciamiento y Villa Elisa es de suelo natural, con un tránsito de 1.000 vehículos por día, de los cuales 20% son pesados. En su área de influencia directa hay 26 establecimientos industriales dedicados a la avicultura y la explotación forestal. En 2018 la vía registró malas condiciones de transitabilidad durante 30 días debido a precipitaciones, limitando la salida de la producción de la zona.

La RP1, corredor de 135 km en Catamarca, es un camino de montaña que cuenta con un tramo de ripio de 57 km entre Singuil y la RP48 que constituye el acceso a la localidad turística de Aconquija. Debido a las precipitaciones y zonas de la vía cuyos suelos son limo-arenosos, el tramo tiene malas condiciones de transitabilidad 20 días al año. Por las malas condiciones de la RP1, quienes visitan Aconquija desde la capital provincial utilizan vías alternativas que implican 86 km adicionales de recorrido.

Las RP6 y RP8 en Río Negro constituyen un corredor de 185 km que vincula la Región Sur, de menores recursos, con el Alto Valle ubicado al norte de la provincia y que abastece a aquella de alimentos, combustibles, servicios civiles, de salud y educación. 2/3 de su extensión están en estado regular y 1/3 en estado malo (conforme su Índice de Rugosidad Internacional [IRI]) afectando negativamente la conectividad de zonas menos favorecidas del sur y centro de la provincia.

**Ordenamiento del tránsito e infraestructura en áreas periféricas de localidades del interior.** La ciudad de Gualaguaychú, tercera en importancia en Entre Ríos, se ha expandido hacia el este de su casco urbano en los últimos años, desarrollándose nuevos barrios y asentamientos sin la adecuada provisión de servicios básicos. Uno de ellos es el asentamiento de Calle Las Tropas, reconocido en el Registro Nacional de Barrios Populares, que carece de calles pavimentadas. Además, el principal acceso a la ciudad, desde la Ruta Nacional (RN) 14, a través de la RP16, se ubica en el sur, en tanto que la conexión con la RN136 hacia el paso fronterizo con la República Oriental del Uruguay se ubica en el norte de la ciudad. La ausencia de una conexión norte-sur por fuera del casco urbano implica que el tránsito pasante de turistas y vehículos pesados atraviesa la zona más densamente poblada de la ciudad para trasladarse entre ambos puntos.

- 1.7 **Financiamiento para conservación de la RVP y la RVM.** Las DPV obtienen recursos de tres fuentes para la conservación de sus redes: el tesoro provincial, los Fondos Viales y aportes externos (préstamos internacionales y/o convenios con la Dirección Nacional de Vialidad). El aporte de los fondos viales es adecuado para atender las necesidades de mantenimiento rutinario de la RVP pavimentada<sup>14</sup>. Sin embargo, los presupuestos de las DPV no son suficientes para realizar rehabilitaciones e inversiones de capital, como pavimentaciones de vías de ripio o tierra. Como resultado, se difieren inversiones para recuperación de nivel de servicio inicial o mejoras, incrementándose paulatinamente el deterioro de la red. Los municipios enfrentan restricciones financieras similares<sup>15</sup> que restringen su capacidad para proveer la infraestructura de transporte y soluciones de movilidad que la expansión urbana requiere (§1.6).

<sup>14</sup> Los fondos viales captan 14% de lo recaudado por impuesto a los combustibles. En 2018, el monto a distribuir entre las 23 provincias y la ciudad de Buenos Aires fue de US\$345 millones. Considerando 45.418 km de RVP pavimentada, dicha suma cubre un costo de mantenimiento de US\$7.600/km, alineado con el precio promedio para estos trabajos en 11 contratos CREMA ejecutados en diversas provincias argentinas.

<sup>15</sup> Entre 1993 y 2013 la recaudación de impuestos nacionales con relación al Producto Interno Bruto (PIB) creció más del 70%, en tanto que los correspondientes a tasas, impuestos, derechos y contribuciones municipales lo hicieron por debajo del 20%.



- 1.8 **Capacidad institucional de las DPV.** Las conclusiones de un taller sobre conservación vial coordinado por el Banco<sup>16</sup> ([EEO#8](#)) muestran que las DPV consideran prioritario fortalecer sus capacidades técnicas de diseño, planificación y gestión para mejorar la calidad de los proyectos y las estrategias de conservación de la RVP. La falta de personal técnico se traduce además en debilidades en las tareas de inspección de las obras. Los nuevos escenarios de vulnerabilidad que enfrenta el país (§1.9) plantean retos adicionales de capacitación técnica para priorizar y diseñar proyectos que aseguren la resiliencia de la RVP y la RVM. Cabe destacar que las debilidades institucionales mencionadas reflejan, en parte, los limitados presupuestos asignados a las DPV.
- 1.9 **Cambio Climático (CC).** En los últimos años el país ha estado sujeto a fenómenos climáticos extremos más recurrentes; en especial, las precipitaciones han incrementado su cantidad<sup>17</sup>. Un estudio reciente del Banco Mundial<sup>18</sup> estimó que el costo de los daños y las interrupciones de la infraestructura vial debido al CC representa un 0,34% y un 0,32% del PIB anual por inundaciones fluviales y urbanas respectivamente. En el sector vial, ello implica mayor exigencia sobre las obras hidráulicas y sobre la conservación de terraplenes y pavimentos. Por sus características estructurales (§1.4 y §1.5), la transitabilidad de la RVP, particularmente en sus tramos no pavimentados, es especialmente vulnerable a las precipitaciones (Cuadro 1).
- 1.10 **Equidad de género.** Las tasas de participación laboral femenina en la industria de la construcción y el transporte son muy bajas, de 3,6% y 9% respectivamente, especialmente respecto de sectores como educación y trabajo doméstico, donde representan más del 70% de la fuerza laboral<sup>19</sup>. Esta segregación ocupacional tiene impactos negativos en las mujeres quienes, al estar concentradas en sectores fuertemente feminizados, suelen tener salarios menores a los de sectores tradicionalmente masculinos. Además, la baja participación femenina en los sectores de infraestructura resulta en políticas y programas que no contemplan sus necesidades, limitando su sostenibilidad y buen desempeño<sup>20</sup>. Por ello es esencial sensibilizar y capacitar a los equipos ejecutores en temas de género para evitar que las políticas e intervenciones perpetúen las desigualdades entre hombres y mujeres.
- 1.11 **Inclusión y diversidad.** Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), un 10,2% de la población argentina tiene algún tipo de discapacidad. En muchos casos, las restricciones que estas personas enfrenan para utilizar servicios de transporte limitan sus posibilidades de acceder a servicios y oportunidades laborales. Por ello es relevante introducir pautas de

---

<sup>16</sup> Taller sobre gestión de la conservación de la RVP (junio 2015, Programa 3050/OC-AR) del cual participaron equipos de 17 DPV.

<sup>17</sup> El volumen de lluvias aumentó 20% entre 1961 y 2010 (Banco Mundial. Argentina: Análisis Ambiental del País, 2016).

<sup>18</sup> *Íbid.*

<sup>19</sup> Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, Encuesta Permanente de Hogares (2017).

<sup>20</sup> Ver: Hunt, V. et al. (2015). *Diversity Matters*. McKinsey & Company; Ernst and Young (2016). *Women in Power and Utilities; Catalyst* (2013). *Is Gender Diversity Profitable? Evidence from a Global Survey*. Peterson Institute for International Economics; y Barkat, A. (2002). *Economic and Social Impact Evaluation Study of the Rural Electrification Program in Bangladesh*.

diseño en la infraestructura de transporte que impulsen el acceso universal a un amplio espectro de pasajeros.

- 1.12 **Identificación del problema.** La RVP y la RVM registran una baja calidad de servicio en su operación (§1.5, §1.6 y Cuadro 1). Su déficit de conservación y los bajos niveles de pavimentación incrementan los costos de operación vehicular (§1.29), restringiendo la competitividad local por las limitaciones que imponen a la movilidad de cargas<sup>21, 22</sup>, al desarrollo de servicios, a la conectividad de áreas remotas y de áreas periféricas a centros urbanos, y al ordenamiento del tránsito en estas últimas (Cuadro 1). Las causas del problema incluyen la limitada inversión resultante de restricciones presupuestarias (§1.7) y los retos en cuanto a capacidades institucionales (§1.8) que enfrentan provincias y municipios para afrontar estas inversiones. A estas se añaden los efectos del CC (§1.9) sobre infraestructura vial vulnerable, que carece de los estándares necesarios de resiliencia.
- 1.13 **Estrategia del Gobierno de Argentina (GdA).** Dadas las restricciones que enfrentan las provincias para afrontar la inversión en infraestructura (§1.7), el GdA ha decidido impulsar el financiamiento de mejoras en la RVP y la RVM para contribuir a la competitividad del país. En este contexto ha solicitado al Banco la preparación de un programa de inversión federal, que fortalezca una fuente de financiamiento estable e impulse la capacitación necesaria a entidades provinciales para lograr dichos objetivos de manera sostenible.
- 1.14 **El Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional (FFFIR)**<sup>23</sup> es un fideicomiso que funciona en la órbita del MIOPyV, cuyo objetivo es asistir a las provincias y al Estado Nacional en la financiación de proyectos de infraestructura económica y social<sup>24</sup>. Prioriza inversiones que favorecen la integración nacional, la disminución de los desequilibrios socioeconómicos, el desarrollo regional y el intercambio comercial. Los financiamientos del FFFIR a las provincias prevén como garantía de repago los ingresos de fondos coparticipables (impuestos federales a ser distribuidos a las provincias), resultando en un portafolio de préstamos con bajo riesgo crediticio. Tiene actualmente proyectos en ejecución en 14 provincias y cuenta con una estructura organizativa y procedimientos para revisión y seguimiento de proyectos de infraestructura. Estos se apoyan en sistemas de información para gestión de los contratos y seguimiento de avance de obras cuyo grado de desarrollo es adecuado. El FFFIR ha demostrado ser un

---

<sup>21</sup> Esto afecta particularmente a los graneles agrícolas, de alta incidencia en la matriz de carga (§1.2). Para una distancia de 500 km, el flete terrestre representa 32% del ingreso bruto al productor de trigo, 44% para el sorgo, 35% para el maíz y 18% para la soja. Incidencia del flete terrestre en la producción agrícola, 2014-2018. Bolsa de Comercio de Santa Fe (2018).

<sup>22</sup> Los costos logísticos para exportar una tonelada de soja desde Argentina a Shanghai son 68% mayores respecto de hacerlo desde Estados Unidos (Gautier, Carruthers y Millán Placci. 2016. Logística de la soja en Argentina, Uruguay y Paraguay. Banco Mundial). Los costos de transporte de productos elaborados, como el vino, son también elevados. Según datos de la Cámara Argentina de Comercio para 2016, el flete terrestre para exportar un contenedor de 20 pies desde Argentina era de US\$0,21 por botella respecto de US\$0,07 para hacerlo desde Chile.

<sup>23</sup> Mediante Ley N°24.855 de 1997. Fue capitalizado con los ingresos resultantes de la privatización del Banco Hipotecario Nacional.

<sup>24</sup> Aproximadamente 50% de su cartera son proyectos de transporte, 17% de vivienda, 16% agua y saneamiento, 14% edificios públicos y 3% de energía.

vehículo eficiente para financiar proyectos subnacionales por lo que el GdA impulsa opciones de capitalización para incrementar su capacidad de préstamo.

- 1.15 **Intervenciones propuestas.** Consisten en obras de mejora y rehabilitación de carreteras de la RVP y obras de vialidad urbana que favorecen el ordenamiento del tránsito en la RVM y la provisión de infraestructura para el transporte público y el transporte no motorizado (aceras y ciclovías) en municipios (§1.23). Se identificó una muestra significativa de proyectos que se presenta en el Mapa 1 y la Tabla 1. Adicionalmente, el programa fortalecerá, a través de un programa de capacitación a ser desarrollado por el FFFIR, las capacidades técnicas y operativas de las provincias, promoviendo mejoras en sus funciones de planificación, evaluación y diseño técnico y socioambiental de proyectos, gestión de contratos y conservación de activos. La capacitación incluirá criterios de sostenibilidad y resiliencia al CC y un módulo sobre diversidad de género en el sector de la construcción (§1.10 y §1.24). El programa impulsará la elaboración de proyectos de ingeniería de calidad, que incorporen altos estándares de diseño para seguridad vial y adaptación de la infraestructura al CC y criterios de diseño que faciliten la accesibilidad de personas con discapacidad<sup>25</sup> en vialidades urbanas, brindando fondos para preinversión accesibles a las provincias (§1.23). Por último, fortalecerá las actividades de inspección y supervisión técnica y socioambiental de las obras, dedicando fondos a este fin (§1.23).

**Mapa 1: Proyectos de la muestra**



<sup>25</sup> Por ejemplo, incorporando rampas con pendientes adecuadas en aceras.

**Tabla 1. Proyectos de la muestra**

Provincia	Proyecto	Descripción <sup>26</sup>
<b>Catamarca</b>	RP1. Obra básica y pavimentación. Tramo: empalme RP18 (Singuil) – empalme RP 48 (Aconquija)	Obra básica y pavimentación del tramo de ripio de 46 km, con un ancho de calzada de 6 m y banquetas de 1,50 m a ambos lados. Dada la ubicación en topografía montañosa, se prevé ampliar la plataforma de la vía para mejorar las condiciones de seguridad. El proyecto comprende la construcción de dos puentes: uno sobre el río Singuil con una longitud de 40 m y otro sobre río El Pucará (66 m). Además, se construirán nuevas alcantarillas y tres badenes.
<b>Entre Ríos</b>	RP23. Obra básica y pavimentación. Tramo Pronunciamiento – Villa Elisa	Obra básica y pavimentación de 25 km de extensión. Comprende la construcción de variantes sobre vías existentes en las localidades de Pronunciamiento y Primero de Mayo a fin de desviar tránsito pesado fuera de ambas plantas urbanas. Abarca además la construcción de colectoras en el ingreso a Villa Elisa y de los accesos a una escuela y un establecimiento productivo.
	Circunvalación Vial de Gualguaychú	Pavimentación y mejora de vía periurbana existente (cuya superficie actual es de ripio y tierra según el tramo) de 11,23 km de longitud. La misma derivará el tránsito pesado que circula por el centro de la ciudad y mejorará la conectividad de los barrios al oeste de la misma. La circunvalación será una avenida de dos carriles por sentido con bulevar central e incluirá bicisendas, veredas, obras de desagüe pluvial y nuevas intersecciones con las rutas transversales (RP42, RP16 y Acceso de la Av. Gral. Urquiza) con dársenas de giro y tránsito regulado por semáforos.
<b>Río Negro</b>	Bacheo y rehabilitación. RP6 y RP8	Obras de bacheo y repavimentación en 114,4 km con nueva carpeta de concreto asfáltico y conservación con microcarpetas asfálticas en sectores específicos (según necesidades estructurales). Comprende señalización horizontal y vertical correspondiente. En el acceso a la localidad de General Roca se construirá una bicisenda de 12,6 km. Se repararán alcantarillas existentes y construirán otras nuevas. La obra prevé mejorar el funcionamiento de los desagües estabilizando las estructuras de las alcantarillas (reconstrucción de cabeceras y protección aguas abajo contra las socavaciones).

**1.16 Infraestructura sostenible.** El programa incorporará los criterios del [Marco General de Infraestructura Sostenible \(IS\) del Banco](#), para incentivar que los proyectos a financiarse por el FFFIR incorporen estándares de sostenibilidad—incluidos pero no limitados a: considerar riesgos de desastres y resiliencia al CC (§1.9), uso eficiente de materiales y aspectos de género (§1.10). El procedimiento específico para aplicación de dichos principios será un anexo del Reglamento Operativo del Proyecto (ROP) (§3.5). Asimismo, se prevé que el programa de capacitación a provincias (§1.24) presente herramientas y metodologías prácticas para aplicar dichos criterios al diseño y priorización de sus proyectos. Ello permitirá fortalecer las capacidades de las provincias para diseñar y ejecutar proyectos más sostenibles, y del FFFIR, para identificar, financiar y acompañar adecuadamente su desarrollo ([EEO#14](#)).

**1.17 Innovación.** La operación contempla la aplicación del marco de IS a los proyectos a financiar por el FFFIR, así como la mejora de la herramienta digital para

<sup>26</sup> Las memorias ([EEO#2](#), [EEO#3](#), [EEO#4](#) y [EEO#5](#)) presentan los detalles técnicos de los proyectos.

supervisión de obra por parte de su equipo técnico (§3.6). Dicha herramienta sistematizará el *checklist* de los principales aspectos técnicos y socioambientales, que el FFFIR debe analizar durante las visitas a las obras. Se prevé que la misma permita presentar la información de dichas visitas de manera gráfica y estandarizada.

- 1.18 **Justificación de las intervenciones.** La evidencia muestra que las inversiones para mejorar la calidad de la infraestructura de transporte generan impactos económicos y sociales positivos, al reducir costos y tiempos de viaje facilitando así el acceso de productores a nuevos mercados y promoviendo la competitividad de las economías<sup>27</sup>. Según estimaciones del BID para Argentina, inversiones para mejorar el servicio de la RVP en sus tramos no pavimentados pueden generar ahorros en los costos de transporte de productos primarios<sup>28</sup>. Asimismo, inversiones en carreteras en Nicaragua impulsaron aumentos en la producción agropecuaria entre 2006 y 2011<sup>29</sup>. Las mejoras del transporte a nivel urbano también se traducen en potenciales ganancias de productividad y competitividad<sup>30</sup>.
- 1.19 **Experiencia del Banco y lecciones aprendidas.** El Banco tiene amplia experiencia en el financiamiento de mejoras en la RVP. En los últimos 15 años ha aprobado ocho operaciones<sup>31</sup> por más de US\$2.500 millones, en las que apoyó mejoras en más de 1.200 km<sup>32</sup>. Las principales lecciones aprendidas durante la ejecución de dichos proyectos y que se han incorporado en el diseño de la presente operación son: (i) fortalecer los mecanismos de inspección y supervisión de las obras contribuye a una mayor eficiencia en la ejecución; (ii) promover la capacitación en diseño y gestión de proyectos viales y sobre aspectos de sostenibilidad de la infraestructura permite fortalecer capacidades técnicas de los entes sectoriales y se traduce en mejoras de calidad de los proyectos; y (iii) asegurar diseños de ingeniería sólidos evita retrasos en las licitaciones y modificaciones de los proyectos durante la ejecución de las obras. El Banco ha aplicado dichas lecciones, respectivamente, por medio de: (i) adopción por parte de las entidades subnacionales de una guía de dirección de obras y definición de perfiles de equipos de inspección según criterios preestablecidos, previo a la adjudicación de las obras (§3.6); (ii) acuerdo sobre protocolo de supervisión de obras por parte del FFFIR; (iii) diseño y ejecución de módulos de capacitación a organismos provinciales y acciones puntuales de fortalecimiento del FFFIR;

---

<sup>27</sup> Para una revisión de la literatura general se sugiere consultar: Taotao (2013) *Impacts of Transport Infrastructure on Productivity and Economic Growth: Recent Advances and Research Challenges*.

<sup>28</sup> El reporte Estrategia para la Mejora del Servicio de Tránsito de los Caminos Rurales de Argentina (E. Travaglianti, BID, 2016, manuscrito no publicado) propone estrategias de mejora de redes viales productivas en módulos de 1.000 km. La disminución del costo de transporte expresado en t-km en los escenarios “con proyecto” es 7% para granos, 3% para carne bovina y 14% para lácteos.

<sup>29</sup> Informe de Terminación de Proyecto, préstamo 1796/SF-NI.

<sup>30</sup> Por el incremento de productividad en la movilidad y por aumentos en la competitividad de agentes económicos de las ciudades (resultado del acceso más eficaz y eficiente de las empresas a insumos productivos).

<sup>31</sup> 1851/OC-AR, 1914/OC-AR, 2185/OC-AR, 2491/OC-AR, 2655/OC-AR, 2698/OC-AR, 3050/OC-AR y 4779/OC-AR.

<sup>32</sup> El Banco cuenta con instrumentos financieros que complementan a los préstamos de inversión. Un ejemplo es la Facilidad de Crédito Contingente para Emergencias por Desastres Naturales. El Banco aprobó en enero de 2019 una línea de este tipo para Argentina que podría cubrir gastos extraordinarios en infraestructura vial a partir de desastres naturales.

(iv) financiamiento de estudios de preinversión dentro del componente de obras civiles; y (v) revisión técnica detallada de los proyectos de la muestra.

1.20 **Alineación estratégica.** El programa se alinea con la Estrategia del Grupo BID con Argentina 2016-2019 (GN-2870-1), con el objetivo estratégico de mejorar la infraestructura para inversión e inclusión. Asimismo, es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y se alinea con los desafíos de desarrollo de Productividad e Innovación, por promover inversiones que facilitan la conectividad de la infraestructura a nivel nacional y mejoran la productividad de la economía mediante una mayor eficiencia en la operación de transporte. Se alinea con el tema transversal de Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, puesto que se prevé adaptar los diseños hidráulicos de obras de arte y de terraplenes de las obras a financiar a los nuevos escenarios de pluviometría y escorrentía, siendo consistente con el Marco Sectorial de Cambio Climático (GN-2835-8). El 3,03% de los recursos de la operación se invierten en actividades de mitigación y adaptación al cambio climático, según la [metodología conjunta de los BMD](#). Estos recursos contribuyen a la meta de financiamiento climático del Grupo BID. Asimismo se alinea con los temas transversales de Igualdad de Género y Diversidad, al brindar capacitación para promover mayor participación laboral femenina en el sector de la construcción (§1.24); y Capacidad Institucional y Estado de Derecho, dado que se capacitará a funcionarios provinciales en gestión de infraestructura vial (§1.24). El programa contribuye al Marco de Resultados Corporativo (CRF) de 2016-2019 (GN-2727-6) a través del indicador “longitud de carreteras construidas o mejoradas”.

1.21 El programa es consistente con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), con el principio estratégico de planificar, construir y mantener la infraestructura vial para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo. También es consistente con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), pues rehabilitará y mejorará las condiciones de la red vial asegurando plena utilización de activos existentes, aumentando la seguridad, la cobertura y promoviendo servicios de transporte de calidad. La operación está incluida en el Informe sobre el Programa de Operaciones de 2019 (GN-2948).

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

1.22 **Objetivos del programa.** El objetivo general del programa es contribuir a la mejora de la competitividad de las provincias. El objetivo específico es mejorar la calidad de servicio de la RVP y la RVM. Para alcanzar dicho objetivo el programa se estructurará en los componentes presentados a continuación.

1.23 **Componente 1. Obras civiles (US\$292,5 millones)**<sup>33</sup>. Financiará a través del FFFIR (§3.2): (i) obras de mejora y rehabilitación en la RVP (pavimentaciones, ensanches y duplicaciones de calzada)<sup>34</sup>; (ii) obras en la RVM (pavimentaciones, duplicaciones de calzada, circunvalaciones y mejoras en accesos urbanos,

<sup>33</sup> No se prevé financiar expropiaciones, adquisición de predios o inmuebles necesarios para la construcción de las obras previstas con recursos del programa.

<sup>34</sup> Se identificó para este apartado tres proyectos de muestra descritos en el Cuadro 1 y en los [EEO#2](#), [EEO#3](#) y [EEO#5](#).

aceras, ciclovías, semaforizaciones y obras de seguridad vial)<sup>35</sup>; (iii) consultorías de inspección técnica y socioambiental de las obras, a ser contratadas por las provincias conforme sus necesidades para lograr una adecuada inspección de las mismas; y (iv) estudios de preinversión, a ser contratados por las provincias para desarrollar o fortalecer diseños de proyectos, realizar evaluaciones de riesgos de desastres, análisis de vulnerabilidad o estudios de impacto y planes socioambientales de proyectos, entre otros.

- 1.24 **Componente 2. Fortalecimiento institucional (US\$3 millones).** Financiará el diseño y la implementación de capacitaciones funcionarios de las provincias (DPV y otros organismos vinculados a la ejecución de obras públicas), actividades ambas que estarán a cargo del FFFIR. Las capacitaciones se focalizarán en los siguientes temas, sin limitar la inclusión de otros durante la ejecución: (i) metodologías y herramientas para diseño de infraestructura vial sostenible, incluida la resiliencia climática; (ii) gestión de la conservación vial; (iii) equidad de género en el sector de la construcción<sup>36</sup>; (iv) diseño y gestión de contratos de obra vial (incluyendo un capítulo sobre las políticas de adquisiciones del Banco); (v) gestión socioambiental de proyectos (presentando las políticas del Banco sobre el tema); (vi) herramientas de evaluación económica de proyectos; y (vii) incorporación de criterios de seguridad vial en diseño de carreteras. Asimismo, financiará el perfeccionamiento de los sistemas de información del FFFIR<sup>37</sup> para facilitar las tareas de seguimiento de las obras en cartera.
- 1.25 **Administración y gestión del programa (US\$4,5 millones).** Financiará: (i) costos del FFFIR relativos a la administración del programa, que abarcará la contratación de profesionales requeridos para fortalecer al equipo del FFFIR en aspectos de gestión técnica de proyectos y gestión fiduciaria; (ii) monitoreo y evaluación; y (iii) auditoría financiera externa.
- 1.26 **Muestra representativa y criterios de elegibilidad de los proyectos.** Para la evaluación del programa se analizó una muestra de proyectos representativa de la tipología de obras (Tabla 1 y [EEO#2](#), [EEO#3](#), [EEO#4](#), [EEO#5](#)) a financiar bajo el programa y de sus impactos socioambientales esperados. Su valor de inversión corresponde al 30% del monto del programa y cuentan con diseños técnicos y evaluaciones de viabilidad socioambiental y económica ([EEO#2](#), [EEO#3](#), [EEO#4](#), [EEO#5](#) y [EEO#1](#)). Los futuros proyectos a financiarse bajo el Componente 1 deberán contar con la no objeción del Banco y cumplir con los siguientes criterios de elegibilidad<sup>38</sup>: (i) constituir obras de mejora en carreteras de la RVP que tengan conexión en algún punto con la red vial nacional o con otra/s vía/s de la RVP con nivel de servicio similar al del proyecto propuesto o ser obras que contribuyan al ordenamiento del tránsito y a la mejora de la movilidad en la RVM; (ii) contar con una Tasa Interna de Retorno Económica (TIRE) igual o superior a 12%; y (iii) responder a los requerimientos socioambientales definidos en el Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) ([EEO#9](#)), excluyéndose proyectos de Categoría “A”.

<sup>35</sup> Se identificó como muestra el proyecto de circunvalación de Gualeguaychú (Cuadro 1, [EEO#4](#)).

<sup>36</sup> El curso presentará el caso de negocios de por qué la inclusión de género es clave para el sector y lineamientos y ejemplos concretos de proyectos que consideran dicha perspectiva.

<sup>37</sup> Considerará estándares adecuados de ciberseguridad.

<sup>38</sup> Los proyectos de la muestra representativa cumplen con los criterios de elegibilidad establecidos.



- 1.27 **Beneficiarios.** Los beneficiarios de las obras de muestra del Programa, a nivel global, se estimaron con base a la población de las localidades ubicadas en el área de influencia de los proyectos y ascienden a 184.118 personas. Los beneficiarios directos son los usuarios de las vías una vez mejoradas y alcanzan 15.311 personas por día<sup>39, 40</sup>.

### C. Indicadores claves de resultados

- 1.28 **Resultados e indicadores.** El resultado esperado de mejora de la calidad de servicio en la RVP será verificado a través de los siguientes indicadores: (i) costo promedio de operación vehicular (US\$constantes/vehículo-km); (ii) tiempo de viaje promedio (minutos de viaje en tramo de 100 km por tipo de vehículo<sup>41</sup>)<sup>42</sup>; y (iii) interrupciones parciales del tránsito (días de interrupción parcial en la vía por cantidad de puntos con interrupción parcial). El resultado de mejora en la calidad de servicio en la RVM se verificará mediante el indicador: (iv) tiempo de viaje de los usuarios (minutos/usuario).
- 1.29 **Viabilidad técnica y económica.** El Banco visitó los proyectos de la muestra y revisó sus respectivos estudios de factibilidad técnica y económica, sobre cuya base realizó comentarios que se incorporaron en dichos estudios. El análisis de viabilidad económica ([EEO#1](#)) enumera y valora anualmente los costos de los proyectos y sus beneficios en escenarios “con proyecto” y “sin proyecto” considerando un ciclo de vida de 20 años. Para intervenciones en la RVP, se cuantificaron los beneficios económicos por el ahorro en el costo generalizado del transporte (costo de operación vehicular y de tiempos de viaje) y beneficios por ahorros en costos de mantenimiento vial utilizando el modelo *Highway Development and Management 4* (HDM-4). Para la intervención en la RVM (Circunvalación de Gualaguaychú) se realizó un análisis que considera beneficios por ahorros de tiempo de viaje de los usuarios, de costos de mantenimiento vial y de costo de operación de vehículos pesados.
- 1.30 Los resultados de los análisis económicos de los proyectos de la muestra registran una TIRE superiores a la tasa de descuento utilizada (12%). El análisis de sensibilidad indica la robustez de los mismos frente a escenarios desfavorables que comprenden un incremento del costo de inversión del 20%, una reducción del 20% de los beneficios y una combinación de incremento del costo de inversión del 15% y reducción simultánea del 15% de los beneficios. Se realizó además el análisis de rentabilidad global del programa considerando los cuatro proyectos de la muestra, obras futuras<sup>43</sup> y los flujos de fondos adicionales previstos para estudios, fortalecimiento institucional y gestión del programa<sup>44</sup>. El mismo tiene una

---

<sup>39</sup> Ver Sección 2.E de la Evaluación Económica ([EEO#1](#)). Los beneficiarios directos se calcularon con base al tránsito proyectado y su composición al inicio de la operación (2022) de los proyectos de muestra y factores de ocupación media por tipo de vehículo: (i) autos y camionetas: 2 personas/vehículo; (ii) buses: 32 personas/vehículo; y (iii) camiones: 1,5 personas/vehículo.

<sup>40</sup> Se estimaron los beneficiarios totales del programa (considerando futuros proyectos) extrapolando la cantidad de beneficiarios por km de los proyectos de la muestra. Dicho total alcanza 487.200 personas. Ver página 44 del [EEO#1](#).

<sup>41</sup> Vehículos livianos, buses, camiones livianos y pesados.

<sup>42</sup> Los indicadores (i) y (ii) tendrán metas diferenciadas para obras nuevas pavimentaciones y para rehabilitaciones.

<sup>43</sup> Ver [EEO#1](#) para metodología de estimación obras futuras por tipo (pág. 68 y siguientes).

<sup>44</sup> Por un total de US\$16,5 millones.



TIRE de 18% y se mantiene por encima del 12% ante los mismos escenarios desfavorables del análisis de sensibilidad de la muestra (ver [EEO#1](#) para análisis completo y la página 107 para resumen de resultados).

## II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

### A. Instrumentos de financiamiento

- 2.1 El financiamiento del Banco se concretará a través de un préstamo de inversión bajo la modalidad “Programa de Obras Múltiples”, dado que financiará obras técnicamente similares pero independientes entre sí, que tendrá un período de desembolsos de cinco años. Para garantizar que las obras que no forman parte de la muestra representativa inicien su ejecución en un plazo que asegure su finalización dentro del período de desembolsos, el plazo para el inicio material de las obras del programa será de tres años a partir de la vigencia del contrato de préstamo. El costo total del programa es de US\$300.000.000 de los cuales el Banco financiará el 100% con cargo a los recursos de Capital Ordinario (CO).

**Tabla 2. Costos estimados del programa**

	Detalle	Total BID
<b>1</b>	<b>Componente 1. Obras civiles</b>	<b>292.500.000</b>
1.1	Obra básica y pavimentación RP1 Catamarca: empalme RP18 (Singuil) - empalme RP48 (Aconquija)	31.750.000
1.2	Obra básica y pavimentación RP23 Entre Ríos: Pronunciamento - Villa Elisa	22.500.000
1.3	Circunvalación Vial de la Ciudad de Gualeguaychú, Entre Ríos	22.260.000
1.4	Rehabilitación de las RP6 y RP8 Río Negro	14.740.000
1.5	Otras obras de mejora en la RVP	145.350.000
1.6	Otras obras de mejora en la RVM	46.900.000
1.7	Inspecciones técnicas y socioambientales de las obras	6.000.000
1.8	Estudios de preinversión	3.000.000
<b>2</b>	<b>Componente 2. Fortalecimiento institucional</b>	<b>3.000.000</b>
2.1	Diseño y ejecución de estrategia de capacitación a provincias	2.900.000
2.2	Mejoras en sistemas de información FFFIR para gestión y supervisión de obras	100.000
	<b>Administración y gestión del programa</b>	<b>4.500.000</b>
3.1	Administración del programa	4.000.000
3.2	Monitoreo y evaluación	50.000
3.3	Auditorías financieras	450.000
	<b>TOTAL</b>	<b>300.000.000</b>

**Tabla 3. Proyección de desembolsos (en millones de US\$)**

Financiamiento	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Componente 1. Obras civiles	38.300.000	95.000.000	59.475.000	59.475.000	40.250.000	292.500.000
Componente 2. Fortalecimiento institucional	610.000	650.000	580.000	580.000	580.000	3.000.000
Administración y gestión del programa	890.000	890.000	890.000	890.000	940.000	4.500.000
<b>Total</b>	<b>39.800.000</b>	<b>96.540.000</b>	<b>60.945.000</b>	<b>60.945.000</b>	<b>41.770.000</b>	<b>300.000.000</b>

- 2.2 **Coordinación con otros financiadores.** El GdA prevé realizar aportes de capital al FFFIR a través de préstamos que ha solicitado a CAF (US\$300 millones) y

FONPLATA (US\$120 millones) para programas cuyos objetivos son análogos a los de la presente operación, pero que financiarán proyectos y obras separadas e independientes a las comprendidas en este programa. Cada Organismo Multilateral de Crédito (OMC) proporcionará sus financiamientos a la República Argentina y supervisará la ejecución de los recursos por parte del MH y del FFFIR de manera separada, con base en los contratos de préstamo y en los calendarios de desembolsos correspondientes. No obstante, durante la fase de preparación de la presente operación, el GdA y el FFFIR han coordinado las actividades que serán financiadas por los OMC para maximizar los impactos conjuntos de los financiamientos. También acordó con los OMC un esquema de ejecución semejante para todas las operaciones, y definió que utilizará los pliegos de licitación de obras del BID para todas las obras que financiará con recursos externos. Cada OMC contará con su propio ROP.

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

- 2.3 **Impactos socioambientales y medidas de mitigación.** Durante la preparación el Banco y el MH a través del FFFIR identificaron una muestra representativa de cuatro proyectos que representan 30% del valor del préstamo. Los impactos y riesgos socioambientales directos son los típicos a la magnitud de la construcción y serán localizados y de corto plazo (afectación estructuras y parcelas, excavación de materiales, afectaciones menores al hábitat natural en zonas antropizadas, erosión, polvo, ruido, desechos, disrupción al tránsito, salud y seguridad ocupacional, campamentos para trabajadores) para los cuales se dispone de medidas de mitigación efectivas. No habrá impactos sobre pueblos indígenas ni reasentamiento involuntario de gran escala. En base a lo previo, se ha confirmado que los cuatro proyectos de la muestra son Categoría B. Dado que se anticipa que el resto de los proyectos a financiar bajo el programa cuenta con impactos similares, la presente operación se clasifica como Categoría “B” de acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco (OP-703).
- 2.4 Durante la preparación del préstamo, se elaboraron Estudios de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) para cada proyecto de la muestra. Cada EIAS/PGAS incluye un Plan de Consulta Pública que identificó a las partes afectadas e interesadas a través de mapeos de actores. Se han realizado consultas significativas para cada proyecto durante los meses de mayo y junio de 2019 para los cuales se cursaron invitaciones públicas y específicas. Los temas generales de agenda de todas las consultas incluyeron la descripción del proyecto, los impactos y medidas socioambientales, el mecanismo de atención de quejas y reclamos. Después de los eventos de consulta se actualizaron los EIAS/PGAS, y se prepararon informes de consulta documentando la discusión.
- 2.5 Dos proyectos de la muestra requieren adquisición de terrenos para ampliar el derecho de vía. En un proyecto se anticipó reasentamiento físico al inicio de la preparación que luego se evitó modificando el diseño, y en ese sentido ninguno de los proyectos en la muestra tendrá reasentamiento involuntario. Sin embargo, es posible que futuros proyectos puedan afectar alguna vivienda, además de estructuras. Por lo cual se identificó el siguiente riesgo “alto”: las provincias no realizan una adecuada gestión de reasentamientos involuntarios que puedan

presentarse en futuros proyectos bajo el programa. El mismo se mitigará a través de: (i) en proyectos que así lo requieran, preparar un plan preliminar de reasentamiento previo al llamado a licitación y un plan de reasentamiento definitivo (a ser aprobado por el Banco) previo a la adjudicación del contrato; (ii) fortalecer las capacidades de gestión socioambiental del FFFIR y los entes provinciales relevantes en aspectos de reasentamientos; y (iii) aplicar los procedimientos, de acuerdo con la Política Operativa de Reasentamiento Involuntario del Banco, a seguir en proyectos con reasentamiento involuntario, detallados en el Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) del programa (anexo del ROP). Tres proyectos de la muestra registran un riesgo moderado de desastres naturales (inundaciones y deslizamientos). Los EIAS respectivos analizaron los impactos y realizaron recomendaciones que fueron incorporadas en sus diseños respectivos. Uno de los proyectos (repavimentación de una carretera provincial existente) atraviesa un área natural protegida, sin embargo, se han incluido medidas de mitigación específicas para garantizar que no se produzcan impactos negativos significativos en el hábitat.

- 2.6 Se preparó un MGAS ([EEO#9](#)) que comprende guías y procedimientos para asegurar que las obras futuras a desarrollarse bajo el programa cumplan tanto con los requerimientos de las políticas de salvaguardias del BID, como con los del marco regulatorio argentino. Se excluye la posibilidad de financiar la realización de proyectos de Categoría “A” bajo las políticas ambientales del Banco (OP-703).
- 2.7 Los EIAS de los proyectos de muestra, el MGAS y los informes de las consultas públicas fueron publicados en la página del Banco.

### **C. Riesgos fiduciarios**

- 2.8 De acuerdo con la evaluación de capacidad institucional realizada, el FFFIR presenta niveles de desarrollo satisfactorio y riesgo bajo. Se identificaron los siguientes riesgos medios: (i) las modificaciones a los proyectos no cuentan con el fundamento técnico y/o fiduciario que respalde los cambios; y (ii) demoras en la realización de los procesos de adquisiciones por desconocimiento de las políticas por parte de las provincias y del FFFIR. Se han identificado las medidas de mitigación respectivas: (i) el ROP detallará los procedimientos que aseguren que las modificaciones de los proyectos cuenten con la no objeción del Banco cuando corresponda; y (ii) el ROP indica el detalle de los flujos y políticas que aplican para las adquisiciones previstas y se prevén capacitaciones al FFFIR y a las provincias en mejores prácticas en adquisiciones, que considerarán además las políticas del Banco.

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

- 2.9 **Riesgos de desarrollo.** El análisis identificó dos riesgos “altos”: (i) los proyectos presentados por las provincias al FFFIR no tienen adecuado desarrollo técnico, y (ii) las DPV no realizan una adecuada inspección de las obras. Además, se identificaron los siguientes riesgos “medios”: (i) dificultades de FFFIR para lograr las coordinaciones necesarias con las provincias para la adecuada preparación y ejecución de proyectos; y (ii) falta de equipo en el FFFIR para atender las necesidades operativas del proyecto. Las medidas de mitigación correspondientes son, respectivamente: (i) asignar fondos del préstamo para

estudios de preinversión (diseños de ingeniería, evaluaciones económicas, estudios socioambientales) y fortalecer las capacidades técnicas y de gestión socioambiental de las DPV (§1.23); (ii) acordar uso de guía de dirección de obra que define actividades a desarrollar por la inspección; asignar fondos del préstamo para contratación de inspecciones técnicas y socioambientales; definir el alcance y frecuencia de supervisión de las obras por parte del FFFIR (§3.6); (iii) definir requisitos para aprobación de proyectos y procedimientos para ejecución en el ROP; y (iv) conformar el Equipo de Ejecución del Programa (EEP) con su composición mínima definida es condición contractual para el primer desembolso.

- 2.10 **Riesgos macroeconómicos y de sostenibilidad fiscal.** Se identificó el siguiente riesgo, calificado como “medio”: posibles incrementos en los costos de los proyectos, debido a la inflación y a las variaciones cambiarias. Para mitigar este riesgo, se requerirá a las provincias preparar presupuestos detallados, incluyendo análisis de precios, a fin de aprobar los respectivos financiamientos; se realizará un seguimiento periódico del avance físico y financiero de las obras y se utilizará una fórmula paramétrica para redeterminación de precios acordada entre FFFIR y BID en los pliegos de obras de proyectos a financiarse con la presente operación.

### III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

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

- 3.1 **Prestatario y Organismo Ejecutor (OE).** El prestatario será la República Argentina. El programa será coejecutado por: (i) el FFFIR, fondo fiduciario en la órbita del MIOPyV; y (ii) el Ministerio de Hacienda de la Nación (MH), a través de la Dirección de Programas y Proyectos Especiales con Enfoque Sectorial Amplio (DPPEESA) o la dependencia que en el futuro la reemplace con competencias y atribuciones legales semejantes.
- 3.2 **Esquema de ejecución y participación de entidades subnacionales.** El MH, a través de la DPPEESA, será responsable de solicitar y recibir los fondos del préstamo del Banco y los transferirá al FFFIR para la ejecución del programa. La transferencia de los recursos será llevada a cabo mediante aportes de capital al FFFIR, que el MH efectuará bajo los términos pautados en un Convenio de Transferencia y Ejecución Financiera que será suscrito entre el MH y el FFFIR (§3.1). El FFFIR será responsable de la coordinación general del programa, de la gestión de todos los recursos de este, del otorgamiento de los financiamientos a las provincias beneficiarias y de la supervisión todo lo relativo a la ejecución física y contable-financiera de los proyectos de obras a ser ejecutados con los recursos del programa. Los proyectos de obras específicos serán ejecutados por las provincias (que serán subejecutores del programa). A tal fin, las provincias<sup>45</sup> y el FFFIR suscribirán convenios que definirán, entre otros: (i) los recursos, derechos y obligaciones asociados a la implementación de los proyectos; (ii) los mecanismos de repago de los créditos; (iii) requisitos para cumplir las políticas de adquisiciones, de gestión financiera, socioambientales y las normas sobre

---

<sup>45</sup> Además de las provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires será una jurisdicción elegible para recibir financiamiento del FFFIR e implementar proyectos bajo el programa.

prácticas prohibidas del Banco; y (iv) obligaciones de mantenimiento de las obras una vez ejecutadas. El Banco realizará una revisión técnica ex ante de la totalidad de los proyectos a financiar y otorgará no objeciones en todas las instancias propias de un programa de obras múltiples, lo que se detallará en el ROP. Las provincias ejecutarán obras en las redes bajo su jurisdicción. Podrán asimismo ejecutar obras en jurisdicción de municipios y comunas, para lo cual suscribirán instrumentos jurídicos para coordinar la ejecución y mantenimiento de estas, previo a la adjudicación de los respectivos contratos. No se prevé que municipios y comunas sean subejecutores de actividades o recursos del programa.

- 3.3 La coordinación del programa en el FFFIR estará a cargo de un EEP, a establecerse en el marco de su actual estructura, que será fortalecida mediante la contratación y/o designación de especialistas para la gestión de las actividades de la operación (incluyendo en materia de gestión financiera, adquisiciones y salvaguardias socioambientales). La composición mínima para el EEP incluye: un coordinador, dos ingenieros con dedicación exclusiva al programa, un especialista responsable del componente de capacitación, un especialista ambiental, un especialista social, un especialista en gestión financiera y un especialista en adquisiciones.
- 3.4 El FFFIR será responsable de: (i) supervisar la aplicación y cumplimiento, por parte de los entes provinciales, de las políticas del Banco aplicables a la operación; (ii) la administración financiera del programa, para lo cual utilizará el sistema UEPEX para registro contable y gestión de operaciones; (iii) gestionar la auditoría externa; (iv) presentar al Banco los planes operativos para el programa, incluyendo el plan financiero, el Plan de Adquisiciones (PA) y el Plan Operativo Anual (POA), entre otros; (v) presentar al Banco los informes (auditoría, progreso, evaluaciones, informe de cumplimiento socioambiental) y otros documentos del programa; (vi) supervisar la ejecución de las obras y de los estudios previstos en la operación; y (vii) actuar como enlace con el Banco. Por su parte, el MH será responsable de presentar al Banco solicitudes de desembolsos, acompañadas de los informes que las sustenten elaborados por el FFFIR, conforme lo establecido en el Convenio de Transferencia y Ejecución Financiera y en el contrato de préstamo.
- 3.5 **ROP.** La ejecución del programa seguirá un ROP que definirá aspectos operativos en materia técnica, ambiental, fiduciaria, financiera, entre otros, cuyo borrador se anexa en el [EEO#6](#). Dicho ROP armoniza los procedimientos a seguir en la presente operación con los propios del FFFIR<sup>46</sup>. El ROP preverá, entre otros: (i) los mecanismos de coordinación y reporte entre el FFFIR, el Ministerio de Hacienda, las provincias y el Banco; (ii) requisitos para la presentación y elegibilidad de los proyectos; (iii) procedimientos para la contratación de las obras, bienes, y servicios de consultoría; (iv) lineamientos para el uso de los recursos y la gestión financiera del programa; (v) procedimientos para los desembolsos; (vi) la estructura del EEP, identificando funciones del personal clave; y (vii) un capítulo referido al MGAS (que incluirá las disposiciones necesarias para los proyectos que requieran reasentamiento).

---

<sup>46</sup> Cuenta con un reglamento que rige su operación con fondos propios y con un Manual de Procedimientos para Brindar Asistencia Financiera.

- 3.6 **Inspección y supervisión de obras civiles.** A fin de asegurar la adecuada fiscalización de las obras a financiarse bajo el programa, de acuerdo a lo establecido en el ROP, el FFFIR: (i) utilizará la guía de dirección de obras<sup>47</sup> ([EEO#7](#)) que regirá el alcance de las tareas de inspección de las mismas, y cuya aplicación será responsabilidad de los entes ejecutores provinciales; (ii) requerirá que antes de la adjudicación de cada obra y a satisfacción del Banco, los entes provinciales presenten el equipo profesional y técnico asignado a las distintas actividades de inspección de la obra conforme la guía antes mencionada, incluyendo la supervisión socioambiental; y (iii) realizará la supervisión de las obras del programa al alcance y la frecuencia definidos en el ROP. El sistema de información para seguimiento de obras del FFFIR (¶1.14) se fortalecerá mediante el diseño e implementación de una herramienta digital que facilite la carga y archivo de los principales aspectos técnicos y socioambientales a relevar durante las visitas. Los tres puntos anteriores se detallarán en el ROP.
- 3.7 **Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento.** Estas serán: (i) la conformación de un EEP en el marco de la estructura existente del FFFIR y la contratación y/o designación del personal clave que se describe en el ¶3.3; (ii) la aprobación y entrada en vigencia del ROP, en los términos acordados con el Banco, que incluya como anexo el MGAS; y (iii) la firma y entrada en vigencia del Convenio de Transferencia y Ejecución Financiera entre el MH y el FFFIR. La primera condición se considera esencial para asegurar al Banco que el FFFIR contará con un equipo adecuado para iniciar la ejecución del programa. La segunda condición es necesaria para garantizar la adecuada coordinación de los entes participantes para ejecutar las actividades previstas en el programa. La tercera condición se justifica en virtud de la importancia de formalizar el instrumento jurídico que definirá los términos bajo los cuales el Ministerio de Hacienda transferirá al FFFIR los recursos del préstamo.
- 3.8 **Condiciones contractuales especiales de ejecución:** (i) antes de transferir recursos del préstamo a una provincia beneficiaria del programa, el FFFIR deberá suscribir un convenio con dicha provincia, para la ejecución del proyecto de que se trate, en términos satisfactorios para el Banco; y (ii) antes de la adjudicación de obras en el ámbito de un municipio, la provincia a cargo de la ejecución de las obras deberá haber suscrito un instrumento jurídico con el municipio respectivo, para establecer las obligaciones y responsabilidades de ambas partes, inclusive las relativas al mantenimiento de las obras. Estas condiciones se consideran esenciales para garantizar que los términos y condiciones que deberán cumplir las provincias ejecutoras de los proyectos están acordados formalmente con el FFFIR, y para garantizar que las obras bajo jurisdicción de municipios sean acordadas y se implementen en coordinación entre las provincias y los municipios respectivos.
- 3.9 **Adquisición de obras, bienes y servicios.** Las adquisiciones y contrataciones se realizarán conforme a las Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID (GN-2349-9) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-9)<sup>48</sup> y con las

<sup>47</sup> Elaborada conjuntamente por la Corporación Vial del Uruguay, CAF y BID.

<sup>48</sup> Ambas de marzo, 2011.

previsiones del contrato de préstamo y el PA ([EER#4](#)). Las adquisiciones serán supervisadas de manera ex ante<sup>49</sup> o ex post según lo establecido en el PA. Las visitas de revisión ex post se realizarán cada 12 meses, sus reportes incluirán al menos una visita de inspección física seleccionada entre los procesos revisados.

- 3.10 **Desembolsos.** El préstamo se desembolsará bajo anticipos de fondos, estando la frecuencia de estos determinada por la programación financiera del proyecto, a ser periódicamente actualizada por el EEP, según establecido en la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (GN-2811), como se describe en el Anexo III. El Banco podrá efectuar un nuevo anticipo de fondos cuando se haya justificado al menos el 80% del total de los fondos desembolsados en concepto de anticipo. La revisión financiera de las solicitudes de desembolso se realizará bajo modalidad ex post, contemplada en la auditoría externa.
- 3.11 **Financiamiento retroactivo.** El Banco podrá financiar retroactivamente, con cargo a los recursos del préstamo, gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo en obras, bienes y consultorías para el programa hasta por la suma de US\$60.000.000 (equivalente a 20% del monto del préstamo), siempre que se hayan cumplido requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 16 de mayo de 2019 (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.
- 3.12 **Auditoría externa.** El FFFIR presentará al Banco anualmente, dentro de los 120 días del cierre del respectivo ejercicio fiscal, los estados financieros del proyecto debidamente auditados por la Auditoría General de la Nación (AGN) o por una firma de auditores independientes aceptables al Banco y cuyo costo será financiado con recursos del préstamo.
- 3.13 **Mantenimiento.** Las provincias que accedan a través del FFFIR a financiamiento de la presente operación estarán a cargo del mantenimiento y operación de las obras ejecutadas a través de sus respectivas DPV. Los presupuestos anuales asignados a mantenimiento de la red por parte de las DPV que estarán a cargo de las obras de la muestra son adecuados (ver [EEO#1](#), página 117) y se estima que la asignación de fondos a este fin es adecuada en todas las provincias (ver nota al pie de página 14). Se prevé incluir cláusulas de mantenimiento en los convenios que suscribirá el FFFIR con las provincias (§3.2).

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

- 3.14 El Plan de Monitoreo y Evaluación ([EER#2](#)) acompañará la ejecución del programa de conformidad con los indicadores de avance definidos en la Matriz de Resultados, la realización de las actividades propuestas, y la ejecución física y financiera de los productos. Para ello, se utilizarán los siguientes instrumentos: (i) el POA, el Plan de Ejecución del Proyecto (PEP) y el PA; (ii) informes semestrales de progreso que incluirán información, entre otros, sobre: avance en los indicadores de monitoreo de resultados, de ejecución física y financiera del

---

<sup>49</sup> Aplica para todos los procesos de contratación de obras cuyo costo estimado sea >US\$25.000.000, de bienes y servicios >US\$1.500.000, de consultorías – firmas >US\$1.000.000 y todas las contrataciones directas.



- programa; reporte del cumplimiento de los requisitos socioambientales; y, estimación del flujo de fondos para los siguientes semestres; y (iii) evaluación final del proyecto (Informe de Terminación del Proyecto [PCR]).
- 3.15 El FFFIR presentará al Banco una evaluación final dentro de los 90 días contados a partir de la fecha en que se haya alcanzado el 95% de los desembolsos del proyecto. Esta evaluación incluirá al menos: (i) un análisis de costo-beneficio ex post, bajo la misma metodología del análisis ex ante, e incluirá la comparación de los resultados a efecto de verificar los supuestos y parámetros considerados, todo conforme al detalle establecido en el [EER#2](#); (ii) los resultados de la ejecución financiera; (iii) el cumplimiento de las metas establecidas, de acuerdo a los indicadores de resultados acordados; y (iv) el cumplimiento de los compromisos contractuales.



Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		AR-L1307
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Objetivos de desarrollo del BID		
Retos Regionales y Temas Transversales	-Productividad e Innovación -Equidad de Género y Diversidad -Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental -Capacidad Institucional y Estado de Derecho	
Indicadores de desarrollo de países	-Caminos construidos o mejorados (km)*	
2. Objetivos de desarrollo del país		
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	GN-2948	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2019.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución		7.6
3.1 Diagnóstico del Programa		2.4
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		3.6
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		1.6
4. Análisis económico ex ante		10.0
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE		3.0
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		3.0
4.3 Supuestos Razonables		1.0
4.4 Análisis de Sensibilidad		2.0
4.5 Consistencia con la matriz de resultados		1.0
5. Evaluación y seguimiento		8.5
5.1 Mecanismos de Monitoreo		2.5
5.2 Plan de Evaluación		6.0
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad		Medio
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad		Si
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales		Si
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación		Si
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)		
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto		

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

**Nota de valoración de la evaluabilidad:** Esta es una operación de obras múltiples de US\$300 millones a ser ejecutada por el Ministerio de Hacienda y por el Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional (FFIR). El objetivo general del programa es contribuir a la mejora de la competitividad de las provincias. El objetivo específico es mejorar la calidad de servicio de la Red Vial Provincial (RVP) y la Red Vial Municipal (RVM). La RVP vincula las redes rurales con la red vial nacional que brinda acceso a los principales puertos y centros de consumo del país. Dicha red tiene una longitud de 200.475 km, de los cuales el 23% está pavimentado (45.418 km), el 20% son caminos de ripio (41.889 km) y el 57% son caminos de tierra (113.168 km). Los estándares de conservación son en general deficientes. Se estima que al menos 20% de la extensión pavimentada está en mal estado. Desde el punto de vista técnico y económico, gran parte de las vías de ripio y tierra necesitan de pavimentación. El crecimiento de las cargas, principalmente de granos que aumentó de 37 a 125 millones de toneladas anuales de 1992 a 2017, y la baja participación del ferrocarril en la matriz de transporte de cargas (5%) han ejercido presión sobre la RVP. La RVM tiene aproximadamente 390.000 km de longitud y abarca vías urbanas y caminos rurales. En la última década, la densidad de las principales aglomeraciones de Argentina se redujo en 10,8% y el crecimiento anual de área urbana se aceleró, pasando de una tasa anual del 1,2% al 1,8%. En muchas localidades la conexión con rutas nacionales y provinciales se realiza a través de vías urbanas resultando en que vehículos pesados circulan por áreas centrales, generando congestión. Según el Reporte de Competitividad Global, Argentina ocupa el puesto 62 de 140 países en cuanto a calidad y disponibilidad de infraestructura, y el puesto 93 en calidad de sus carreteras. El proyecto busca la reducción de los siguientes indicadores: i) costo promedio de operación vehicular (vehículos livianos, ómnibus y camiones), ii) tiempo de viaje promedio, iii) interrupciones parciales del tránsito y iv) tiempo de viaje de los usuarios en las carreteras y vías urbanas.

El análisis económico ex-ante de la intervención es apropiado. Se llevó a cabo sobre una muestra representativa de caminos y una intervención urbana (circunvalación de Gualaguaychú) con supuestos razonables y estándar para este tipo de proyectos. El análisis de sensibilidad es razonable. El valor presente neto del total de las obras de la muestra representativa es de US\$43,9 millones. La tasa interna de retorno esperada del total del programa es de 18% e incluye obras de la muestra, obras adicionales proyectadas y los componentes de fortalecimiento institucional y gestión, bajo supuestos razonables.

El plan de evaluación del proyecto propone realizar un análisis costo-beneficio ex-post que está bien presentado y desarrollado. Este tipo de análisis no permite medir la efectividad ex-post, pero sí la eficiencia del proyecto a su finalización.

**MATRIZ DE RESULTADOS**

Objetivo	El objetivo general del programa es contribuir a la mejora de la competitividad regional. El objetivo específico es mejorar la calidad de servicio en la Red Vial Provincial (RVP) y la Red Vial Municipal (RVM)																																								
Resultado: (i) Mejorar la calidad de servicio en la Red Vial Provincial y la Red Vial Municipal																																									
Indicadores de Resultados	Línea de base				Meta				Medios de Verificación/Comentarios																																
Tipo de obra: pavimentaciones nuevas RVP																																									
Costo promedio de operación vehicular (COV) <sup>1</sup> (US\$ constantes/veh.km)	<table><tr><td colspan="2">Vehículo tipo</td><td>US\$/veh.km (2019)</td></tr><tr><td colspan="2">Livianos</td><td>1.06</td></tr><tr><td colspan="2">Ómnibus</td><td>7.10</td></tr><tr><td rowspan="2">Camiones</td><td>Livianos</td><td>2.04</td></tr><tr><td>Pesados</td><td>2.47</td></tr></table>				Vehículo tipo		US\$/veh.km (2019)	Livianos		1.06	Ómnibus		7.10	Camiones	Livianos	2.04	Pesados	2.47	<table><tr><td colspan="2">Vehículo tipo</td><td>US\$/veh.km (2024)</td><td>Reducción %</td></tr><tr><td colspan="2">Livianos</td><td>0.57</td><td>-46%</td></tr><tr><td colspan="2">Ómnibus</td><td>3.52</td><td>-50%</td></tr><tr><td rowspan="2">Camiones</td><td>Livianos</td><td>1.11</td><td>-46%</td></tr><tr><td>Pesados</td><td>1.29</td><td>-48%</td></tr></table>			Vehículo tipo		US\$/veh.km (2024)	Reducción %	Livianos		0.57	-46%	Ómnibus		3.52	-50%	Camiones	Livianos	1.11	-46%	Pesados	1.29	-48%	Evaluación económica ex post
					Vehículo tipo		US\$/veh.km (2019)																																		
					Livianos		1.06																																		
					Ómnibus		7.10																																		
					Camiones	Livianos	2.04																																		
Pesados	2.47																																								
Vehículo tipo		US\$/veh.km (2024)	Reducción %																																						
Livianos		0.57	-46%																																						
Ómnibus		3.52	-50%																																						
Camiones	Livianos	1.11	-46%																																						
	Pesados	1.29	-48%																																						
Tiempo promedio de viaje (minutos de viaje en tramo de 100 km/vehículo tipo) <sup>2</sup>	<table><tr><td colspan="2">Vehículo tipo</td><td>Tiempo cada 100 km minutos (2019)</td></tr><tr><td colspan="2">Livianos</td><td>154</td></tr><tr><td colspan="2">Ómnibus</td><td>167</td></tr><tr><td rowspan="2">Camiones</td><td>Livianos</td><td>158</td></tr><tr><td>Pesados</td><td>176</td></tr></table>				Vehículo tipo		Tiempo cada 100 km minutos (2019)	Livianos		154	Ómnibus		167	Camiones	Livianos	158	Pesados	176	<table><tr><td colspan="2">Vehículo tipo</td><td>Tiempo cada 100 km minutos (2024)</td><td>Reducción %</td></tr><tr><td colspan="2">Livianos</td><td>74</td><td>-52%</td></tr><tr><td colspan="2">Ómnibus</td><td>80</td><td>-52%</td></tr><tr><td rowspan="2">Camiones</td><td>Livianos</td><td>79</td><td>-50%</td></tr><tr><td>Pesados</td><td>84</td><td>-52%</td></tr></table>			Vehículo tipo		Tiempo cada 100 km minutos (2024)	Reducción %	Livianos		74	-52%	Ómnibus		80	-52%	Camiones	Livianos	79	-50%	Pesados	84	-52%	
					Vehículo tipo		Tiempo cada 100 km minutos (2019)																																		
					Livianos		154																																		
					Ómnibus		167																																		
					Camiones	Livianos	158																																		
Pesados	176																																								
Vehículo tipo		Tiempo cada 100 km minutos (2024)	Reducción %																																						
Livianos		74	-52%																																						
Ómnibus		80	-52%																																						
Camiones	Livianos	79	-50%																																						
	Pesados	84	-52%																																						

<sup>1</sup> Los COV se obtuvieron de las salidas del modelo HDM-4 para las 2 obras de muestra de pavimentaciones nuevas (RP 1 Catamarca, RP 23 Entre Ríos), más futuras obras de este tipo estimadas y modeladas. La metodología de estimación de obras futuras, tanto de pavimentación como de rehabilitación, está presentada a partir de la pág. 71 del [EEO#1](#).

<sup>2</sup> Se calculó la reducción del tiempo sobre las mismas obras mencionadas en 1, y se prorrateó al indicador por cada 100 km de recorrido. En el escenario ex post el logro de la meta se calculará midiendo tiempos de recorrido por el método de vehículo flotante para todas las obras viales de rutas ejecutadas del Programa. Los costos de aplicar esta metodología no son elevados y las DPVs tienen capacidad adecuada para realizarlo. Para detalles del cálculo ([EEO#1](#)).

Días de interrupción parcial del tránsito por punto (días de interrupción parcial x cantidad de puntos en la vía con interrupción parcial)	50 días <sup>3</sup>	0 días																																		
Tipo de obra: Rehabilitación RVP																																				
Costo promedio de operación vehicular (COV) <sup>4</sup> (US\$ constantes/ veh.km)	<table><tr><th colspan="2">Vehículo tipo</th><th>US\$/veh.km (2019)</th></tr><tr><td colspan="2">Livianos</td><td>0.54</td></tr><tr><td colspan="2">Ómnibus</td><td>3.23</td></tr><tr><td rowspan="2">Camiones</td><td>Livianos</td><td>1.06</td></tr><tr><td>Pesados</td><td>1.41</td></tr></table>	Vehículo tipo		US\$/veh.km (2019)	Livianos		0.54	Ómnibus		3.23	Camiones	Livianos	1.06	Pesados	1.41	<table><tr><th colspan="2">Vehículo tipo</th><th>US\$/veh.km (2024)</th><th>Reducción %</th></tr><tr><td colspan="2">Livianos</td><td>0.53</td><td>-2%</td></tr><tr><td colspan="2">Ómnibus</td><td>3.16</td><td>-2%</td></tr><tr><td rowspan="2">Camiones</td><td>Livianos</td><td>1.03</td><td>-3%</td></tr><tr><td>Pesados</td><td>1.36</td><td>-3%</td></tr></table>	Vehículo tipo		US\$/veh.km (2024)	Reducción %	Livianos		0.53	-2%	Ómnibus		3.16	-2%	Camiones	Livianos	1.03	-3%	Pesados	1.36	-3%	Evaluación económica ex post
Vehículo tipo		US\$/veh.km (2019)																																		
Livianos		0.54																																		
Ómnibus		3.23																																		
Camiones	Livianos	1.06																																		
	Pesados	1.41																																		
Vehículo tipo		US\$/veh.km (2024)	Reducción %																																	
Livianos		0.53	-2%																																	
Ómnibus		3.16	-2%																																	
Camiones	Livianos	1.03	-3%																																	
	Pesados	1.36	-3%																																	
Tiempo promedio de viaje (minutos de viaje en tramo de 100 km por tipo de vehículo) <sup>5</sup>	<table><tr><th colspan="2">Vehículo tipo</th><th>Tiempo cada 100 km minutos (2019)</th></tr><tr><td colspan="2">Livianos</td><td>71</td></tr><tr><td colspan="2">Ómnibus</td><td>80</td></tr><tr><td rowspan="2">Camiones</td><td>Livianos</td><td>76</td></tr><tr><td>Pesados</td><td>80</td></tr></table>	Vehículo tipo		Tiempo cada 100 km minutos (2019)	Livianos		71	Ómnibus		80	Camiones	Livianos	76	Pesados	80	<table><tr><th colspan="2">Vehículo tipo</th><th>Tiempo cada 100 km minutos (2024)</th><th>Reducción %</th></tr><tr><td colspan="2">Livianos</td><td>62</td><td>-12%</td></tr><tr><td colspan="2">Ómnibus</td><td>71</td><td>-12%</td></tr><tr><td rowspan="2">Camiones</td><td>Livianos</td><td>70</td><td>-7%</td></tr><tr><td>Pesados</td><td>71</td><td>-12%</td></tr></table>	Vehículo tipo		Tiempo cada 100 km minutos (2024)	Reducción %	Livianos		62	-12%	Ómnibus		71	-12%	Camiones	Livianos	70	-7%	Pesados	71	-12%	
Vehículo tipo		Tiempo cada 100 km minutos (2019)																																		
Livianos		71																																		
Ómnibus		80																																		
Camiones	Livianos	76																																		
	Pesados	80																																		
Vehículo tipo		Tiempo cada 100 km minutos (2024)	Reducción %																																	
Livianos		62	-12%																																	
Ómnibus		71	-12%																																	
Camiones	Livianos	70	-7%																																	
	Pesados	71	-12%																																	

<sup>3</sup> Según estimaciones ex ante se registran aproximadamente 30 días al año con condiciones de difícil circulación que generan cortes parciales diarios en diversos puntos de la RP1 de Catamarca y de 20 días con cortes parciales al año por lluvias en la RP23 de Entre Ríos.

<sup>4</sup> La línea de base se obtuvo del modelo HDM-4 para la obra de rehabilitación de muestra (RP6 y RP8 de Río Negro), más la modelación de futuras obras de rehabilitación (tramos ficticios) evaluados. Se utilizó el mismo modelo para estimar la línea de base y metas de tiempo de viaje para este tipo de obra.

Tipo de obra: Accesos, circunvalaciones y otras obras de movilidad urbana en la RVM <sup>6</sup>			
Tiempo de viaje de los usuarios en obras urbanas/periurbanas (minutos/usuario). <b>Ver nota 1.</b>	29	19	Encuestas y mediciones ex ante y ex post

**Nota 1:** la línea de base y su base son estimaciones realizadas por la Municipalidad de Gualeguaychú. Se realizará una encuesta de tránsito previo al inicio de las obras a fin de establecer esta información con mayor precisión.

<sup>6</sup> De acuerdo a lo establecido en el Componente 1 del Programa podrán incluirse accesos a localidades, circunvalaciones, desvíos, mejoras en calles urbanas, construcción de aceras, bisiendas, dársenas para pasajeros, pasarelas, obras de seguridad vial urbana, carriles exclusivos para transporte público, semaforizaciones. Según sea la magnitud y la tipología de obras futuras en la RVM (por ejemplo, la construcción de un nuevo acceso a una ciudad), las mismas podrán ser evaluadas con los indicadores del modelo HDM-4 previstos para obras de rehabilitación y pavimentación de la RVP.

Productos esperados del programa									
Indicadores de producto	Unidad de medida	Línea Base	Año					Meta acumulada	Medios de verificación/comentarios
			2020	2021	2022	2023	2024		
Componente 1: Obras civiles									
Km de obras RVP (nuevas pavimentaciones) <sup>7</sup>	Km	0	29,1	59,2	23,4	23,3	15,5	150,5	Informes de la inspección técnica. Actas de recepción de obras
Km de obras RVP (rehabilitaciones)	Km	0	45,7	103,5	52,3	52,3	34,8	288,6	
Km de obras en la RVM	Km	0	4,5	14,1	11,1	11,0	7,4	48,1	
Inspecciones técnicas y socioambientales de obra contratadas	Consultorías	0	2	5	5	5	1	18	Informes semestrales de progreso
Estudios de preinversión realizados	Estudios	0	8	8	8	8	8	40	
Componente 2: Fortalecimiento institucional									
Capacitación a DPVs en aspectos técnicos de la gestión vial diseñada	Consultorías	0	1	0	0	0	0	1	Informes semestrales de progreso
Capacitación a DPVs en aspectos de infraestructura vial resiliente diseñada	Consultorías	0	1	0	0	0	0	1	
Capacitación a DPVs en aspectos de equidad de género en el sector de la construcción/transporte diseñada	Consultorías	0	1	0	0	0	0	1	
Funcionarios de DPVs u otras reparticiones provinciales y municipales capacitados en aspectos técnicos de la gestión vial	Personas	0	0	25	25	15	0	65	

<sup>7</sup> Abarca los kilómetros correspondientes a las obras de la muestra y la proyección de kilómetros a ejecutar con el monto remanente del componente "Obras Civiles" del Programa. La distribución de los montos asignados a cada tipo de obra "futura" mantiene la misma distribución de la muestra (76% destinado a pavimentaciones y rehabilitaciones en la RVP -de los cuales 40% corresponde a nuevas pavimentaciones y 60% a rehabilitaciones- y el 24% para obras de mejora en la RVM -de los cuales 80% corresponden a accesos y circunvalaciones y el 20% a obras de movilidad urbana). Ver pág. 68 y siguientes del [EEO#1](#) para estimación de los respectivos costos por kilómetro considerados para estimar los productos fuera de la muestra.

Funcionarios de DPVs u otras reparticiones provinciales y municipales capacitados en aspectos de infraestructura vial resiliente	Personas	0	0	25	25	15	0	<b>65</b>	Informes semestrales de progreso
Funcionarios de DPVs u otras reparticiones provinciales y municipales capacitados en aspectos de equidad de género en el sector de la construcción	Personas	0	0	25	25	15	0	<b>65</b>	
Planillas de supervisión de obras FFFIR digitalizadas	Unidad	0	1	0	0	0	0	<b>1</b>	
Tablets/laptops carga de informes de supervisión FFFIR	Unidad	0	5	0	0	0	0	<b>5</b>	

## ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

**PAÍS:** Argentina  
**PROYECTO N°:** AR-L1307  
**NOMBRE:** Programa Federal de Infraestructura Regional de Transporte.  
**ORGANISMO EJECUTOR (OE):** Ministerio de Hacienda (MH) y Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional (FFFIR)  
**EQUIPO FIDUCIARIO:** Marilia Santos y Teodoro Noel (FMP/CAR)

### I. RESUMEN EJECUTIVO

- 1.1 El programa será financiado mediante un préstamo de inversión de obras múltiples de US\$300 millones destinados a proyectos de transporte en las provincias cuyo objetivo será financiar obras públicas de infraestructura necesarias para el desarrollo productivo provincial.
- 1.2 El prestatario será la República Argentina y los organismos co-ejecutores serán el Ministerio de Hacienda (MH) a través de la Dirección de Programas y Proyectos Especiales con Enfoque Sectorial Amplio (DPPEESA) y el Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional (FFFIR).
- 1.3 Para evaluar la capacidad del OE en materia fiduciaria (adquisiciones y financiera), se aplicó la metodología del Sistema de Evaluación de Capacidad Institucional (SECI) al FFFIR.
- 1.4 La evaluación realizada cubrió los sistemas de: programación de actividades y componentes, organización administrativa, administración de personal, administración de bienes y servicios, administración financiera, control interno y externo. La evaluación indicó que el FFFIR cuenta con capacidad institucional y un grado de desarrollo satisfactorio, y un nivel de riesgo bajo para la ejecución del programa.

### II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR (OE)

- 2.1. El FFFIR creado en 1997<sup>1</sup>, es un fideicomiso, dependiente del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda (MIOPyV), cuyo objetivo es financiar proyectos de infraestructura económica en las provincias.
- 2.2. La asistencia financiera se efectuará mediante préstamos autorizados mediante un informe de la autoridad competente<sup>2</sup>, en el Marco de la Ley 27.428. Las transferencias a las provincias serán realizadas en forma de préstamos en dólares estadounidenses. Las transferencias a las Provincias serán realizadas en forma de préstamos en dólares estadounidenses y el correspondiente repago se realizará en favor del FFFIR.
- 2.3. Los sistemas fiduciarios utilizados para la ejecución del programa son el Presupuestario a través del Sistema Integrado de Información Financiera (SIDIF) y el Sistema de Información y Contabilidad (UEPEX).

---

<sup>1</sup> Mediante Ley N° 24.855 de 1997.

<sup>2</sup> Actualmente dicho informe es emitido por la Subsecretaría de Relaciones con Provincias de la Secretaría de Provincias y Municipios del MIOPyV.

### III. EVALUACIÓN DEL RIESGO FIDUCIARIO Y ACCIONES DE MITIGACIÓN

- 3.1 El resultado del SECI concluye que la calificación general del FFFIR es de un “Desarrollo Satisfactorio y Riesgo Bajo”, sin embargo, es importante mencionar que este no se ha desempeñado anteriormente como ejecutor de préstamos con financiamiento multilateral. En este contexto es importante su fortalecimiento en la preparación de Planes Operativos Anuales, evaluación y gestión de riesgos para la cartera de proyectos, políticas de adquisiciones y gestión financiera del Banco, informes de seguimiento requeridos por el Banco, y el uso del sistema UEPEX.
- 3.2 Para analizar los riesgos de la operación, el Jefe de Equipo de Proyecto (JEP) aplicó la metodología de Gestión de Riesgos en Proyectos (GRP), detectando los siguientes riesgos fiduciarios:

**Cuadro 1. Aspectos Fiduciarios de Adquisiciones**

Capacidad Institucional			
Capacidad Institucional		Satisfactoria	Herramienta: SECI
Riesgo Fiduciario			
Riesgo Fiduciario <sup>3</sup>		Medio	Herramienta: GRP
Tipo de riesgo <sup>4</sup>	Riesgo	Calificación	Acciones de Mitigación
AD/GF	Las modificaciones a los proyectos no cuentan con el fundamento técnico y/o fiduciario que respalde los cambios	Medio	El Reglamento Operativo del Programa (ROP) detallará los procedimientos que aseguren que las modificaciones de los proyectos cuenten con la no objeción del Banco cuando corresponda
AD	Demoras en la realización de los procesos de adquisiciones por desconocimiento de las políticas por parte de las provincias y del FFFIR	Medio	Capacitación y seguimiento al OE y las provincias El ROP indica el detalle de los flujos y políticas que aplican para las adquisiciones previstas

### IV. ASPECTOS A CONSIDERAR EN ESTIPULACIONES ESPECIALES A LOS CONTRATOS

- 4.1 Se incluyen a continuación aquellos acuerdos y requisitos que deberán ser considerados en las estipulaciones especiales:
- Adquisiciones.** Se aplicarán las Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID (GN-2349-9) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-9) para todas las adquisiciones realizadas por el OE.
  - Gestión de desembolsos.** El ejecutor deberá presentar la planificación financiera del programa de acuerdo con los lineamientos acordados entre el

<sup>3</sup> Si bien el riesgo total es bajo, se tomarán acciones para mitigar riesgos específicos que fueron calificados como Medio según el GRP.

<sup>4</sup> Gestión Financiera (GF); Adquisiciones (AD).



Banco y el país. El porcentaje mínimo que se requerirá para la reposición de anticipo de fondos será del 80%.

- c. **Tipo de cambio.** Para efectos de lo estipulado en el Artículo 4.10 de las Normas Generales, las Partes acuerdan que la tasa de cambio aplicable será la indicada en el inciso (b) (i) de dicho Artículo. Para efectos de determinar la equivalencia de gastos incurridos en moneda local con cargo al aporte local, la tasa de cambio acordada será la tasa de cambio del primer día hábil del mes del pago. Para efectos de determinar la equivalencia del reembolso de gastos con cargo al préstamo, la tasa de cambio acordada será la tasa de cambio del primer día hábil del mes de la presentación de la solicitud de reembolso. Adicionalmente, debido a las 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 (tasa de cambio indicada en el inciso (b) (i) del Artículo 4.10 de las Normas Generales).
- d. **Supervisión financiera:**
  - i. La auditoría externa del programa será realizada por una de las firmas de auditoría independiente elegibles para el Banco.
  - ii. El informe que se requerirá para realizar la supervisión financiera adicional a los requeridos para tramitar desembolsos y el de auditoría anual, será el plan financiero.

## **V. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES**

### **A. Ejecución de las adquisiciones**

- 5.1 Las adquisiciones de bienes, obras y servicios diferentes a consultoría y servicios de consultoría realizadas por el OE, se realizarán de acuerdo con las Políticas GN-2349-9 y GN-2350-9, respectivamente. Los procesos de selección y contratación serán supervisados en forma ex ante y ex post según se defina en el respectivo Plan de Adquisiciones (PA), el cual deberá ser manejado a través del SEPA y será revisado y ajustado por el OE, de acuerdo con las necesidades del proyecto. Las modificaciones del PA deberán contar con la respectiva no objeción del Banco, la cual se debe obtener antes de la realización de los procesos allí incluidos. La responsabilidad de aprobación y actualización del PA durante la ejecución es del JEP.
  - a. **Adquisiciones de bienes, obras y servicios diferentes de consultoría.** Los contratos de bienes y servicios diferentes de consultoría<sup>5</sup> generados bajo el proyecto y sujetos a Licitación Pública Internacional (LPI) se ejecutarán utilizando los Documentos Estándar de Licitaciones (DEL) 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 contemplan contrataciones directas en estas categorías, pero las que se definan a lo largo del programa, serán

---

<sup>5</sup> Políticas GN-2349-9 párrafo 1.1: Los servicios diferentes a los de consultoría tienen un tratamiento similar a los bienes.

identificadas previa y oportunamente en el PA, con su respectiva justificación, así como también se deberán identificar los procesos de selección que requieran precalificación de oferentes.

- b. **Selección y contratación de consultores.** Los contratos de Servicios de Consultoría generados bajo el proyecto se ejecutarán utilizando la Solicitud Estándar de Propuestas (SEP) 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. No se contemplan contrataciones directas en esta categoría, pero las que se definan a lo largo del programa, serán identificadas previa y oportunamente en el PA, con su respectiva justificación.
  - (i) **Selección de consultores individuales.** En los casos identificados en el PA, la contratación de consultores individuales se registrará por lo establecido en el documento GN-2350-9, Sección V, párrafos del 5.1 al 5.4.
- c. **Uso de sistema nacional de adquisiciones.** Cualquier sistema o subsistema que sea aprobado con posterioridad será aplicable a la operación. El PA indicará qué contrataciones se ejecutarán a través de los sistemas nacionales aprobados.
- d. **Financiamiento y reconocimiento retroactivo de gastos.** El Banco podrá financiar retroactivamente, con cargo a los recursos del préstamo, gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo en obras, bienes y consultorías para el programa hasta por la suma de US\$60.000.000 (equivalente a 20% del monto del préstamo), siempre que se hayan cumplido requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 16 de mayo de 2019 (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.
- e. **Pertinencia del gasto.** La pertinencia del gasto, los términos de referencia, las especificaciones técnicas y el presupuesto de las adquisiciones que se realicen en el marco del programa serán responsabilidad del JEP y necesitarán siempre de la no objeción previa del Banco.

## B. Montos Límites para Licitación Internacional y Lista Corta con Conformación Internacional (miles US\$)

Cuadro 2. Montos Límites

Método	LPI Obras	LPI Bienes y Servicios Diferentes a la Consultoría	Lista Corta Internacional en Servicios de Consultoría
Monto Límite	≥25.000.000	≥1.500.000	≥1.000.000

Nota: Los procesos de servicios de consultoría de valor mayor al equivalente de US\$200.000 se deben anunciar en los sitios de Internet del UNDB online y del Banco.

## C. Adquisiciones Principales

**Cuadro 3. Adquisiciones Principales**

Actividad	Método de Selección	Fecha Estimada de convocatoria/invitación	Monto Estimado
Obras			
RP 1. Obra básica y pavimentación. Tramo: Empalme RP 18 (Singuil) – Empalme RP 48 (Aconquija)	LPI	T3/2019	31.750.000
RP 23. Obra básica y pavimentación. Tramo Pronunciamiento – Villa Elisa	LPN		22.500.000
Circunvalación Vial de Gualeguaychú			22.260.000
Bacheo y rehabilitación RP6 y RP8 Río Negro			14.740.000
Firmas			
Diseño de módulo de capacitación en metodologías y herramientas para diseño de proyectos viales resilientes al cambio climático	SBCC	T1/2020	40.000
Diseño de módulo de capacitación sobre género en el sector de la construcción			30.000
Diseño e implementación de herramienta digital de supervisión de obra			100.000

\* Para acceder al PA, haga clic [aquí](#).

## D. Supervisión de Adquisiciones

- 5.2 Las adquisiciones serán supervisadas de manera ex ante según lo que se indique en el PA. Las visitas de revisión ex post se realizarán, cada 12 meses, sus reportes incluirán al menos una visita de inspección física, escogida de los procesos de adquisiciones revisados.
- 5.3 Es requerida la revisión ex ante de todos los procesos de Obras de costo estimado >25.000.000, de Bienes y Servicios >1.500.000, de Consultorías – firmas >1.000.000 y todas las Contrataciones Directas.

## E. Disposiciones Especiales

- 5.4 **Medidas para reducir las probabilidades de corrupción.** Atender las disposiciones de las Políticas GN-2349-9 y GN-2350-9 en cuanto a prácticas prohibidas. También será deber del ejecutor revisar el listado de firmas y personas sancionadas para participar en procesos financiados por la banca multilateral.
- 5.5 **Otros procedimientos especiales.** Mantener el PA actualizado de acuerdo con las necesidades del proyecto e integrado a la planificación del mismo.

## F. Registros y Archivos

- 5.6 La documentación de los procesos de adquisiciones llevadas por el proyecto deberá estar archivados en la oficina del OE, la cual es responsable de mantener los registros y archivos debidamente ordenados, clasificados y actualizados con toda la documentación que generen los procesos de adquisición y contratación. Para la preparación y archivo de los reportes del proyecto se deben utilizar los formatos o procedimientos que han sido acordados y están descritos en el ROP.

## **VI. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA GESTIÓN FINANCIERA**

### **A. Programación y Presupuesto**

- 6.1 Para la ejecución presupuestaria a nivel Nacional, el FFFIR será responsable del proceso de formulación y programación del presupuesto anual, encargado de realizar todos los procedimientos conducentes a la consolidación del presupuesto anual para su aprobación.
- 6.2 A medida que surgen necesidades de ampliaciones o reasignaciones de partidas, el FFFIR, sobre la base de información que le proveerán las provincias que ejecuten obras bajo el Programa, solicitará las modificaciones presupuestarias de acuerdo con las normas y procedimientos internos que quedarán establecidos en borrador de reglamento operativo ([ROP](#)). A nivel nacional, los créditos presupuestarios se ejecutan mediante cuotas de compromiso trimestrales y mensuales de devengado, las cuales son asignadas por la Oficina Nacional de Presupuesto.
- 6.3 No se anticipan dificultades para el manejo presupuestario que afecten la ejecución.

### **B. Tesorería y Gestión de Desembolsos**

- 6.4 Los desembolsos se realizarán con base en un plan financiero detallado, cuyo modelo ha sido acordado con las autoridades del Ministerio de Hacienda y el FFFIR.
- 6.5 Cada provincia abrirá una cuenta específica en el Banco Nación para uso exclusivo de los recursos del préstamo.

### **C. Contabilidad, Sistemas de Información y Generación de Reportes**

- 6.6 El FFFIR utilizará el sistema UEPEX como sistema de administración financiera. El registro de la contabilidad se hará en base de caja y se seguirán las Normas Internacionales de Información Financiera cuando aplique de acuerdo con los criterios nacionales establecidos. Los informes financieros requeridos serán: (i) Plan de Ejecución Financiera para hasta 180 días posteriores a la solicitud de anticipos; (ii) estados financieros anuales auditados, según lo estipulado en el artículo 7.03 inciso (a) de las Normas Generales del Contrato de Préstamo; y (iii) otros informes a ser requeridos por los especialistas fiduciarios.

### **D. Control Interno y Auditoría Interna**

- 6.7 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**

- 6.8 La auditoría externa del programa será realizada por una de las firmas de auditoría independiente elegibles para el Banco.

**F. Supervisión financiera de proyecto<sup>6</sup>**

- 6.9 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 “escritorio” previstas para el programa que incluye el alcance de las acciones operacional, financiera y contable, de cumplimiento y legalidad, frecuencia y responsable de las mismas.
- 6.10 El informe que se requerirá para realizar la supervisión financiera, adicionales a los requeridos para tramitar desembolsos y el de auditoría anual, será el Plan Financiero.

**G. Mecanismo de ejecución**

- 6.11 El MH, a través de la DPPEESA, será responsable de solicitar y recibir los fondos del préstamo del Banco y los transferirá al FFFIR para la ejecución del programa. La transferencia de los recursos será llevada a cabo mediante aportes de capital al FFFIR, que el MH efectuará bajo los términos pautados en un Convenio de Transferencia y Ejecución Financiera que será suscrito entre el MH y el FFFIR (ver párrafo ¶3.1 de la Propuesta de Préstamo). El FFFIR será responsable de la coordinación general del programa, de la gestión de todos los recursos de este, del otorgamiento de los financiamientos a las provincias beneficiarias y de la supervisión todo lo relativo a la ejecución física y contable-financiera de los proyectos de obras a ser ejecutados con los recursos del programa. Los proyectos de obras específicos serán ejecutados por las provincias, que serán subejecutores del programa. A tal fin, las provincias y el FFFIR suscribirán convenios que definirán: los recursos, derechos y obligaciones asociados a la implementación de los proyectos; los mecanismos de repago de los créditos; requisitos para cumplir las políticas de adquisiciones, de gestión financiera y las normas sobre prácticas prohibidas del Banco, entre otros. Los detalles de la ejecución del programa se encuentran en el borrador de [ROP](#) y en la Propuesta de Préstamo.

---

<sup>6</sup> Ver Guía OP-273-6, Anexo I.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-\_\_\_/19

Argentina. Préstamo \_\_\_/OC-AR a la República Argentina. Programa Federal de Infraestructura Regional de Transporte

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 del Programa Federal de Infraestructura Regional de Transporte. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$300.000.000, 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 del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2019)

LEG/SGO/CSC/EZSHARE-1044359933-17880  
Pipeline No. AR-L1307