

DOCUMENTO CONCEPTUAL DE PROYECTO (DCP)
ARGENTINA
11 DE OCTUBRE DE 2006

DATOS BÁSICOS

| | | |
|--------------------------------|--|-------------------------|
| Título del Proyecto: | Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande | |
| Número del Proyecto: | AR-L1014 | |
| Esquema de Proyecto: | 10 de mayo de 2006 | |
| Jefe de División: | Silvia B. Sagari (RE1/FI1) | |
| Equipo de Proyecto: | Jefe de Equipo: Rafael Acevedo (RE1/FI1); Otros miembros: Emilio Sawada (RE1/FI1), Luis Uechi (RE1/FI1), Felipe Targa (RE1/FI1), Raúl Couchonnal (COF/CAR), Diego Caminal (COF/CAR), Dana Martin (LEG/OPR), y Jorge Ordoñez (RE1/FI1). | |
| Prestatario y garante: | República Argentina | |
| Organismo Ejecutor: | Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (MPFIPyS), a través de la Unidad de Coordinación de Programas y Proyectos con Financiamiento Externo (UCPPFE), y la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) como coejecutor. | |
| Período de Ejecución | 60 meses | |
| Plan de financiamiento: | BID: (Capital Ordinario) | US\$ 800.000.000 |
| | Local: | <u>US\$ 200.000.000</u> |
| | Total: | US\$ 1.000.000.000 |
| Fechas tentativas: | Misión de Análisis: | IV Trimestre 2006 |
| | Directorio: | I Trimestre 2007 |

I. MARCO DE REFERENCIA

A. Introducción

- 1.1 Este documento presenta una propuesta de financiamiento para proyectos de mejoramiento y ampliación de la red vial provincial y nacional en las provincias del Noroeste y Noreste Argentino (NOA-NEA) en el marco del Programa de Desarrollo e Integración del Norte Grande y del desarrollo del sector vial del país. Los proyectos seleccionados para el financiamiento mejorarán de manera sostenible el transporte terrestre de cargas y pasajeros en corredores prioritarios de la red vial del NOA-NEA, y facilitarán la integración de las diversas regiones productivas del Norte Grande al proceso de desarrollo económico y social en el resto del país.

B. La Región del Norte Grande

- 1.2 La Región del Norte Grande (RNG) comprende las provincias de Catamarca, Corrientes, Chaco, Formosa, Jujuy, Misiones, Tucumán, Salta y Santiago del Estero. El nivel de desarrollo social y económico de estas provincias ha sido notoriamente inferior al resto del país. Con una superficie mayor a un tercio del territorio continental argentino y con aproximadamente 7,5 millones de habitantes, que

representa el 20% de la población de Argentina, la región sólo genera el 10,4% del Producto Interno Bruto (PIB) del país¹, y exporta el 8% del total nacional. A finales del 2005, más del 50% de la población de los principales aglomerados urbanos de la región se encontraba por debajo de la línea de pobreza y el 20% por debajo de la línea de indigencia². Adicionalmente, su tasa de analfabetismo es del 5,4%, más del doble de la media del país; la mortalidad infantil es del 19 por mil, sobre una media nacional de 14,4 por mil; y la proporción de hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) es del 18,6%, sobre una media nacional del 14,3%³.

- 1.3 El Gobierno Nacional ha iniciado acciones integrales tendientes a una reparación histórica de estos desequilibrios regionales, incluyendo obras de infraestructura para dinamizar e integrar las actividades productivas. El Programa de Desarrollo e Integración del Norte Grande incluye proyectos de inversión en infraestructura vial, hídrica y de transmisión eléctrica. La operación que se presenta en este documento corresponde a los proyectos de infraestructura vial.

C. Transporte y sector productivo

- 1.4 Las exportaciones han tenido un rol clave en la recuperación y crecimiento de la economía argentina en general, y en particular de las economías de las provincias que componen la RNG. El Gobierno Argentino ha fijado como uno de sus principales objetivos de política económica incrementar las exportaciones⁴. Para lograrlo, el sector externo de cada región del país necesitará incrementar su productividad, conquistar nuevos mercados, agregar más valor a la composición actual de las exportaciones, y en el sector agrícola, expandir exitosamente la frontera geográfica de producción. La existencia de una red eficiente de transporte y una amplia gama de servicios logísticos capaces de sostener el crecimiento de la demanda del sector externo son condiciones necesarias para alcanzar el objetivo del Gobierno. Debe tenerse presente que para incrementar la competitividad, no sólo debe atenderse la eficiencia de los procesos logísticos de las exportaciones, sino también de los movimientos a lo largo de toda la cadena de valor, lo que involucra flujos domésticos y de importación.
- 1.5 Por la red vial argentina se moviliza aproximadamente el 80% del volumen total de carga transportada en el país. El sector transporte tiene una gran relevancia en la actividad productiva, facilitando la integración regional y el acceso a mercados internacionales. Los costos logísticos, y en particular los costos de transporte, tienen una gran incidencia en la estructura de costos del aparato productivo del país⁵.

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

² Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). Encuesta Permanente de Hogares. Incidencia de la Pobreza y de la Indigencia en 28 aglomerados urbanos. Resultados del segundo semestre del 2005.

³ Datos del INDEC.

⁴ El Gobierno ha establecido como meta alcanzar los US\$60.000 millones anuales en exportaciones para el 2010, lo cual implica un crecimiento del 50% (8,5% por año) partiendo de una base de US\$40.000 millones exportados en el 2005.

⁵ Se estima que el 27% de los costos de exportación corresponden a costos logísticos, comparado con un 7% en países industrializados. Asimismo, el 60% de los costos logísticos corresponde a costos de transporte

- 1.6 La estructura productiva de la RNG es predominantemente agropecuaria, con excepción de Catamarca donde predomina la minería. Una gran parte de la producción en la RNG es exportada o distribuida en cadenas productivas de mercados regionales y nacionales. El incremento en la producción regional y las exportaciones está ejerciendo una presión cada vez mayor sobre la infraestructura de transporte, evidenciándose en el congestionamiento de nodos críticos de acopio, almacenamiento y transferencias de cargas, y en un serio riesgo de deteriorarse ante el aumento del volumen de cargas y de la motorización⁶. Esta presión se traduce en altos costos de transporte, particularmente en regiones como el NOA y NEA, que están alejadas de los centros de transformación de las *commodities* agrícolas y de los tres circuitos principales del comercio exterior argentino⁷, los cuales son cada vez más relevantes en la estructura de costos de producción en la región. Para mantener la competitividad regional, reducir el atraso relativo con el resto del país y no desfavorecer la actividad económica y el desarrollo productivo, es necesario que los incrementos en la producción de la RNG sean acompañados con nuevas inversiones en infraestructura y conservación vial, manteniendo los costos de transporte competitivos.
- 1.7 Las características de la RNG hacen que la calidad de la infraestructura vial y la eficiencia del transporte de cargas tengan una gran incidencia en la estructura de costos logísticos de su aparato productivo. Por ejemplo, pequeñas y medianas empresas (PyMES) orientadas a la exportación y con mayor número de generación de empleo por unidad de valor exportada, están mostrando una importante dinámica de crecimiento (30% en 2005). Estas PyMES, las cuales resultan fundamentales para la consolidación del crecimiento y desarrollo socio-económico de la RNG, muestran costos logísticos significativamente más altos (aproximadamente 45%) que las grandes empresas del país. Regionalmente, el NOA evidencia costos logísticos de casi un 50% más altos que el promedio de las otras regiones en el país.

D. El subsector vial

- 1.8 **Principales características.** La red vial interurbana comprende aproximadamente 230.125 km (31% pavimentada) y está dividida en dos niveles administrativos⁸: nacional y provincial (Cuadro I-1). La red vial nacional (RVN) y provincial (RVP) pavimentada concentra más del 70% del tráfico interurbano que circula en el país. El 87% de la RVN está pavimentada, por encima del promedio de América Latina (68%), en tanto que la proporción de la RVP que está pavimenta es del 20%.

(parcialmente originado en otras condiciones estructurales: flujo unidireccional de cargas, largas distancias de viaje con densidades bajas de tráfico, gran estacionalidad de la producción, y limitada integración modal).

⁶ En los últimos años se han registrado récords de vehículos incorporados al parque automotor.

⁷ Estos circuitos corresponden al complejo cerealero-oleaginoso Rosario-San Lorenzo, el puerto de Buenos Aires, y el movimiento de cargas a través de pasos de frontera, en particular el de Paso de los Libres y el del Cristo Redentor.

⁸ Existe un tercer nivel administrativo correspondiente a la red vial municipal, el cual consiste en su gran mayoría de vías de acceso a barrios y caminos rurales, generalmente con tráfico bajo y sin pavimentar.

CUADRO I-1 RED VIAL ARGENTINA

| | Red Vial Nacional (RVN) | Red Vial Provincial (RVP) |
|--|------------------------------------|--------------------------------------|
| Extensión red vial (km) | 38.313 | 191.812 |
| Red Pavimentada | 33.300 km (87%) | 38.400 km (20%) |
| Red Pavimentada en malas condiciones* | 1.700 km (5%) | 8.400 km (22%) |

* Índice de Rugosidad Internacional (IRI)>5

- 1.9 En la RNG el 77% de la RVN y el 15% de la RVP está pavimentada (Cuadro I-2), ambas por debajo del promedio nacional. La proporción de la red vial pavimentada en malas condiciones también es mayor en las provincias del Norte Grande con respecto al promedio nacional en la RVN y RVP. Estos aspectos reflejan el rezago de inversión en el mantenimiento, mejoramiento y ampliación de la infraestructura vial en la RNG *vis à vis* el resto del país.

CUADRO I-2 RED VIAL NORTE GRANDE

| | Red Vial Nacional (RVN) (km) | | | | Red Vial Provincial (RVP) (km) | | | |
|----------------------|-------------------------------------|--------------|---------------|---------------|---------------------------------------|--------------|---------------|---------------|
| | Pavimento | Ripio | Tierra | Total | Pavimento | Ripio | Tierra | Total |
| Catamarca | 687 | 204 | - | 891 | 1.040 | 1.791 | 1.958 | 4.789 |
| Chaco | 780 | - | 329 | 1.109 | 814 | 231 | 4.940 | 5.985 |
| Corrientes | 1.754 | - | - | 1.754 | 728 | 667 | 3.815 | 5.210 |
| Formosa | 755 | - | 555 | 1.310 | 195 | 187 | 2.415 | 2.797 |
| Jujuy | 446 | 422 | 61 | 929 | 449 | 134 | 3.076 | 3.659 |
| Misiones | 629 | - | 199 | 828 | 1.086 | 1.160 | 799 | 3.045 |
| Salta | 1.170 | 287 | 247 | 1.705 | 650 | 2.297 | 3.690 | 6.637 |
| S. del Estero | 1.428 | - | 59 | 1.487 | 1.816 | 1.600 | 15.000 | 18.416 |
| Tucumán | 426 | 37 | - | 463 | 1.089 | 967 | 80 | 2.136 |
| Total | 8.075 | 950 | 1.450 | 10.476 | 7.867 | 9.034 | 35.773 | 52.674 |
| % | 77% | 9% | 14% | 100% | 15% | 17% | 68% | 100% |

- 1.10 **Marco institucional.** La Dirección Nacional de Vialidad (DNV), dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (MPFIPyS), tiene a su cargo la administración de la RVN. La RVP está bajo jurisdicción de 23 Direcciones Provinciales de Vialidad (DPVs). La expansión de la red vial fue inicialmente financiada a través de impuestos a los combustibles, neumáticos, lubricantes, y al valor de registro y venta de vehículos. Estos recursos eran originalmente asignados directamente a la DNV y a las DPVs existentes. Sin embargo, las crecientes presiones fiscales durante la década del 70 y 80 llevaron a que estos fondos comenzaran a ser desviados para otros usos⁹. El recorte significativo de recursos de inversión en el sector durante la década del 80 produjo un alto deterioro de la red vial, al punto que en 1990 la Argentina tenía la menor proporción de vías pavimentadas en buenas condiciones entre los países de ingreso medio-alto¹⁰. Los recortes también afectaron a las provincias donde se ha visto una disminución progresiva en la capacidad de gestión de las DPVs.
- 1.11 **Las reformas de la década del 90.** A partir de 1990, la DNV introdujo nuevos sistemas de gestión vial para atender las actividades de ampliación, rehabilitación y

⁹ Como parte de las reformas económicas llevadas a cabo al final de los 80s, los recursos por concepto de impuestos a combustibles, neumáticos y lubricantes fueron transferidos directamente al Tesoro Nacional y los impuestos al valor de registro y venta de vehículos fueron eliminados.

¹⁰ Un estudio de la red vial argentina en 1992 confirmó que solo el 44% de la RVN pavimentada estaba en buenas condiciones, y un 35% estaba en condiciones críticas.

mantenimiento de la RVN, caracterizados por una amplia participación del sector privado¹¹. Los sistemas de gestión vial que se introdujeron con estas reformas, actualmente vigentes, incluyen: (i) concesión por peaje en vías con tráfico superior a 2.500 vehículos por día (9.460 km)¹²; (ii) Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento (C.Re.Ma), introducidos en 1995 (8.917 km); (iii) construcción, operación, mantenimiento y transferencia (COT) sin financiamiento por peajes (626 km); y (iv) sistema de mantenimiento rutinario contratado, sujeto a la disponibilidad de recursos, a través de convenios con las DPVs (6.630km), modular de contratos con pequeñas empresas (2.492 km), o por resultado cotizados por unidad de medida (km/mes) (199 km). El resto de la red es mantenida por administración directa de la DNV a través de 24 distritos (9.583 km).

- 1.12 **El subsector durante la crisis.** En 1998 el país entró en recesión hasta la profunda crisis de 2002. Ante una crisis económica y social sin precedentes, el Gobierno optó por reducir el costo directo de los servicios de transporte para los usuarios y a posponer inversiones en el sector vial. El Gobierno intentó implementar un nuevo esquema de financiación vial con el objetivo de mejorar la inversión en el sector. El esquema consistía en el cobro de un impuesto y tasa al diesel (gasoil) que era destinado al Fondo Fiduciario del Gasoil (FFG). El FFG tenía por objeto repagar la deuda acumulada a los concesionarios viales hasta el 2003, para evitar ampliar los contratos, y a partir de 2003 financiar nuevas inversiones de infraestructura vial en la RVN a través del Sistema Vial Integrado (SISVIAL), el cual debería recibir el 80% de los fondos del FFG. Después de varias modificaciones a las reglas de asignación de recursos del FFG por Leyes y Decretos, se fijó que el 50% de los fondos del FFG se destinarían a SISVIAL¹³. Los fondos viales de coparticipación provincial, provenientes del impuesto a las gasolinas (naftas), y que financiaban una gran parte de la inversión en la RVP, también se vieron afectados durante la crisis. Este y otros factores influyeron en una reducción paulatina de las transferencias a las DPVs para inversión y mantenimiento vial.
- 1.13 **El subsector después de la crisis.** La crisis llevó a que el programa de concesiones viales lograra alcanzar parcialmente los objetivos de rehabilitación de la red troncal vial y de mejoramiento de la calidad de la infraestructura. El Gobierno logró normalizar parte del subsector relicitando las concesiones de los corredores viales nacionales que finalizaban en octubre de 2003. En este proceso se adjudicaron 12 nuevos contratos de concesión por cinco años para la operación y mantenimiento de las vías, dejando la responsabilidad de ampliación y rehabilitación de la infraestructura vial en manos del propio Gobierno.

¹¹ El sector privado participa aproximadamente en la operación y mantenimiento del 60% de la RVN, bajo distintas formas de gestión.

¹² Una nueva entidad, el Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), fue creada para asumir la responsabilidad y la administración de los contratos de concesión de las vías interurbanas, aún en jurisdicción de la DNV. Los corredores viales con tráfico suficiente para poder ser entregados en concesión por peaje ya fueron concesiones y actualmente permanecen bajo este sistema de gestión.

¹³ La Unidad de Coordinación de Fidecomisos de Infraestructura (UCOFIN), que administra el FFG, también destina el 30% de los fondos al SISTAU (fondo para subsidiar los operadores de buses urbanos) y el 17.5% al SIFER (fondo para subsidiar los operadores de trenes metropolitanos).

- 1.14 Las vías que por sus características y volumen de tránsito podían ser concesionadas al sector privado, con obligaciones del concesionario de realizar las obras de infraestructura con los ingresos de peajes, ya fueron concesionadas (§1.11). Considerando las limitaciones del recaudo por peaje *vis à vis* los montos de inversión vial necesaria en el país, el impacto del peaje en los costos de transporte y la disponibilidad de pago de estos por parte de los usuarios, y la necesidad imperiosa de continuar mejorando la red pavimentada del país, el Gobierno ha decidido que las nuevas inversiones en infraestructura vial se realicen básicamente como obras públicas. La operación y mantenimiento de las nuevas vías se continuará realizando bajo alguno de los esquemas de gestión de mantenimiento existentes, ya sea con o sin peaje, con participación privada a través de contratos tipo C.Re.Ma., o por administración directa a través de las DPVs (§1.11). A pesar de esta situación, se prevén oportunidades interesantes de participación del sector privado en nuevas iniciativas de concesión hacia el futuro.
- 1.15 **Renegociación de contratos de concesión.** Actualmente se encuentran en proceso de renegociación los contratos de las concesiones viales que se extendían más allá del 2003: Caminos del Río Uruguay S.A. (contrato hasta 2018), la cual opera y mantiene la RN 14¹⁴ en las provincias de Entre Ríos y Corrientes, y Caminos del Valle S.A. (contrato hasta 2013)¹⁵. Si bien estos contratos de concesión están siendo renegociados, es importante notar que las obras de mejoramiento, ampliación y rehabilitación, contempladas en el marco del Programa del Norte Grande, no son parte de ninguna de las responsabilidades contractuales de las concesiones viales, y se están planteando como obras públicas. El Banco ya está adelantado la ampliación en los tramos de la RN 14 en la provincia de Entre Ríos, que hacen parte del mismo contrato de concesión, con el préstamo 1294/OC-AR (§1.20).

E. Estrategia del país en el desarrollo regional y el sector vial del Norte Grande

- 1.16 El Gobierno, como parte de su estrategia para la recuperación, crecimiento y desarrollo socio-económico, ha iniciado acciones integrales tendientes a una reparación histórica de los desequilibrios regionales, incluyendo obras de infraestructura para dinamizar e integrar las actividades productivas, principalmente las orientadas al comercio exterior. El acceso generalizado a infraestructura adecuada es clave para poder reducir las inequidades que han caracterizado el desarrollo regional, y en este contexto el Gobierno considera que las mejoras en la infraestructura vial de la RNG son necesarias para mitigar la pobreza y reducir la brecha de desarrollo económico y social de esta región *vis à vis* el resto del país.
- 1.17 Los proyectos que se financiarán con los recursos de este Programa son obras públicas y tienen el carácter de transferencia del Gobierno Federal a las provincias. El Gobierno ha adoptado este esquema para el programa global de Desarrollo e

¹⁴ Está previsto que los tramos de esta ruta en la provincia de Corrientes hagan parte del Programa.

¹⁵ Tanto para Caminos del Valle S.A. como para Caminos del Río Uruguay S.A., el Acta Acuerdo ya fue firmada y aprobada por parte del Procurador del Tesoro Nacional (PTN), Sindicatura General de la Nación (SIGEN) y del H. Congreso de la Nación, y están en proceso de aprobación por parte del Poder Ejecutivo Nacional (PEN).

Integración del Norte Grande, el cual contempla, además de las obras de infraestructura vial consideradas en este Programa, tres operaciones adicionales: Programa de Apoyo a la Competitividad de Cadenas Productivas en el Norte Grande (AR-L1013); Infraestructura Hídrica: Programa de Desarrollo de las Provincias del Norte Grande (AR-L1015); y Programa de Transmisión Eléctrica del Norte Grande (AR-L1021). Asimismo, el Gobierno ha definido una distribución de recursos equitativa para las nueve provincias del Norte Grande, tomando en cuenta la inversión en conjunto de los proyectos eléctricos, hídricos y viales identificados como prioritarios por las propias provincias que conforman esta macroregión.

- 1.18 La estrategia para el sector en la RNG consiste en apoyar las inversiones en infraestructura vial para fomentar la competitividad y el crecimiento económico de la región. Es así como el Gobierno ha decidido, mediante este Programa, apoyar ese propósito a través de la inversión de fondos del Gobierno Federal en la construcción, rehabilitación y mantenimiento de vías tanto nacionales como provinciales en la RNG. Una vez construidas, las obras pertenecientes a las redes provinciales serán transferidas a las provincias correspondientes para su mantenimiento y gestión (§5.1). Cada uno de los proyectos viales contemplados en esta estrategia se ubica dentro de un contexto integral del sistema de transporte¹⁶ y están previstos como parte del programa de obras para los próximos años tanto de la DNV como de las nueve DPVs. Asimismo, los proyectos identificados para el Programa son consistentes con los lineamientos preliminares de la estrategia de la Política Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PNDOT), a través de los Planes Estratégicos Territoriales (PETs) que están siendo elaborados para la RNG, así como con el Esquema Director Vial Argentino (E.DI.VI.AR). De este modo, el Gobierno considera que se maximizarían los beneficios en el logro de los objetivos de reducir la brecha de desarrollo regional existente con el resto del país.

F. Estrategia del Banco con el país

- 1.19 La Estrategia del Banco con el País (EBPA)¹⁷ tiene como objetivo principal el apoyo al país para alcanzar un crecimiento sostenible más equitativo con especial atención a las regiones de menor desarrollo relativo (§3.2). Además, se señala la necesidad de contribuir a un desarrollo económico con equidad y balance regional y a una mayor competitividad en la economía (§3.39). La EPBA también enuncia temas transversales a ser tomados en cuenta en la implementación de la Estrategia como el fortalecimiento de la gestión pública y la relación entre el Gobierno Nacional y los gobiernos subnacionales. El Programa es consistente con la EBPA ya que contribuirá, por una parte, a mitigar uno de los cuellos de botella de la infraestructura regional mediante inversiones prioritarias en la RVN del NEA y del NOA, y por otro lado, a reducir el rezago histórico de la RNG mediante el mejoramiento de la interconexión de vías provinciales con la red nacional. De esta

¹⁶ La estrategia busca que los proyectos mejoren las condiciones de accesibilidad y conectividad de los diversos núcleos y circuitos de actividad productivas de la RNG, complementando las inversiones y acciones tanto públicas como privadas, y complementando los programas de inversión de los operadores ferroviarios y fluviales.

¹⁷ Documento GN-2328-1 aprobado el 11 de noviembre de 2004.

manera, el Programa contribuirá a mejorar la competitividad y el desarrollo económico y social buscando un mejor balance regional entre las provincias del Norte Grande y el resto del país. Por otra parte, intervendrá en el fortalecimiento de las instituciones encargadas de la gestión vial, tanto a nivel nacional como provincial, fortaleciendo la gestión pública.

G. Participación del Banco y otras instituciones en el subsector vial

- 1.20 **Participación del Banco.** En diciembre de 1993 el Banco otorgó un préstamo de US\$340 millones (795/OC-AR) para cofinanciar el Programa de Corredores Viales Nacionales (PCV) (US\$718 millones), en el que además participaron el Banco Mundial (BM), y el Banco Europeo de Inversiones (BEI). Después de varias complicaciones con los procesos de reajuste de precios como consecuencia de la devaluación, se cancelaron US\$71 millones del financiamiento del Banco (22% del total), y 612 km de los 1.325 km previstos no pudieron ser intervenidos. En julio de 1998 el Banco aprobó un programa de emergencia (US\$500 millones) con un préstamo de US\$300 millones (1118/OC-AR) para la recuperación de las zonas afectadas por las inundaciones producidas por el fenómeno de El Niño. La ejecución de este préstamo sufrió complicaciones similares a las del 795/OC-AR. La ejecución del programa se reactivó a mediados de 2003 y actualmente se han rehabilitado 181 tramos viales y puentes que incluyen: 600 km de rutas nacionales; 6.400 km de rutas provinciales; y más de 1 km de puentes. El Banco otorgó otro préstamo en diciembre del 2000 por US\$200 millones (1294/OC-AR) para financiar el Programa de Pasos Fronterizos y Corredores de Integración (PPFCI) (US\$400 millones). Los componentes de inversión en vías se han demorado en comenzar su ejecución debido a que el Gobierno ha re-direccionado la prioridad de los corredores a intervenir con recursos del programa, en particular a la RN 14 en la provincia de Entre Ríos.
- 1.21 **Participación de otras instituciones.** Dentro de las operaciones realizadas por el BM con la DNV desde la década del 90 están: (i) préstamo 3611-AR (1993) por US\$340 millones para la ejecución del Proyecto Sectorial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (US\$756 millones), con el cual se implementó el sistema C.Re.Ma; (ii) préstamo 4295-AR (1998) por US\$450 millones para el Proyecto de Rehabilitación y Mantenimiento de Carreteras Nacionales (US\$929 millones), el cual se ejecutó paralelamente al PCV; y (iii) préstamo 7242-AR (2004) por US\$200 millones para la ejecución del Proyecto de Gerenciamiento de Activos de Carreteras Nacionales (US\$308 millones). A nivel provincial, el BM también ha financiado las siguientes operaciones: (i) préstamo 4093-AR (1996) por US\$300 millones para la ejecución del Proyecto de Caminos Provinciales (US\$1.500 millones); y (ii) préstamo 7301-AR (2005) por US\$150 millones para la ejecución del Proyecto de Infraestructura Vial Provincial (US\$286 millones).
- 1.22 **Coordinación con otras instituciones.** Organismos multilaterales como el BM y el BID han venido participando activamente en el financiamiento del subsector vial en la Argentina durante los últimos años. Esta operación se complementará con la cartera de programas actualmente en ejecución (§ 1.20-1.21) y se coordinará con los préstamos en ejecución del Banco Mundial.

H. Lecciones Aprendidas

- 1.23 En el diseño de este Programa se toman en cuenta las lecciones aprendidas a través de la ejecución de los programas financiados por el Banco en el subsector, así como de otras instituciones que operan en el país. Ello se refleja principalmente en: (i) el éxito alcanzado por los sistemas C.Re.Ma. y otros esquemas con participación del sector privado para la sostenibilidad de la infraestructura vial en el país; (ii) la adopción de un esquema de ejecución probado, basado en la experiencia de dos unidades ejecutoras de programas similares con el Banco¹⁸; (iii) la importancia de actuar en paralelo a la ejecución de proyectos sobre el fortalecimiento institucional de las entidades viales a partir del análisis de su capacidad institucional, técnico-administrativa y financiera; y (iv) la importancia de apoyar la revisión de proyectos específicos por parte de las autoridades argentinas mediante la utilización de instituciones de educación superior.

I. Estrategia del Programa

- 1.24 El Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande pretende dar solución al rezago histórico de inversión y a los problemas de conectividad y eficiencia del sistema vial en la RNG. Para esto, se plantea como estrategia la intervención en corredores viales prioritarios de la RVN y RVP que atiendan cuellos de botella importantes en la RNG, financiadas por el Gobierno Federal, con la participación activa de las autoridades viales nacionales y provinciales, cuya actuación también se apoyará mediante un componente de fortalecimiento institucional. Como resultado se espera mejorar el acceso a los centros de transformación de las *commodities* agrícolas (generalmente ubicados fuera de esta macroregión), a los nodos críticos de acopio, almacenamiento y transferencias de cargas, a los circuitos principales del comercio exterior argentino, y a los puntos más importantes de intercambio comercial con los cuatro países limítrofes de la región: Bolivia, Brasil, Chile y Paraguay, en particular el de Paso de los Libres y el del Cristo Redentor¹⁹, lo que repercutirá en una mayor competitividad para la RNG.

J. Adicionalidad de la participación del Banco

- 1.25 A nivel regional, el Programa hace parte de una política más amplia del Gobierno, cuyo objetivo es el Desarrollo e Integración del Norte Grande, mediante inversiones en infraestructura de servicios de apoyo a la producción, realizadas por la Nación, con financiamiento del Banco. Dentro de este contexto, esta operación se realizará en forma simultánea con dos operaciones de inversión en infraestructura para obras eléctricas e hídricas complementadas con la operación para el apoyo de la competitividad del Norte Grande (¶ 1.16) que se focalizará en las cadenas productivas con mayor potencial en la región. La participación del Banco en estas cuatro operaciones permite coordinar esfuerzos tendientes a

¹⁸ Las operaciones en ejecución 1118/OC-AR Emergencia (MPFIPyS) y 1294/OC-AR Corredores de Integración (DNU) utilizan mecanismos de ejecución similares al propuesto. (¶3.2 y ¶3.3)

¹⁹ Otros pasos fronterizos importantes que se beneficiarían serían el de Iguazú (Misiones), Jama (Jujuy), y Yasma y Sico (Salta).

maximizar el impacto benéfico. En cuanto al Programa vial en particular, la participación del Banco en la preparación del Programa ha permitido: (i) incorporar al mismo obras prioritarias de la RVN, sin las cuales los beneficios de las vías secundarias no podrían darse; (ii) mejorar la capacidad de revisión del UCPPFE y la consistencia de los estudios de ingeniería, factibilidad económica y evaluaciones de impacto social y ambiental de los proyectos propuestos para el Programa, mediante el apoyo técnico de una entidad de educación superior con presencia en varias de las provincias de la RNG que trabajan en conjunto con las DPVs; y (iii) contribuir con la asesoría y acompañamiento permanente a las DPVs a mejorar el proceso de selección y preparación de proyectos a incorporar al Programa.

II. EL PROGRAMA

A. Objetivos

- 2.1 El objetivo general del Programa es mejorar de manera sostenible el transporte de cargas y pasajeros en la RNG, a fin de aumentar la competitividad de la región y reducir la brecha de desarrollo económico y social *vis à vis* el resto del país. Para ello, el Programa mejorará de manera sostenible las condiciones de accesibilidad, eficiencia y seguridad de vías prioritarias de la RVN y vías alimentadoras de la RVP en el Norte Grande, mediante el mejoramiento, la ampliación y la rehabilitación de corredores viales que conectan centros de producción con mercados locales y externos. Adicionalmente, el Programa busca promover la sostenibilidad de las inversiones mediante la incorporación de las obras financiadas a los sistemas de gestión de mantenimiento vial existentes en el país o a un programa de mantenimiento rutinario a ser financiado con recursos del Programa.
- 2.2 Los objetivos específicos asociados con el propósito del Programa consisten en: (i) mejorar las condiciones de accesibilidad y conectividad de los circuitos de actividad económica y productiva del Norte Grande con mercados locales y externos; (ii) reducir los costos operacionales vehiculares y el tiempo de viaje para el transporte de cargas y pasajeros en los corredores viales del Norte Grande a ser intervenidos; (iii) mejorar las condiciones de seguridad para los usuarios de las vías intervenidas; (iv) promover la sostenibilidad del sistema vial garantizando el mantenimiento de las obras y la participación del sector privado; y (v) fortalecer las agencias de administración vial. El Anexo I presenta una versión preliminar del Marco Lógico del Programa que incluye indicadores de resultado y medios de verificación.

B. Descripción

- 2.3 Para la preparación y evaluación del Programa se han seleccionado preliminarmente cinco proyectos viales que constituirán la muestra representativa del Programa. El costo estimado de estos proyectos es de aproximadamente US\$386 millones, equivalentes al 38,6% del monto total del Programa. Además de la muestra representativa, la demanda potencial del Programa actualmente la constituyen otros 31 proyectos presentados formalmente por la DNV y las DPVs. Los proyectos no incluidos en la muestra representativa se encuentran en proceso de preparación estando algunos a punto de completar la evaluación de su viabilidad

técnica, socio-económica y ambiental.

- 2.4 La elaboración de los diseños de los proyectos ejecutivos será financiada con recursos del Programa. Como parte de la preparación del Programa se ha acordado con el Gobierno que los proyectos a ser incluidos dentro del Programa deben contar con diseños técnicos adecuados, ser económicamente viables y garantizar una gestión social y ambiental satisfactoria. El conjunto preliminar de criterios de elegibilidad incluye: (i) que el proyecto pertenezca a una de las nueve provincias del Norte Grande; (ii) contar con proyecto ejecutivo, incluyendo plan de señalización vertical y horizontal, con un grado de detalle suficiente como para poder ser licitado; (iii) contar con estudios de viabilidad socio-económica, que muestre una tasa interna de retorno económica igual o superior al 12%; y (iv) contar con estudios socio-ambientales, con un grado de profundidad necesario según el tipo de obra a ejecutarse, que permita definir el plan de gestión social y ambiental, y el licenciamiento ambiental según la legislación nacional y provincial. Por otra parte, se ha determinado priorizar las inversiones en corredores de la RVN con énfasis en vías de interconexión y acceso a puntos de intercambio regional e internacional y buscar inversión en obras complementarias de las redes provinciales. Estos, y los demás criterios técnicos, formarán parte integral del Reglamento Operativo (RO) del Programa.

C. Componentes

- 2.5 El Programa se plantea como un préstamo de inversión de obras múltiples, de acuerdo a los siguientes componentes:
- 2.6 **Componente A: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la RVN (US\$668,9 millones).** Incluye obras de mejoramiento, ampliación y rehabilitación de aproximadamente 964 km de tramos prioritarios de la RVN en la RNG. Las obras consisten en ampliaciones de doble calzada, rehabilitación de vías asfaltadas, mejoramiento de ripio a pavimento, sistemas de drenaje, y obras de arte. Las obras también incluyen la implantación de acciones que permitan mejorar la seguridad vial, incluyendo obras de demarcación horizontal y vertical, adecuación de pasos peatonales, y mejoras de geometría. Este componente prevé alrededor de 13 proyectos viales en las provincias de Corrientes, Chaco, Jujuy, Misiones, Salta y Santiago del Estero. Las obras serán licitadas y administradas por la DNV.
- 2.7 **Componente B: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la RVP (US\$221,5 millones).** Incluye obras de mejoramiento, rehabilitación y pavimentación, en tramos prioritarios de la RVP en las provincias del Norte Grande. El costo de estas intervenciones será asumido por el Gobierno Nacional y las vías serán entregadas posteriormente para su administración y mantenimiento a las DPVs respectivas. Preliminarmente se han identificado 23 proyectos viales en las provincias de Catamarca, Corrientes, Chaco, Formosa, Jujuy, Misiones, y Tucumán. Las obras de éste componente serán administradas para efectos de licitación y construcción por la UCPPFE y una vez construidas serán entregadas a las DPVs que corresponda quienes tendrán la responsabilidad de administrarlas y mantenerlas.

- 2.8 **Componente C: Mantenimiento Rutinario (US\$20 millones).** Se prevé que todo corredor vial mejorado a través del Programa ingrese en un sistema de gestión permanente para el mantenimiento rutinario. Este componente financiará los contratos de tercerización de mantenimiento de los corredores intervenidos en los Componentes A y B, así como otros corredores prioritarios de la RVN y RVP en el Norte Grande, que no estén actualmente bajo ningún esquema de gestión de mantenimiento sostenible (§ 1.11), lo cual equivale aproximadamente a 850 km de la RVN. Está en proceso una consultoría para la evaluación de la situación de mantenimiento de la RVP en el Norte Grande y la capacidad institucional y financiera de las DPVs para atender las redes, cuyos resultados permitirán definir el alcance de este componente. Dentro de las alternativas se analizará el cofinanciamiento del mantenimiento con las DPVs por niveles de servicio.
- 2.9 **Componente D: Fortalecimiento Institucional (US\$5 millones).** Este componente comprende acciones de fortalecimiento de la función de planificación de las agencias de administración vial tanto federal como provinciales. Para esto se plantean estudios y diseño de sistemas y herramientas de gestión de la red vial, el financiamiento de planes viales provinciales, realización de inventarios viales, y desarrollo de sistemas de información, entre otros.
- 2.10 **Componente E: Administración, Estudios y Supervisión (US\$84,6 millones).** Este componente incluye los costos operativos de administración y gestión del Programa (apoyo y costos incrementales de las unidades ejecutoras del Programa en la UCPPFE y en la DNV), la elaboración de la línea de base socio-económica de una muestra de poblaciones e industrias beneficiarias, evaluación y monitoreo del Programa, la supervisión técnico-ambiental de las obras, y las auditorías. Este componente también financiará los estudios de consultoría para evaluar la viabilidad institucional, técnica, socio-económica y ambiental, y los diseños de los proyectos ejecutivos de las obras no incluidas en la muestra representativa.

D. Costo y financiamiento

- 2.11 El costo total estimado del Programa es de US\$1.000 millones, de los cuales el Banco financiará hasta US\$800 millones con cargo a los recursos de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario. Los recursos de contrapartida provendrán del Tesoro Nacional. Los montos de las obras no incluyen estimaciones de impuestos ni costos financieros (Cuadro II-1). El plazo de ejecución del Programa es de 60 meses.

CUADRO II-1 COSTOS Y FINANCIAMIENTO (MILES DE US\$)

| Descripción | BID | Contrapartida | Total | % |
|--|----------------|----------------|------------------|--------------|
| Componente A: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la RVN | 541.694 | 135.424 | 677.118 | 67,7% |
| Componente B: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la RVP | 177.200 | 44.300 | 221.500 | 22,2% |
| Obras en la Provincia de Catamarca | 41.600 | 10.400 | 52.000 | 5,2% |
| Obras en la Provincia de Chaco | 23.200 | 5.800 | 29.000 | 2,9% |
| Obras en la Provincia de Corrientes | 58.400 | 14.600 | 73.000 | 7,3% |
| Obras en la Provincia de Formosa | 16.000 | 4.000 | 20.000 | 2,0% |
| Obras en la Provincia de Jujuy | 3.600 | 900 | 4.500 | 0,5% |
| Obras en la Provincia de Misiones | 21.600 | 5.400 | 27.000 | 2,7% |
| Obras en la Provincia de Tucumán | 12.800 | 3.200 | 16.000 | 1,6% |
| Componente C: Mantenimiento Rutinario | 16.000 | 4.000 | 20.000 | 2,0% |
| Componente D: Fortalecimiento Institucional | 4.000 | 1.000 | 5.000 | 0,5% |
| Componente E: Administración, Estudios y Supervisión | 61.106 | 15.276 | 76.382 | 7,6% |
| Estudios y consultorías | 17.972 | 4.493 | 22.465 | 2,2% |
| Supervisión técnico-ambiental | 35.945 | 8.986 | 44.931 | 4,5% |
| Unidad Ejecutora del Programa (UCPFE + DNV) | 7.189 | 1.797 | 8.986 | 0,9% |
| TOTAL PROGRAMA | 800.000 | 200.000 | 1.000.000 | 100% |
| % Participación | 80% | 20% | 100% | |

III. EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

A. Prestatario, garante y organismo ejecutor

- 3.1 El prestatario y garante será la República Argentina. El Organismo Ejecutor será el MPFIPyS, a través de la UCPPFE y servirá como coejecutor la DNV.

B. Ejecución y administración del Programa

- 3.2 El Ejecutor delegará la ejecución y administración general del Programa en la Unidad Ejecutora del Programa de la UCPPFE (UEP-UCPPFE) creada para la ejecución de programas y proyectos con financiamiento de organismos internacionales, incluyendo el préstamo BID 1118/OC-AR. La UEP-UCPPFE estará encargada de la coordinación y ejecución de todas las actividades, incluyendo adquisiciones, contrataciones y pagos, y tendrá la responsabilidad de implementar las acciones necesarias para cumplir las condiciones contractuales con el Banco. Para las obras del Componente A, la UCPPFE delegará en la DNV la licitación, contratación y supervisión de las obras.
- 3.3 Las obras del Componente B han sido analizadas y propuestas por las DPVs y la participación de éstas entidades continuará en la revisión técnica de los proyectos y la supervisión de las obras, mientras que las licitaciones, adquisiciones, contrataciones y pagos serán manejadas en forma centralizada por la UEP-UCPPFE. Para su ejecución, el Ejecutor suscribirá con cada una de las provincias beneficiarias del Programa un Convenio de Adhesión y Transferencia de Obras. En

estos convenios las provincias, a través de las DPVs, se comprometerán a: (i) colaborar y apoyar a la UEP-UCPPFE en las actividades de ejecución y supervisión técnica del Programa, y otras actividades que garanticen el cumplimiento de las obligaciones con el Banco; y (ii) aceptar las transferencias de las obras ejecutadas y garantizar los recursos necesarios para su mantenimiento y operación.

- 3.4 Para la ejecución de las obras del Componente A, la UCPPFE transferirá los recursos que correspondan a este componente desde la cuenta única del Programa a la DNV, quien será la responsable por la ejecución de estas obras. La DNV actuará como coejecutor del Programa a través de la Unidad Ejecutora del Programa (UEP-DNV) creada para la ejecución de los préstamos BID 795/OC-AR y 1294/OC-AR. La UEP-DNV estará encargada de la coordinación y ejecución de todas las actividades del Componente A, incluyendo adquisiciones, contrataciones y pagos, y enviará a la UEP-UCPPFE la información necesaria sobre la ejecución y seguimiento de las obras.
- 3.5 Por ser un Programa de obras múltiples, la ejecución se apoyará en un RO que contendrá: (i) criterios técnicos, económicos, ambientales y sociales de elegibilidad de proyectos; (ii) requisitos de análisis de impacto ambiental y social de acuerdo con la categoría del proyecto y la vulnerabilidad del área de influencia; (iii) normas y procedimientos de adquisiciones; (iv) funciones y responsabilidades de cada área de la UEP-UCPPFE y de la UEP-DNV, y de coordinación inter-institucional.
- 3.6 Eventualmente, la UEP-UCPPFE podría ser compartida con el Programa Hídrico del Norte Grande. Aunque existirían coordinaciones técnicas para cada Programa, la coordinación administrativa, financiera y de seguimiento podría ser genérica para ambas operaciones.

IV. IMPACTO SOBRE EL DESARROLLO

A. Beneficios y resultados esperados

- 4.1 Los principales beneficios del Programa provendrán de la mejora de las condiciones de accesibilidad, eficiencia y seguridad de la red vial nacional y provincial en la RNG. El mejoramiento, la ampliación y rehabilitación de corredores viales prioritarios en el Norte Grande facilitará la integración de las diversas regiones productivas del Norte Grande con mercados locales y externos, reduciendo los costos de transporte y aumentando la competitividad de las industrias y de la región en general. Se espera que estos beneficios, y su sostenibilidad en el tiempo, contribuyan a reducir la brecha de desarrollo económico y social de la RNG *vis à vis* el resto del país. Los beneficiarios principales serán la industria productiva y los pobladores de una región pobre del país que conforman las provincias del Norte Grande. Las DPVs serán beneficiarias directas del fortalecimiento institucional, resultando en un incremento de la eficacia con la cual ejecutan la gestión vial.
- 4.2 Los principales resultados esperados del Programa serán: (i) mejora de las condiciones de accesibilidad y conectividad de los circuitos de actividad económica

y productiva del Norte Grande con mercados locales y externos; (ii) reducción de costos operacionales vehiculares y del tiempo de viaje para el transporte de cargas y pasajeros en los corredores viales del Norte Grande intervenidos; (iii) mejora de las condiciones de seguridad para los usuarios de las vías intervenidas; (iv) sistema vial sostenible con mantenimiento rutinario garantizado; y (v) fortalecimiento de las agencias de administración vial. El Marco Lógico del Programa (Anexo I) incluye los indicadores de resultado, a nivel de fin y propósito, y medios de verificación que se utilizarán para el monitoreo y seguimiento del Programa.

B. Impacto sobre la pobreza

- 4.3 Esta operación no califica como un Programa que promueve la equidad social (SEQ), ni como un Programa orientado a la reducción de la pobreza (PTI), según la metodología del Banco (documento AB-1704).

C. Impactos sociales y ambientales y estrategia del Programa

- 4.4 **Impactos esperados.** Los impactos socio-ambientales del Programa son múltiples y principalmente positivos, por cuanto el Programa promueve el desarrollo económico de las regiones más relegadas del país. Las obras constituyen en su totalidad el mejoramiento de vías existentes, lo cual limita los impactos ambientales de las mismas. Para algunos casos se realizarán modificaciones de trazado, en cuyo caso se prevén los efectos típicos de las obras viales, para los cuales se conocen y aplican medidas de mitigación adecuadas mediante el diseño de Planes de Gestión Ambiental (PGA) adecuados. Para la identificación detallada de impactos se seleccionó con cuidado la muestra representativa donde se incorporaron los proyectos más representativos que cubren un amplio rango de intervenciones y presentan la gama completa de temas especiales a revisar y manejar en los PGA, asegurando el seguimiento a las políticas del Banco en temas de medio ambiente, pueblos indígenas y reasentamiento involuntario, entre otros.
- 4.5 **Estrategia de gestión ambiental del Programa.** Dada la extensión de la RNG, la intervención de un gran número de actores descentralizados, como son las DPVs, la escasez de proyectos interprovinciales, la diferencia en el avance de preparación de estudios de factibilidad técnica y socio-económica en varios de los proyectos del Programa y la incertidumbre asociada a las alternativas inicialmente planteadas para las obras, así como las diferencias en el estado de conservación de las redes viales nacionales y provinciales entre provincia y provincia, el equipo de proyecto no considera apropiado realizar una evaluación ambiental estratégica para el Programa. La mayoría de las obras incluidas en el Programa serán independientes unas de otras y por lo tanto se ha definido como estrategia la ejecución de Estudios de Impacto Ambiental (EIA) y PGAs individuales para las obras mayores de ampliación, y la elaboración de PGAs para las obras de rehabilitación.
- 4.6 El enfoque del equipo de proyecto incluye un análisis estratégico a nivel macro, que se presenta dentro del Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS). Los impactos negativos que sean identificados en los EIA serán objeto de medidas de prevención y mitigación que conformarán los PGA, y el costo correspondiente será

incluido en los presupuestos de obra de los proyectos. Los EIA también se realizarán en concomitancia con las demás evaluaciones técnicas y socio-económicas previstas, de manera que la selección de alternativas y el cálculo de costo de los proyectos contemplen las medidas de prevención y mitigación ambiental.

- 4.7 Para los proyectos no incluidos en la muestra representativa del Programa, se incluirán especificaciones detalladas en el diseño de los criterios de elegibilidad a ser definidos en el RO del Programa (§ 2.3). Dentro de los criterios de elegibilidad social y ambiental se incluye el análisis de los siguientes temas: (i) cumplimiento de las normas aplicables, tanto a nivel nacional, como provincial y municipal, incluyendo autorizaciones y licencias; (ii) cumplimiento de las políticas aplicables del Banco, tales como la OP-102 (Difusión Pública e Información), OP-765 (Política Operativa de Pueblos Indígenas), OP-703 (Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias) y OP-710 (Política sobre Reasentamientos Involuntarios); (iii) impactos directos e indirectos a corto, mediano y largo plazo, en especial los potenciales reasentamientos, e impactos en zonas sensibles o protegidas; (iv) medidas de prevención, mitigación y monitoreo, y los responsables correspondientes; (v) planes de contingencias y gestión ambiental, incluyendo temas de salud y seguridad; (vi) difusión de la información y consultas públicas; (vii) condiciones especiales para documentos de licitación; e (viii) impactos positivos del proyecto.

V. ASPECTOS ESPECIALES Y RIESGOS

A. Financiamiento de la contrapartida y operación y mantenimiento

- 5.1 La contrapartida del Programa será financiada por el Tesoro Nacional como una contribución del Gobierno Nacional a la RNG y a la red vial nacional y provincial del país. El repago del préstamo estará a cargo del Gobierno Nacional y no se anticipan dificultades fiscales para el repago de la deuda. Una vez completadas, las obras de los Componentes A y B serán operadas y mantenidas a través de: (i) contratos de mantenimiento bajo algún esquema de gestión de mantenimiento adoptado actualmente en el país (§1.11); (ii) contratos de tercerización de mantenimiento vial rutinario a ser financiado con recursos del Programa (§2.8); y (iii) convenios de adhesión y transferencia de obras que se realicen con las DPVs en los que se garanticen los recursos necesarios para el mantenimiento y la operación de las obras (§3.3). El principal tema financiero durante el período de construcción es el de los aportes de contrapartida. El Gobierno Nacional ha priorizado estas obras, y los recursos serán incorporados en el Presupuesto Nacional siguiendo los lineamientos de la Ley de Administración Financiera y Control del Gasto, y por lo tanto se considera que los aportes se encuentran debidamente asegurados.

B. Riesgos del Programa

- 5.2 Los principales riesgos que enfrenta el Programa están relacionados con: (i) la sostenibilidad del Programa y la capacidad de gestión de mantenimiento vial de las DPVs; (ii) la demora en la elaboración de los proyectos viales que no hacen parte de la muestra representativa del Programa; (iii) que los análisis de factibilidad

técnica, socioeconómica y ambiental no sean satisfactorios; y (iv) la posibilidad de problemas en la coordinación entre el Gobierno Nacional, como ejecutor de las obras, y las provincias como responsables de preparar los proyectos provinciales y de la operación y el mantenimiento de las obras una vez éstas sean ejecutadas.

- 5.3 Para mitigar estos riesgos, el Programa contempla las siguientes acciones específicas: (i) se está elaborando un análisis de la capacidad financiera, técnica y administrativa de las DPVs para dar mantenimiento a las obras que sean financiadas por el Programa durante el período de vida útil de las mismas; (ii) el análisis incluirá asimismo la evaluación del impacto del financiamiento propuesto sobre las finanzas públicas y la situación financiera del sector; (iii) el Programa financiará el fortalecimiento de la función de planificación de las DPVs a partir de estudios y el diseño de sistemas y herramientas de gestión de la red vial, el financiamiento de planes viales provinciales, realización de inventarios viales, desarrollo de sistemas de información, entre otros; (iv) dentro del proceso de diseño del Programa se estudiarán alternativas de co-financiación del mantenimiento vial por parte de las provincias y el Programa, que garanticen la sostenibilidad y la apropiación de la responsabilidad por parte de los gobiernos provinciales; (v) se diseñará un Convenio de Adhesión y Transferencia de Obras a firmarse entre el Ejecutor y las provincias, lo que contribuirá a resolver los problemas de coordinación entre estos actores y garantizará los recursos necesarios para el mantenimiento y operación de las obras, así como la supervisión técnica de los proyectos por parte de las DPVs; (vi) el Programa financiará estudios de consultoría para evaluar la viabilidad institucional, técnica, socio-económica y ambiental, y los diseños de los proyectos ejecutivos de las obras no incluidas en la muestra representativa; (vii) se analizará específicamente el tema de impacto sobre las concesiones en aquellos tramos a intervenir donde existan contratos; y (viii) el Gobierno Nacional continuará contratando con la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) la revisión de los proyectos de la RVP para asegurar que cumplen con los requisitos técnicos, de factibilidad socioeconómica y manejo de aspectos sociales y ambientales.

VI. ESTADO DE PREPARACIÓN Y PLAN DE ACCIÓN

A. Proyectos para evaluación del Programa

- 6.1 Para la evaluación del Programa se han seleccionado preliminarmente cinco proyectos viales que constituirán la muestra representativa y que estarían disponibles para el primer año de ejecución teniendo en cuenta criterios tales como: localización, tipo del proyecto, costo estimado y complejidad en el análisis. De estos cinco proyectos, tres hacen parte de la RVN: RN 14 en Corrientes, RN 51 en Salta, y RN 16 en el Chaco, Santiago del Estero y Salta; y dos de la RVP: RP 302 y RP 307 en la provincia de Tucumán. Las características de esta muestra de proyectos abarcan la mayoría de las singularidades técnicas y ambientales del universo potencial de proyectos que componen el Programa, y tanto los estudios de factibilidad como los diseños de los proyectos se encuentran en un estado de preparación avanzado.
- 6.2 La viabilidad socioeconómica de los proyectos de la muestra representativa está

siendo evaluada mediante un análisis de costo beneficio y la determinación de indicadores de rentabilidad económica sobre la base del impacto que tendrá cada proyecto en forma independiente, sobre la velocidad y condiciones de operación de los vehículos. Se están utilizando los modelos internos del HDM-IV para evaluar los costos generalizados de transporte, alimentado con datos de tránsito y de características y condición actual de las vías. El Cuadro VI-1 presenta los resultados preliminares de factibilidad económica de los proyectos evaluados.

CUADRO VI-1 FACTIBILIDAD ECONÓMICA

| Proyecto (tramo) | Distancia (km) | TMDA | TIR |
|--|-----------------------|-------------|------------|
| RN 14 en Corrientes | | | |
| Río Mocoretá (limite con Entre Ríos) - Emp. RN 119 y 127 | 62,75 | 2.504 | 15% |
| Emp. RN 127 - Emp. RP 126 | 62,77 | 2.517 | 14% |
| Empalme RP 126 - Cruce Av. Belgrano (acceso aeropuerto) | 35,67 | 2.566 | 18% |
| RN 51 en Salta | | | |
| Campo Quijano – Chorrillos | 23,00 | 227 | 14% |
| RN 16 en Chaco, Santiago del Estero y Salta | | | |
| Roque Saenz Peña (Chaco) – Empalme RN 9/34 (Salta) | 457,80 | -- | -- |
| RP 302 en Tucumán | | | |
| Banda Río Salí - Cevil Pozo | 3,55 | 9.310 | 26% |
| RP 307 en Tucumán | | | |
| El Indio – La Angostura | 0,94 | 1.202 | 16% |

B. Estado de preparación de los proyectos de la muestra

- 6.3 Los proyectos de la muestra representativa del Programa están siendo preparados por la DNV y las DPVs. El equipo de proyecto del Banco ha venido verificando, con el apoyo de consultores, el avance de los trabajos de preparación de estudios, en particular los aspectos técnico-económicos y ambientales de los proyectos. Con relación a los proyectos a cargo de la DNV, se completaron los requisitos técnicos, de factibilidad socioeconómica y manejo de aspectos sociales y ambientales de la RN 14 en Corrientes, y estos están siendo incorporados en los proyectos ejecutivos. Se están contratando los estudios de actualización y preparación de licitaciones para la RN 16, y para la RN 51 en Salta se está contratando un grupo multidisciplinario de profesionales para actualizar los estudios socio-ambientales del EIA. Con relación a los proyectos provinciales de Tucumán, los estudios están siendo revisados y actualizados por la UTN.

C. Plan de acción

- 6.4 Para continuar con la preparación del Programa, las tareas son las siguientes: (i) la UTN terminará la revisión de los proyectos provinciales incluidos en la muestra representativa; (ii) la UEP-DNV contratará los estudios de consultoría para completar el análisis de los proyectos de la RVN incluidos en la muestra; (iii) la UEP-UCPPFE elaborará los criterios de elegibilidad de los proyectos y el RO del Programa; (iv) el Banco conducirá el análisis de capacidad financiera, técnica y administrativa de las DPVs para dar mantenimiento a las obras financiadas por el Programa, y el análisis de capacidad institucional (SECI) de las unidades ejecutoras

(UEP-UCPPFE y UEP-DNV); y (v) el Banco y el Ejecutor definirán el alcance de las actividades del componente de fortalecimiento institucional que financiará el Programa, y los corredores que harían parte del componente de mantenimiento rutinario.

ARGENTINA
PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL NORTE GRANDE (AR-L1014)
MARCO LÓGICO

| Objetivo | Indicadores | Medios de verificación | Supuestos |
|---|---|--|--|
| FIN (Impacto) | | | |
| Contribuir a una mayor competitividad y al desarrollo de la región del Norte Grande de la Argentina | <ul style="list-style-type: none"> • Crecimiento del PIB regional; • Aumento de índices de comercio exterior en la región; • Disminución del costo logístico por transporte en las actividades productivas regionales. | <ul style="list-style-type: none"> • Reportes del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC); • Línea de base socio-económica de una muestra de poblaciones e industrias beneficiarias, y evaluación de impacto de corto plazo del Programa. | <ul style="list-style-type: none"> • Entorno macroeconómico y productivo-comercial favorable para los objetivos del Programa. |
| PROPÓSITO (Resultados) | | | |
| Accesibilidad, eficiencia y seguridad de la red vial y del transporte en la región del Norte Grande mejoradas de manera sostenible. | <ul style="list-style-type: none"> • El número de días de no transitabilidad (vía cerrada al tránsito), o con restricciones severas a la circulación se disminuye en Z% con respecto a la línea base; • El costo operacional de los vehículos se reduce en X% con respecto a la línea base Y años después de finalizada la obra en la vía (los indicadores serán específicos para cada tipo de intervención: mejoramiento, ampliación o rehabilitación); • El tiempo de viaje se reduce en X% con respecto a la línea base Y años después de finalizada la obra en la vía (los indicadores serán específicos para cada tipo de intervención: mejoramiento, ampliación o rehabilitación); • El número de accidentes y de víctimas fatales se reduce en X% y Y% con respecto a la línea base Y años después de finalizada la obra en la vía (los indicadores serán específicos para cada tipo de intervención: mejoramiento, ampliación o rehabilitación); • El estado de conservación de las vías intervenidas se | <ul style="list-style-type: none"> • Línea de base socio-económica de una muestra de poblaciones e industrias beneficiarias, y evaluación de impacto de corto plazo del Programa; • Informes de seguimiento y monitoreo del Programa. | <ul style="list-style-type: none"> • Se mantiene la voluntad política del Gobierno Nacional con el Programa; • Se mantienen los niveles de demanda de transporte en la red vial de la región; • Se asignan y transfieren los recursos en tiempo y forma; • Se mantienen las obras en un sistema de gestión de mantenimiento vial adecuado. |

ARGENTINA
PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL NORTE GRANDE (AR-L1014)
MARCO LÓGICO

| Objetivo | Indicadores | Medios de verificación | Supuestos |
|---|--|--|--|
| | mantiene en Z, Y años después de finalizadas las obras / El IRI (Índice de Rugosidad Internacional) de las vías intervenidas se mantiene en Z, Y años después de finalizadas las obras. | | |
| COMPONENTES (Productos) | | | |
| 1. Componente A: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la RVN (US\$668,9 millones) | <ul style="list-style-type: none"> Al finalizar el periodo de ejecución del Programa X km de vías de la RVN son intervenidas; | <ul style="list-style-type: none"> Informes de seguimiento y monitoreo del Programa. Informes de supervisión técnico-ambiental de obras. | <ul style="list-style-type: none"> El Gobierno Nacional mantiene la voluntad política con el Programa y asigna y transfiere los recursos en tiempo y forma; Los gobiernos provinciales asignan los recursos necesarios para el mantenimiento y operación de las obras; No existen causas de fuerza mayor que demoren la ejecución del Programa. |
| 2. Componente B: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la RVP (US\$221,5 millones) | <ul style="list-style-type: none"> Al finalizar el periodo de ejecución del Programa X km de vías de la RVP son intervenidas; | <ul style="list-style-type: none"> Informes de seguimiento y monitoreo del Programa. Informes de supervisión técnico-ambiental de obras. | |
| 3. Componente C: Mantenimiento Rutinario (US\$20 millones) | <ul style="list-style-type: none"> Al finalizar el periodo de ejecución del Programa X km de vías intervenidas son asignadas a contratos de tercerización de mantenimiento rutinario; | <ul style="list-style-type: none"> Informes de seguimiento y monitoreo del Programa. | |
| 4. Componente D: Fortalecimiento Institucional (US\$5 millones) | <ul style="list-style-type: none"> Al finalizar el periodo de ejecución del Programa las DVPs tienen un sistema de gestión vial mejorado con estándares y herramientas adecuados; | <ul style="list-style-type: none"> Informes de seguimiento y monitoreo del Programa. | |
| 5. Componente E: Administración, Estudios y Supervisión (US\$84,6 millones) | <ul style="list-style-type: none"> Al inicio el periodo de ejecución del Programa se contratan los estudios evaluación de impacto de corto plazo, la supervisión técnico-ambiental de las obras, y las auditorías; Se contratan estudios de consultoría para evaluar la viabilidad institucional, técnica, socio-económica y ambiental, y diseños de proyectos ejecutivos. | <ul style="list-style-type: none"> Informes de seguimiento y monitoreo del Programa. | |