

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

ARGENTINA

PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL NORTE GRANDE

(AR-L1014)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el Equipo de Proyecto integrado por: Rafael Acevedo-Daunas (RE1/FI1), Jefe de Equipo; Emilio Sawada (RE1/FI1); Luis Uechi (RE1/FI1); Felipe Targa (RE1/FI1); Raúl Couchonnal (COF/CAR); Gerónimo Frigerio (LEG/OPR); y Jorge Ordoñez (RE1/FI1).

ÍNDICE

RESUMEN DEL PROGRAMA

I.	MARCO DE REFERENCIA.....	1
A.	Introducción.....	1
B.	La Región del Norte Grande.....	1
C.	Transporte terrestre y sector productivo.....	1
D.	El sector vial.....	3
E.	Estrategia del país en el desarrollo regional y el sector vial.....	7
F.	Estrategia del Banco con el país.....	8
G.	Participación del Banco y otras instituciones en el sector vial.....	9
H.	Lecciones Aprendidas	11
I.	Estrategia del Programa.....	11
J.	Adicionalidad de la participación del Banco.....	12
II.	EL PROGRAMA.....	12
A.	Objetivos.....	12
B.	Descripción.....	13
C.	Componentes	15
D.	Costo y financiamiento.....	16
III.	EJECUCIÓN DEL PROGRAMA	17
A.	Prestatario, garante y organismo ejecutor	17
B.	Ejecución y administración del Programa.....	17
C.	Operación y mantenimiento de las obras.....	20
D.	Adquisición de bienes y contratación de obras y servicios de consultoría.....	20
E.	Fondo rotatorio	21
F.	Registros contables y control de desembolsos	21
G.	Período de ejecución y calendario de desembolsos.....	21
H.	Seguimiento y evaluación.....	21
IV.	VIABILIDAD Y RIESGOS	22
A.	Viabilidad institucional	22
B.	Viabilidad financiera	23
C.	Viabilidad técnica.....	24
D.	Viabilidad económica.....	25
E.	Impacto y viabilidad socio-ambiental	27
F.	Riesgos	28

ANEXO

MARCO LÓGICO

APÉNDICE

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

REFERENCIAS ELECTRÓNICAS	
Datos socioeconómicos básicos	http://www.iadb.org/RES/index.cfm?fuseaction=externallinks.countrydata
Cartera en ejecución	http://ops.iadb.org/approvals/pdfs/ARsp.pdf
Programa Tentativo de Préstamos	http://opsgs1/ABSPRJ/tentativelending.ASP?S=AR&L=SP
Archivos técnicos	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=861396
Plan de Adquisiciones del Programa	http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=883961

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AT	Archivos Técnicos
BEI	Banco Europeo de Inversiones
BM	Banco Mundial
CAF	Corporación Andina de Fomento
CIMOP	Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas
COT	Sistema de concesión sin peaje para la construcción, operación, mantenimiento y transferencia
CREMA	Sistema de Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento
CVF	Consejo Vial Federal
DNV	Dirección Nacional de Vialidad
DPVs	Direcciones Provinciales de Vialidad
EBPA	Estrategia del Banco con el País
EDIVIAR	Esquema Director Vial Argentino
EIA	Evaluación de Impacto Ambiental
HDM	<i>Highway Design and Maintenance Standards Model</i>
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
ISDP	Informe de Seguimiento de Proyecto
LEE	Ley de Emergencia Económica
MPFIPyS	Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación
NBI	Necesidades Básicas Insatisfechas
NEA	Nordeste Argentino
NOA	Noroeste Argentino
OCCOVI	Órgano de Control de Concesiones Viales
PCVN	Programa de Corredores Viales Nacionales
PDA	Plan de Adquisiciones
PDING	Programa de Desarrollo e Integración del Norte Grande
PEN	Poder Ejecutivo Nacional
PETs	Planes Estratégicos Territoriales
PGA	Planes de Gestión Ambiental
PIB	Producto Interno Bruto
PNDOT	Política Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial
POAs	Planes Operativos Anuales
PyMEs	Pequeñas y Medianas Empresas
RN	Ruta Nacional
RNG	Región del Norte Grande
RO	Reglamento Operativo
RVN	Red Vial Nacional
RVP	Red Vial Provincial
SECI	Sistema de Evaluación de Capacidad Institucional
SISVIAL	Sistema Vial Integrado
SIT	Fondo Fiduciario para el Sistema de Infraestructura de Transporte
TFO	Sistema de Transferencia de Funciones Operativas
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económica
UCOFIN	Unidad de Coordinación de Fidecomisos de Infraestructura
UCOPROLI	Unidad de Coordinación de Procedimiento Licitatorio
UCP BID	Unidad Coordinadora de Proyectos BID
UCPyPFE	Unidad de Coordinación de Programas y Proyectos con Financiamiento Externo
UEP	Unidad Ejecutora del Programa
VPNE	Valor Presente Neto Económico

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

Términos y condiciones financieras			
Prestatario: República Argentina			Plazo de amortización: 25 años
Organismo Ejecutor: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, a través de la Unidad de Coordinación de Programas y Proyectos con Financiamiento Externo, y la Dirección Nacional de Vialidad como subejecutor.			Período de gracia: 6 años
			Desembolso: 6 años
Fuente	Monto	%	Tasa de interés: Ajustable
BID (Capital Ordinario)	US\$1.200 millones	80	Comisión de inspección y vigilancia: 0%
Local	US\$300 millones	20	Comisión de crédito: 0,25 % p.a.
Total	US\$1.500 millones	100	Moneda: Dólares Estadounidenses de la Facilidad Unimonetaria
Esquema del Programa			
<p>Objetivo: El objetivo general del Programa es contribuir al desarrollo económico sostenible de la región Norte Grande. Para ello, el Programa contribuirá a mejorar de manera sostenible las condiciones de accesibilidad, eficiencia y seguridad de vías prioritarias de la red vial nacional y vías alimentadoras de la red vial provincial.</p> <p>Descripción: El Programa se plantea como un préstamo de inversión de obras múltiples, con el cual se pretende intervenir en obras de mejoramiento, ampliación y rehabilitación de aproximadamente 870 km en tramos prioritarios de la red vial nacional (2,3% del total nacional y 8,3% del total en la región) y de aproximadamente 600 km en la red provincial (0,3% del total nacional y 1,1% del total en la región). La sostenibilidad de estas inversiones se asegurará garantizando que las obras terminadas entren en un sistema de gestión de mantenimiento vial permanente.</p> <p>Dimensionamiento: Durante la preparación del Programa el monto previsto en la Estrategia de País se aumentó de US\$750 millones a US\$1200 millones debido al reemplazo de algunas obras de mejoramiento y rehabilitación por otras de mayor costo. Asimismo, fue necesario ajustar los costos de los proyectos a la luz de los precios licitados recientemente y tomando en cuenta factores como el aumento en los costos de construcción en el país, producto de la sólida recuperación económica y la alta demanda (§2.3).</p>			
<p>Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso de los recursos del préstamo: Se cumplirá, a satisfacción del Banco, con las siguientes condiciones especiales previo al primer desembolso de los recursos del préstamo: (i) evidencia de la creación de la Unidad Ejecutora del Programa (§3.6); (ii) evidencia de la suscripción de al menos un Convenio de Adhesión, Transferencia y Mantenimiento de Obras (§3.3); (iii) evidencia de la puesta en vigencia del Reglamento Operativo del Programa (§3.5); (iv) evidencia del Plan Operativo Anual para el primer año de ejecución del Programa (§3.9); y (v) evidencia de la suscripción del Convenio de subejecución (§3.4).</p>			
<p>Compromisos complementarios: Se cumplirá, a satisfacción del Banco, con los siguientes compromisos complementarios durante la ejecución del Programa: (i) evidencia de la suscripción del Convenio de Adhesión, Transferencia y Mantenimiento de Obras con cada una de las provincias participantes del Programa (§3.3); (ii) evidencia de la suscripción de los contratos de consultoría para el diagnóstico integral de las Direcciones Provinciales de Vialidad (§2.9); (iii) evidencia de la suscripción de los contratos para la segunda etapa del componente de fortalecimiento institucional (§2.9); (iv) evidencia de la suscripción de los contratos de inspección, al menos simultáneamente con la firma de los contratos de las obras respectivas (§3.15); y (v) evidencia de que han incorporado las obras a un sistema de gestión de mantenimiento vial (§3.7).</p>			
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna			
El proyecto es coherente con la estrategia de país: Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>			
El proyecto califica como: <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> SEQ <input type="checkbox"/> PTI <input type="checkbox"/> Sector <input type="checkbox"/> Geográfica <input type="checkbox"/> % Beneficiarios <input type="checkbox"/> </div>			
<p>Adquisiciones: La adquisición de obras y bienes y la contratación de servicios de consultoría se regirán por las políticas del Banco contenidas en los documentos GN-2349-7 y GN-2350-7 (§3.8).</p>			
Fecha de revisión del CESI: 19 de enero de 2007			

I. MARCO DE REFERENCIA

A. Introducción

- 1.1 Este documento presenta una propuesta de financiamiento para proyectos de mejoramiento, ampliación y rehabilitación de la red vial provincial y nacional en las provincias del Noroeste y Nordeste Argentino (NOA-NEA) en el marco del Programa de Desarrollo e Integración del Norte Grande (PDING). 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 del 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 21% de la población total de Argentina, la RNG sólo genera el 10,4% del Producto Interno Bruto (PIB) del país, y exporta el 8% del total nacional. Aunque la incidencia de la pobreza se ha venido disminuyendo en la mayoría del país como consecuencia de la recuperación económica, en la RNG el 48% de la población aún se encuentra por debajo de la línea de pobreza (51,2% en el NEA y 45,8% en el NOA) y el 19% por debajo de la línea de indigencia (21,3% en el NEA y 15,4% en el NOA). 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%.
- 1.3 El país ha iniciado acciones integrales tendientes a una reparación histórica de estos desequilibrios regionales, incluyendo obras de infraestructura para dinamizar e integrar las actividades productivas en estas provincias a fin de contribuir a reducir la brecha de desarrollo económico y social con el resto del país. El PDING liderado por el Gobierno, incluye proyectos de inversión en infraestructura vial, hídrica y de transmisión eléctrica¹. Aunque las inversiones en infraestructura son necesarias para lograr la reparación histórica regional en la RNG, éstas por sí solas no son suficientes y hacen parte del conjunto de intervenciones que el país viene realizando en otras áreas, y que requieren continuidad en el mediano y largo plazo. La operación que se presenta en este documento corresponde a inversiones en infraestructura vial en el contexto del PDING.

C. Transporte terrestre y sector productivo

- 1.4 Las exportaciones han tenido un rol clave en la recuperación y crecimiento de la

¹ El PDING hace parte de una estrategia del Gobierno para la reparación histórica regional de la RNG: www.desarriterritorial.gov.ar/htms/nortegrande/nortegrande_elprograma.html

economía argentina en general², y en particular de las economías en las provincias que componen la RNG. El país ha fijado como uno de sus principales objetivos de política económica incrementar las exportaciones³. Para lograrlo, y dada la naturaleza productiva del país, el sector externo de cada región 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 producción⁴. La existencia de una red eficiente de transporte y servicios logísticos capaces de sostener el crecimiento de la demanda del sector externo son condiciones necesarias para alcanzar el objetivo del país y para mejorar la competitividad de la economía argentina.

- 1.5 Por la red vial se moviliza cerca del 70% del volumen total de carga transportada en el país (aprox. 350 millones ton/año). Asimismo, los costos logísticos, y en particular los costos de transporte, tienen una gran incidencia en la estructura de costos del aparato productivo del país. En este contexto, para incrementar la competitividad de la economía regional es necesario atender la eficiencia de los procesos logísticos, y en particular de los movimientos a lo largo de toda la cadena de valor, lo que involucra el transporte terrestre doméstico y de exportación e importación⁵.
- 1.6 La estructura productiva de la RNG es predominantemente agropecuaria, con excepción de Catamarca donde predomina la minería. 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 logística de transporte, lo cual comienza a evidenciarse en el congestionamiento de nodos críticos de acopio, almacenamiento y transferencias de cargas, y en una menor eficiencia de la movilización interna de cargas. Esta presión se traduce en mayores costos de transporte, cada vez más relevantes en la estructura de costos de producción, particularmente en regiones como el NOA y NEA que se encuentran alejadas de los principales centros de transformación de *commodities* agrícolas y de los principales nodos de exportación⁶. Por ejemplo, pequeñas y medianas empresas (PyMEs) orientadas a la exportación, que están mostrando gran dinámica de crecimiento (30% en 2005) y que resultan fundamentales en la consolidación del crecimiento y desarrollo socio-económico de la RNG, evidencian en regiones como el NOA costos logísticos mayores (aproximadamente 50%) que el promedio de otras regiones en el país.
- 1.7 Para mantener la competitividad regional, reducir el atraso relativo con el resto del

² En los últimos tres años, el promedio de las exportaciones correspondieron al 22% del PIB nacional, comparado con un 9% promedio anual durante la década del 90. Asimismo, en los últimos tres años (2002-2005) cuando la economía argentina creció un 25%, las exportaciones lo hicieron en un 46%.

³ El Gobierno Nacional ha establecido como meta alcanzar los US\$60.000 millones anuales en exportaciones para el 2010, lo cual implica un crecimiento del 8,5% por año ("Argentina: el desafío de reducir los costos logísticos ante el crecimiento del comercio exterior", Informe No. 36606-AR, Junio 2006, Banco Mundial).

⁴ Agricultura, ganadería e industria generan aproximadamente el 47% del PIB nacional.

⁵ Se estima que en la Argentina el 27% de los costos de exportación corresponden a costos logísticos (Guasch, 2002), comparado con un 7% en países industrializados. Asimismo, el 60% de los costos logísticos corresponde a costos de transporte. Esta alta proporción se debe, entre otros, al flujo unidireccional de cargas, a largas distancias de viaje con densidades bajas de tráfico, a la gran estacionalidad de la producción, y a la limitada integración modal.

⁶ Puertos del Gran Rosario (Rosario y San Lorenzo), puertos de Bahía Blanca/Necochea, el puerto de Buenos Aires, y pasos de frontera, como el de Paso de los Libres-Uruguayana y el de Cristo Redentor.

país, y dinamizar 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 en niveles competitivos. De mantenerse la tendencia en el aumento de los niveles de producción y exportación, se requerirán cambios estructurales que contribuyan a integrar las actividades productivas y a consolidar el crecimiento económico que está viviendo actualmente el país⁷. 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 consolidación de estos procesos⁸.

D. El sector vial

- 1.8 **Principales características.** La red vial interurbana argentina abarca aproximadamente 230.125 kilómetros (31% pavimentados) y está dividida en dos niveles administrativos: Red Vial Nacional (RVN) y Red Vial Provincial (RVP) (Cuadro I-1). 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 pavimentada es de apenas el 20%. La RVN y RVP pavimentada concentra más del 70% del tráfico interurbano que circula en el país.

CUADRO I-1 RED VIAL INTERURBANA ARGENTINA		
	RVN	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

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	1.474	1.357	1.958	4.789
Chaco	780	-	329	1.109	692	334	4.751	5.777
Corrientes	1.754	-	-	1.754	776	1.023	3.781	5.580
Formosa	755	-	555	1.310	287	222	2.288	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	667	2.969	3.635	7.271
S. del Estero	1.428	-	59	1.487	1.816	1.600	15.000	18.416
Tucumán	426	37	-	463	1.094	947	152	2.193
Total	8.075	950	1.450	10.476	8.341	9.746	35.440	53.527
%	77%	9%	14%	100%	16%	18%	66%	100%

- 1.9 **La red vial en la RNG y necesidades de inversión.** En la RNG (Cuadro I-2), el 77% de la RVN y el 16% de la RVP está pavimentada, ambas por debajo del promedio nacional (Cuadro I-1). La proporción de la red vial pavimentada en malas condiciones también se estima que es mayor en la RNG con respecto al promedio nacional tanto en la RVN como en la RVP. Estos aspectos reflejan el rezago de inversión destinada al mantenimiento, mejoramiento y ampliación de la

⁷ La economía argentina ha registrado tasas de crecimiento del 9% en 2004, 9,1% en 2005, y 8,5% en 2006 (estimado).

⁸ Se estima que el volumen de carga que se movilizaría por los principales corredores viales crecería en el orden del 9,7% anual, siendo los corredores NEA-Paso de los Libres, NOA-Paso de los Libres, y NOA-Cristo Redentor unos de los de mayor crecimiento en todo el país.

infraestructura vial en la RNG *vis à vis* el resto del país. Los recursos necesarios para mejorar y ampliar la red vial en estas provincias, y reducir la disparidad regional, son considerables. El país ha estimado que las necesidades de inversión en infraestructura en la RNG son de aproximadamente US\$20.000 millones, de los cuales gran parte corresponderían al sector vial.

- 1.10 **Marco institucional y financiamiento del sector.** La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) es un organismo descentralizado, dependiente de la Secretaría de Obras Públicas del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (MPFIPyS), el cual tiene a su cargo la administración de la RVN. La RVP está bajo jurisdicción de 23 Direcciones Provinciales de Vialidad (DPVs). Los recortes y modificaciones de los fondos específicos para infraestructura vial llevaron a que la RVN pasara a manejarse con asignaciones presupuestales de la DNV y recientemente con recursos del Sistema de Infraestructura de Transporte (§1.13). A nivel provincial el sector se financia con asignación presupuestal provincial y con fondos viales nacionales de coparticipación provincial. El recaudo de fondos viales de coparticipación, provenientes del impuesto a las gasolinas (naftas), se ha reducido en parte por cambios en el esquema de asignación y por un mayor consumo de gas natural comprimido. Los fondos viales de coparticipación, que financiaban gran parte de la inversión en la RVP, se redujeron en proporción del recaudo total en el sector⁹. Actualmente, las DPVs de todo el país reciben por concepto de fondos viales de coparticipación provincial aproximadamente US\$77 millones anuales.
- 1.11 **Sistemas de gestión vial.** A partir de 1990, la DNV introdujo nuevos sistemas de gestión vial para atender las actividades de ampliación, rehabilitación y mantenimiento de la RVN, caracterizados por una amplia participación del sector privado¹⁰. Los sistemas de gestión vial que se introdujeron con estas reformas, y que se encuentran actualmente vigentes, incluyen: (i) sistema de concesión con peaje en vías con tráfico superior a 3.000 vehículos por día en una red de 9.460 km, de los cuales 8.894 km son corredores concesionados, 290 km corresponden a la Red de Acceso a la Ciudad de Buenos Aires y 276 km a la Red de Acceso a la Ciudad de Córdoba¹¹; (ii) sistema de concesión sin peaje para la construcción, operación, mantenimiento y transferencia (COT), en el que el privado efectúa las inversiones necesarias cotizando un monto mensual, a ser pagado por el concedente, durante el periodo de la concesión (10 años) (626 km); (iii) sistema de Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento (CREMA), introducido en 1995 para pequeñas redes viales (200 km) que eran rehabilitadas y mantenidas por empresas privadas durante cinco años (primer año para obras de rehabilitación y cuatro años de mantenimiento rutinario), percibiendo un monto fijo del Estado. Actualmente con las obras del programa CREMA I finalizadas y los contratos del CREMA II en ejecución y programados en el CREMA III con financiamiento externo, se estará

⁹ Hasta el año 2001, los fondos viales de coparticipación provincial financiaban el 68% de la inversión total en la RVP. Estos fondos pasaron de representar el 15,24% del total recaudado por concepto de impuestos y tasas a las naftas y al gasoil en 1996, al 4,38% en el año 2004.

¹⁰ El sector privado participa en la operación y mantenimiento de casi el 60% de la RVN, bajo distintas formas de gestión.

¹¹ Los corredores viales con tráfico suficiente para poder ser entregados en concesión por peaje ya fueron concesionados y actualmente permanecen bajo este sistema de gestión.

atendiendo 70 mallas con una extensión de 9.603 km; y (iv) para el mantenimiento rutinario contratado, sistema de Transferencia de Funciones Operativas (TFO) sujeto a la disponibilidad de recursos a través de convenios con las DPVs (6.808 km), sistema modular de contratos con pequeñas empresas (2.492 km), y sistema por resultado cotizado por unidad de medida (km/mes) (199 km). El resto de la RVN es mantenida por administración directa de la DNV a través de 24 distritos (8.661 km) o convenios especiales (487 km). En 1989, el 60% de la RVN estaba en malas condiciones, este porcentaje bajó a 28% en 1998, y 18% en 2000.

- 1.12 En 1998 el país entró en recesión hasta la profunda crisis de 2002. En enero de 2002, el Congreso aprobó la Ley 25.561 de Emergencia Económica (LEE), que determinó la salida de la convertibilidad y la conversión a pesos de los contratos existentes en moneda extranjera, autorizando al Poder Ejecutivo a renegociar los contratos de concesión. Ante una crisis económica y social sin precedentes, el país se vio obligado a posponer inversiones en el sector vial. El sistema de gestión de vías concesionadas por peaje en la RVN fue el principal afectado debido a los impactos de la crisis en la política tarifaria de los peajes y los procesos de renegociación de contratos¹². En algunos contratos también se compensó eliminando el canon que debía pagarse al Estado, ampliando el plazo de concesión, o postergando la ejecución de los planes de inversión. Entretanto, la RVN que no estaba concesionada con peajes y la RVP continuaban siendo afectadas por recortes presupuestales para inversión y mantenimiento vial, los cuales eran aún más severos ante el impacto fiscal que generaba la crisis.
- 1.13 El país intentó implementar un nuevo esquema de financiación vial con el objetivo de mejorar la inversión en el sector, particularmente en la RVN. El esquema consiste en el cobro de una tasa al diesel (gasoil) que es destinada al Fondo Fiduciario para el Sistema de Infraestructura de Transporte (SIT)¹³. Los dos principales componentes del SIT son el SISVIAL y el SITRANS. El SISVIAL, originalmente con el 80% de los recursos del Fondo Fiduciario, tenía por objeto repagar la deuda acumulada con las empresas concesionarias viales, evitando una prórroga de los contratos, y a partir de 2003 financiar nuevas inversiones de infraestructura en la RVN. El SITRANS tenía por objeto pagar los subsidios a los operadores privados de transporte, el cual fue creciendo en participación del Fondo Fiduciario hasta llegar hoy en día al 50%¹⁴.
- 1.14 El país logró normalizar parte del sector re-licitando las concesiones de los corredores viales nacionales que finalizaban en octubre de 2003. En este proceso se reagruparon las concesiones vencidas en seis corredores viales y se adjudicaron 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 Estado. Este nuevo modelo para las concesiones viales permitió eliminar los subsidios realizados por el Estado,

¹² Se adoptó un esquema donde la diferencia no abonada por los usuarios era compensada por el Estado mediante subsidios.

¹³ El SIT fue creado en junio de 2001 a través del Decreto 802/01 y posteriormente modificado por los Decretos 976 y 1377. La tasa corresponde al 20,2% del precio del gasoil.

¹⁴ La Unidad de Coordinación de Fidecomisos de Infraestructura (UCOFIN), que administra el SIT, destina el 60% de los fondos del SITRANS al SISTAU (fondo para subsidiar los operadores de buses urbanos) y el 35% al SIFER (fondo para subsidiar los operadores de trenes metropolitanos).

representando un ahorro de más de US\$100 millones por año en el 2004, y generando un superávit de caja por cobro de cánones que permitieron financiar otras obras. El Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI) fue creado para asumir la gestión de los nuevos contratos de concesiones viales, en jurisdicción de la DNV, y de los contratos que se encontraban en proceso de renegociación como consecuencia de los efectos de la crisis.

- 1.15 **Renegociación de contratos de concesión.** Actualmente se encuentran finalizados los procesos de renegociación de los contratos de concesión de corredores viales que se extendían más allá del 2003: Caminos del Río Uruguay S.A. (contrato hasta 2018), la cual opera y mantiene la Ruta Nacional (RN) 14 en las provincias de Entre Ríos y Corrientes, y Caminos del Valle S.A. (contrato hasta 2013)¹⁵. Si bien estos contratos de concesión fueron renegociados, es importante notar que las obras de mejoramiento, ampliación y rehabilitación sobre estos corredores, contempladas en el marco del presente Programa¹⁶, no eran parte de ninguna de las responsabilidades contractuales de los concesionarios viales, y están siendo planteadas como obras públicas. Las Acta Acuerdo negociadas y aprobadas contemplan la posibilidad de que el Estado realice las obras de ampliación, y que una vez concluidas, los gastos que demanden al concesionario la cobranza, mantenimiento y conservación de la nueva obra, así como todas las erogaciones con motivo de o vinculadas a ella, serán debidamente contemplados en el marco de futuros procesos de renegociación entre el Estado y el concesionario, con motivo de la incorporación progresiva de los tramos de la obra al corredor¹⁷. Los procesos de renegociación fueron transparentes y permitieron que el interés del sector privado no fuera vulnerado. El Banco se encuentra financiando la ampliación de cuatro tramos de la RN 14 en la provincia de Entre Ríos como parte del préstamo 1294/OC-AR (¶1.25).
- 1.16 **Perspectiva en el sector.** Las vías en la RVN que por sus características y volumen de tránsito podían ser concesionadas al sector privado, y 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 (¶1.9), el impacto del peaje en los costos de transporte y la capacidad de pago de estos por parte de los usuarios, así como la necesidad imperiosa de continuar mejorando la red pavimentada del país, el Gobierno Nacional 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 vial existentes, ya sea con o sin peaje, con participación privada a través de contratos tipo CREMA, o por administración directa a través de las DPVs (¶1.11). Las acciones llevadas a cabo en el sector durante los últimos años corresponden a los reajustes normales que cualquier sector de infraestructura requiere ante una crisis como la que vivió el país. Estas acciones son consistentes con los esquemas de inversión y gestión vial que se han venido utilizando a lo largo de los últimos años en el país, y

¹⁵ Las Acta Acuerdo fueron ratificadas por el Poder Ejecutivo Nacional (PEN) mediante la suscripción del Decreto 1870/06 para Caminos del Río Uruguay S.A., y Decreto 1301/06 para Caminos del Valle S.A.

¹⁶ Está previsto que tres tramos de la RN 14 en la provincia de Corrientes hagan parte del presente Programa (¶2.7).

¹⁷ Artículo 17 del Decreto 1870/06 (ver AT).

que han permitido un mejoramiento importante de las condiciones y nivel de servicio de la red vial en general. Si bien hubo crisis en el sector, esta obedeció a la delicada situación económica del país y no hubo cambios profundos en materia de política sectorial del país. El sector privado continua siendo un actor importante en el sector, con el apoyo del Gobierno, especialmente en la administración de concesiones viales con peaje y ejecución de contratos CREMA para mantenimiento.

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

- 1.17 El país, 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 país considera que las mejoras en la infraestructura vial y la solución de cuellos de botella en la RVN y en la RVP de la RNG, son acciones necesarias para reducir la brecha de desarrollo económico y social de esta región *vis à vis* el resto del país.
- 1.18 **Estrategia para el Norte Grande.** Los proyectos que se financiarán con los recursos de este Programa constituyen obras públicas para apoyar las inversiones de mejoramiento, ampliación y rehabilitación de vías tanto nacionales como provinciales en la RNG. Una vez finalizadas, las obras pertenecientes a la RVP serán transferidas a las provincias correspondientes para su mantenimiento y gestión (§4.6) en un esquema de transferencia y donación del Gobierno Nacional a las provincias. El país ha adoptado un esquema similar para todo el PDING, el cual contempla, además de las obras de infraestructura vial consideradas en este Programa, tres operaciones adicionales: Programa de Infraestructura Hídrica para el Desarrollo de las Provincias del Norte Grande (AR-L1015); y Programa de Transmisión Eléctrica del Norte Grande (AR-L1021) aprobados por el Directorio del Banco en agosto de 2006 y enero de 2007 respectivamente; y el Programa de Apoyo a la Competitividad de Cadenas Productivas en el Norte Grande (AR-L1013). Asimismo, el país 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 que fueron identificados como prioritarios por las propias provincias de la RNG. Sin embargo, el carácter estructural y de variada índole de los problemas de rezago económico y social que afronta la RNG, y cuya solución excede a las intervenciones actuales que apoya el Banco, va a requerir un compromiso sostenido de largo plazo por parte de las autoridades.
- 1.19 **Estrategia en el sector vial.** Ante el rezago histórico de inversión en infraestructura vial como consecuencia de los escasos recursos públicos y la reducción progresiva de fondos específicos viales, el país ha adoptado una estrategia de inversión y recuperación del patrimonio vial. El país ha adoptado un modelo de articulación de las redes viales y otros modos de transporte. La estrategia reconoce que las redes se complementan en un esquema de conexión interprovincial e integración regional, y que es necesario asegurar el buen estado de vías de salida de la producción regional para evitar el aislamiento de su pobladores, el sobreprecio de fletes, las demoras en

la entrega de los productos, y la obstaculización de la recuperación en las economías regionales. El Esquema Director Vial Argentino (EDIVIAR)¹⁸ surgió del consenso de los gobiernos provinciales y Nacional con relación a la conservación, ampliación y mejora de un modelo de red vial integrada¹⁹. Los proyectos viales incluidos en el EDIVIAR han sido priorizados adoptando los siguientes criterios: vinculación de sectores productivos, ponderación de la incidencia social de la vía, políticas nacionales y provinciales, estratégicos, seguridad vial, índice de estado y volumen de tránsito. Además de hacer parte del EDIVIAR, la mayoría de los proyectos viales identificados para el Programa se ubican en un contexto de red integrada²⁰ y son consistentes con los lineamientos de la estrategia de Política Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PNDOT), a través de los Planes Estratégicos Territoriales (PETs)²¹ que están siendo elaborados para la RNG.

F. Estrategia del Banco con el país

- 1.20 La Estrategia del Banco con el País (EBPA)²² 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, 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 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 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, el Programa intervendrá en el fortalecimiento de las instituciones encargadas de la gestión vial, fortaleciendo la gestión pública y la relación entre la Nación y las provincias.
- 1.21 **Estrategia de participación del Banco en el desarrollo del Norte Grande.** La EBPA establece que para aprovechar las oportunidades productivas que posee cada región del país y el potencial de exportación de bienes agrícolas, sobre todo en una situación de mercado como la actual que favorece este tipo de productos, se deben

¹⁸ El EDIVIAR es un plan a 10 años elaborado por el Consejo Vial Federal (CVF) y el Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas (CIMOP) consensuado entre la Nación y las provincias para la ampliación y el mejoramiento de la RVN y RVP (ver archivos técnicos [AT]).

¹⁹ Este modelo asume que de poco sirve para los intereses generales que se pueda transitar eficientemente por una vía troncal y resulte imposible llegar con los productos exportables desde los establecimientos por el estado de la RVP, o que resulte dificultoso transportarlos a los puertos y a los grandes centros urbanos por las falencias de la RVN.

²⁰ Proyectos que mejoran las condiciones de accesibilidad y conectividad de los diversos núcleos y circuitos de actividad productiva de la RNG, complementando las inversiones y acciones tanto públicas como privadas, y complementando los programas de inversión en otros sectores.

²¹ El PET es un conjunto ordenado y articulado de planes, programas, proyectos y acciones territoriales descentralizadas, desarrollados en forma concurrente por el Gobierno Nacional, las Provincias y los Municipios, orientados a cumplir con el modelo de país definido por la PNDOT.

²² Documento GN-2328-1 de noviembre de 2004 y su actualización (GN-2328-3) de septiembre de 2006.

realizar importantes mejoras e inversiones en infraestructura. Este aspecto es particularmente relevante en regiones como el Norte Grande con mayores rezagos económicos y sociales donde los índices de pobreza y NBI son más elevados. En tal sentido, el Banco se comprometió en el 2004 a apoyar el PDING lanzado por la actual administración, como vía para contribuir a reducir las brechas económicas y sociales que separan a esta región del resto del país. En el más corto plazo, la participación del Banco se concentra en las áreas de infraestructura para la producción (vialidad, recursos hídricos y sector eléctrico), en tanto se comienza a trabajar con las autoridades provinciales en el desarrollo de un modelo de competitividad que identifique con mayor detalle otras posibles intervenciones microeconómicas que ayuden al desarrollo de *clústers* productivos en las provincias de la zona (§1.18).

- 1.22 **Coordinación para la ejecución de los Programas del Norte Grande.** Del conjunto de operaciones del Banco en el contexto del PDING, los proyectos del Programa Hídrico (AR-L1015) y del presente Programa vial, presentan un grado de complementariedad a efectos de su ejecución, para lo cual se ha previsto la coordinación centralizada en un mismo ente ejecutor (§3.6). Esta coordinación permitirá aprovechar sinergias y evitar la duplicación de esfuerzos en el conjunto de proyectos, incrementando la eficiencia en la ejecución de los Programas.
- 1.23 **Estrategia del Banco en el sector.** La estrategia del Banco en el sector consiste en contribuir a mejorar la competitividad del país mediante el desarrollo de sistemas integrados de transporte terrestre eficientes y sostenibles, y con la participación del sector privado en la provisión de infraestructuras y servicios de transporte. En el sector vial, se busca actuar simultáneamente en las redes nacional y provincial, mejorando la conectividad e integración regional, fortaleciendo la capacidad de gestión y planificación de las instituciones que las administran, y asegurando la sostenibilidad de las inversiones en el tiempo. El presente Programa contribuye al logro de los principales aspectos de esta estrategia para el sector.

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

- 1.24 **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 (PCVN) (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 y de la falta de recursos de contrapartida, 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. Al margen de las dificultades creadas por las restricciones de origen fiscal, macroeconómico e institucional, todas las obras fueron concluidas a finales de 2003 y fueron incorporadas al sistema de gestión vial para mantenimiento de la DNV (§1.11). 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, pero a mediados de 2003 se reactivó la ejecución y se lograron intervenir 600 km de rutas nacionales, 6.400 km de rutas provinciales, y más de un

km de puentes. A diciembre de 2006 se había comprometido el total del financiamiento y ejecutado el 93% del mismo. 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 (US\$400 millones). El inicio de éste último se demoró debido al cambio en las prioridades de los corredores a intervenir, destinándose la mayoría de los recursos a la ampliación de la RN 14 en la provincia de Entre Ríos (¶1.15). Una vez se redefinió esta prioridad, el Programa comenzó a ejecutarse con normalidad; actualmente se realizan las obras sobre la RN 16 en Santiago del Estero y la licitación de las obras sobre la RN 14 en Corrientes se inició a finales del 2006 para ser ejecutadas dentro de los próximos 18 meses. Los problemas que afectaron la ejecución de estos programas son menos relevantes hoy en día ante la sólida recuperación económica del país y las asignaciones presupuestales a la DNV (¶4.5).

- 1.25 Esta operación se complementará con la cartera de programas del Banco actualmente en ejecución (¶1.24). Entre otros, dará continuidad a las obras de ampliación y mejora de la RN 14, las cuales están siendo financiadas con el préstamo 1294/OC-AR (desde Colonia Hocker en Entre Ríos hasta el límite con Corrientes), y que con el Programa se completarán hasta llegar al Paso de los Libres en Corrientes²³. El Programa también se complementará con las obras de rehabilitación en la RN 16 que el préstamo 1294/OC-AR está financiando.
- 1.26 **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 de gestión CREMA; (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 PCVN; 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). Los préstamos del BM previos a la crisis también sufrieron demoras de ejecución por factores similares a los que afectaron los programas del Banco. 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).
- 1.27 **Coordinación con otras instituciones.** Organismos multilaterales como el BM, la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Banco han venido participando activamente en el financiamiento del sector vial en el país durante los últimos años. El Programa se coordinará y complementará con préstamos en ejecución por parte de la CAF²⁴ y del BM. En este sentido, el equipo de proyecto del Banco se reunió con

²³ Paso de los Libres conecta a la provincia de Corrientes con Brasil, es el paso de frontera de mayor tráfico en Sudamérica, con un tráfico de 168 mil camiones por año (2004). El 62% de la carga tiene dirección Brasil-Argentina. Es también el paso más utilizado en el comercio bilateral Brasil-Chile con 500 mil toneladas anuales.

²⁴ La CAF está financiando obras sobre la RN 81 en Formosa y Salta.

sus similares del BM, y además de compartir experiencias con relación a los sistemas de gestión de mantenimiento por niveles de servicio y de los contratos CREMA, logró coordinar acciones para la preparación del componente de fortalecimiento institucional en las DPVs. El BM ya ha trabajado en este tema en provincias como Corrientes, mediante el préstamo 4093-AR, y está por iniciar actividades en otras con el préstamo 7301-AR recientemente aprobado. El Programa también complementará las acciones que el OCCOVI viene adelantando con relación a nuevas inversiones a través de los concesionarios viales.

H. Lecciones Aprendidas

- 1.28 Para el diseño de este Programa se tomaron en cuenta las lecciones aprendidas en la ejecución de programas financiados por el Banco en el sector, así como de otras agencias multilaterales que operan en el país. Ello se refleja principalmente en la importancia de: (i) adoptar un esquema de ejecución probado, basado en la experiencia de unidades coordinadas que han venido ejecutando programas similares con el Banco²⁵; (ii) apoyar el fortalecimiento institucional de las entidades viales a partir de un diagnóstico y análisis de su capacidad institucional, técnico-administrativa y financiera (§2.9); (iii) contar con estudios y planes de manejo ambiental adecuados a las características de cada proyecto para evitar problemas durante la ejecución (§2.5); (iv) contar con diseños de proyectos que incluyan un adecuado plan de seguridad vial y de señalización horizontal y vertical (§2.5); y (v) la experiencia de la DNV en sistemas CREMA, y otros esquemas de gestión de mantenimiento vial, como un mecanismo eficiente para lograr mejorar la sostenibilidad de las inversiones y la adecuada conservación del patrimonio vial (§3.7).

I. Estrategia del Programa

- 1.29 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, la estrategia del Programa consiste en intervenir corredores viales prioritarios de la RVN y RVP que atiendan cuellos de botella importantes en la RNG, con financiamiento del Gobierno Nacional, y con la participación activa de las autoridades viales nacionales y provinciales, cuya actuación también se apoyará mediante un componente de fortalecimiento institucional. El Programa hace énfasis en la intervención de corredores estratégicos de la RVN, debido a que se han identificado como principales cuellos de botella de la producción regional, representando mayores beneficios económicos y sociales para la región, y que hacen parte de estrategias de integración local y regional. Como resultado se espera mejorar el acceso a los centros de transformación de las *commodities* agrícolas (generalmente ubicados fuera de la RNG), 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 Redentor²⁶, contribuyendo a mejorar la

²⁵ Las operaciones en ejecución 1118/OC-AR Emergencia (MPFIPyS) y 1294/OC-AR Corredores de Integración (DNV) utilizan mecanismos de ejecución similares al propuesto (§3.2 y §3.3).

²⁶ Otros pasos fronterizos que se beneficiarían serían el de Iguazú (Misiones), Jama (Jujuy), y Yasma y Sico (Salta).

competitividad de la RNG. Se ha acordado con el país 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. También se prevé que todo corredor vial mejorado a través del Programa ingrese en un sistema de gestión permanente para el mantenimiento rutinario, y contribuir a la mejora de la capacidad de planificación y gestión vial en la DPVs.

J. Adicionalidad de la participación del Banco

- 1.30 A nivel regional, el Programa hace parte de una política más amplia del país, 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 (§1.18 y §1.21). En el contexto del PDING, esta operación se ejecutará 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 que se focalizará en las cadenas productivas con mayor potencial en la RNG. La participación del Banco en estas cuatro operaciones permite coordinar esfuerzos tendientes a maximizar el impacto benéfico sobre la región. 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) apoyar el plan estratégico de control de pesos y dimensiones de vehículos en la RVP, coordinando entre la DNV y las DPVs, para contribuir a la sostenibilidad de la conservación de las vías; (iii) mejorar la formulación de los estudios de ingeniería, factibilidad económica y evaluaciones de impacto socio-ambiental de los proyectos propuestos para el Programa, y fortalecer la capacidad de revisión de los proyectos 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 (iv) contribuir con la asesoría y acompañamiento permanente a las DPVs para 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 contribuir al desarrollo económico sostenible de la RNG. Para ello, contribuirá a mejorar las condiciones de accesibilidad, eficiencia y seguridad de vías prioritarias de la RVN y vías alimentadoras de la RVP en la RNG, mediante la ampliación, rehabilitación y mejora de corredores viales que conectan centros de producción con mercados locales y externos. Asimismo, 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.
- 2.2 Los objetivos específicos asociados al propósito del Programa son: (i) mejorar las condiciones de accesibilidad y conectividad de los circuitos de actividad económica y productiva de la RNG con mercados locales y externos; (ii) reducir los costos

operacionales vehiculares y el tiempo de viaje para el transporte de cargas y pasajeros en los corredores viales de la RNG a ser intervenidos; (iii) mejorar las condiciones de seguridad para los usuarios de las vías intervenidas; (iv) promover la sostenibilidad de la conservación del patrimonio vial garantizando el mantenimiento de las obras; y (v) fortalecer la capacidad de planificación y gestión de las agencias de administración vial provincial. En el Anexo I se presenta el Marco Lógico del Programa, el cual incluye indicadores de resultado y medios de verificación para el propósito del Programa.

B. Descripción

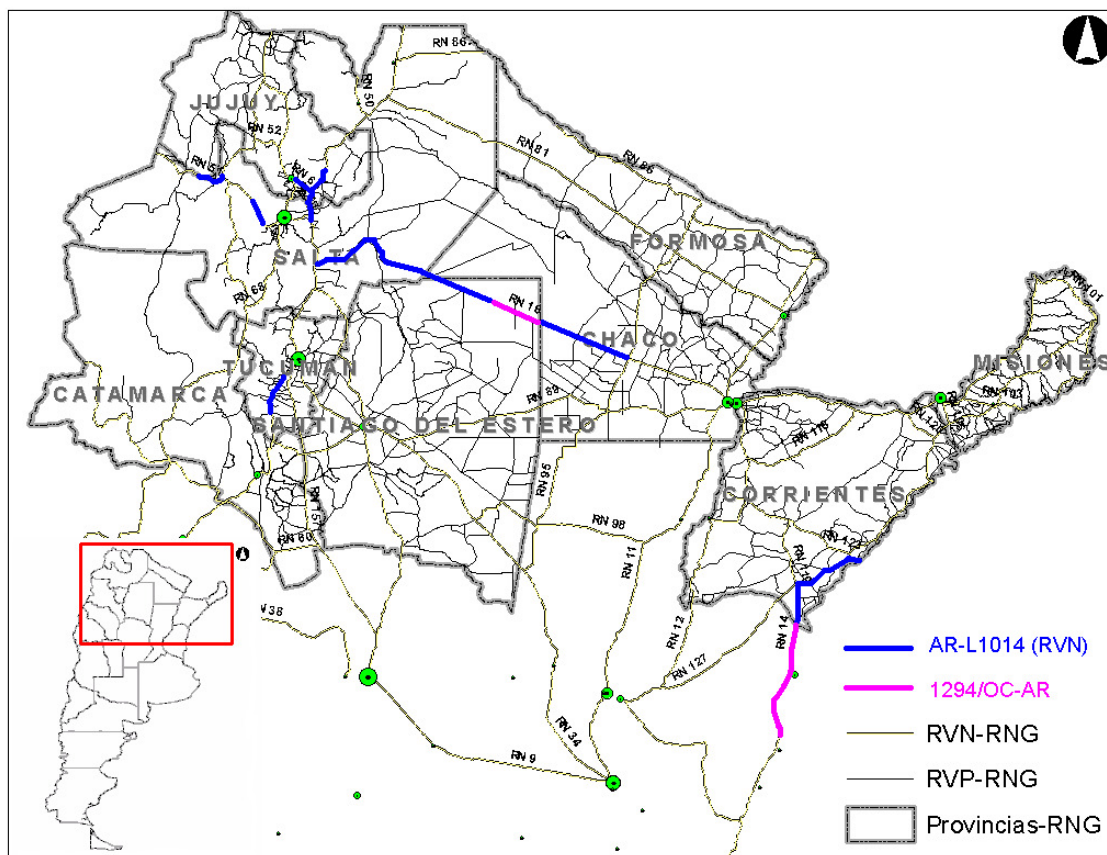
- 2.3 El Programa financiará obras de mejoramiento, ampliación y rehabilitación de aproximadamente 870 km de tramos prioritarios de la RVN (2,3% del total nacional y 8,3% del total en la RNG) y de aproximadamente 600 km en la RVP (0,3% del total nacional y 1,1% del total en la RNG). La totalidad de los tramos a intervenir (aproximadamente 1.470 km), hacen parte de la red vial de las nueve provincias del Norte Grande. Durante la preparación del Programa el monto previsto en la Estrategia de País se aumentó de US\$750 millones a US\$1200 millones debido al reemplazo de algunas obras menores de mejoramiento y rehabilitación, las cuales serán desarrolladas con fondos propios provinciales o nacionales, por otras obras más prioritarias de duplicación de calzada y tramos nuevos de autopista, cuyos costos son mayores. Asimismo, fue necesario ajustar los costos de los proyectos a la luz de los precios licitados en los últimos meses del 2006 para obras similares y tomando en cuenta factores como el aumento en los costos de construcción en el país, producto de la sólida recuperación económica y la alta demanda. En la Figura II-1 se presenta un mapa de la RNG y la localización de los principales corredores de la RVN comprendidos en el Programa, además de los corredores de integración que están siendo intervenidos con el préstamo 1294/OC-AR. Las obras consisten en ampliaciones de doble calzada, rehabilitación de vías asfaltadas, mejoramiento de ripio a pavimento, sistemas de drenaje, obras de arte, seguridad vial, señalización, entre otras. La sostenibilidad de estas inversiones se asegurará garantizando que las obras terminadas entren en un sistema de gestión permanente para el mantenimiento rutinario. Adicionalmente, se financiará la capacitación de las DPVs en modelos de gestión de mantenimiento vial, el diseño y puesta en marcha de sistemas de planificación y gestión vial, y la adquisición de equipos de control de tráfico, cargas, pesos y dimensiones.
- 2.4 Para la preparación y evaluación del Programa se seleccionaron 10 proyectos viales que constituyen la muestra representativa. El costo estimado de estos proyectos es equivalente al 42% del monto total de inversión en obras del Programa. 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 han sido finalizados²⁷. Además de la muestra, la demanda potencial del Programa actualmente la constituyen aproximadamente otros 32 proyectos presentados formalmente

²⁷ Para la RN 16 se cuenta con estudios de pre-factibilidad técnico-económica (ver AT), con los estudios de factibilidad y diseños de proyecto ejecutivo en ejecución. Debido a las características técnicas de la obra (rehabilitación simple), los resultados preliminares de factibilidad, el recorrido en campo realizado por el Equipo de Proyecto en todo el corredor, y la justificación de las obras en ejecución con el préstamo 1294/OC-AR, se justifica la obra como muestra representativa.

por la DNV y las DPVs. Los proyectos no incluidos en la muestra se encuentran en proceso de preparación, restando por completarse la evaluación de su viabilidad técnica, económica y socio-ambiental.

2.5 La elaboración de los diseños de ingeniería y de los estudios de factibilidad para los

FIGURA II-1 CORREDORES DEL PROGRAMA (RVN)



proyectos que no hacen parte de la muestra será financiada con recursos del Programa. Como parte de la preparación del mismo, se ha acordado con el país 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 satisfactoria²⁸. Entre los criterios de elegibilidad de proyectos para ser incluidos en el Programa están: (i) que pertenezca a una de las nueve provincias de la RNG; (ii) que esté incluido en el EDIVIAR, y que tenga conexión en algún punto con la RVP o RVN con niveles de servicio similar al del proyecto que se pretenda realizar; (iii) que cuente con proyecto ejecutivo, incluyendo plan de señalización vertical y horizontal, con un grado de detalle suficiente para poder ser licitado; (iv) que cuente con estudios de viabilidad socio-económica, y que demuestre una tasa interna de retorno económica igual o superior al 12%; y (v) que cuente con estudios socio-ambientales detallados, de acuerdo al tipo de obra a ejecutarse, planes de gestión social y ambiental adecuados, licencia ambiental de acuerdo a la legislación nacional y

²⁸ El Gobierno se comprometió a contratar el 80% de los estudios de factibilidad técnica, socio-económica y ambiental, y diseños de ingeniería para los proyectos fuera de la muestra durante el primer año de ejecución del Programa.

provincial, y que cumpla con las políticas del Banco. Estos, y los demás criterios técnicos, forman parte integral del Reglamento Operativo (RO) del Programa (§3.5).

C. Componentes

- 2.6 El Programa se plantea como un préstamo de inversión de obras múltiples, y comprende los siguientes componentes:
- 2.7 **Componente A: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la RVN (US\$976,7 millones).** Incluye obras de mejoramiento, ampliación y rehabilitación de aproximadamente 870 km de tramos prioritarios de la RVN en la RNG. Las obras consisten en ampliaciones de doble calzada en tramos específicos de la RN 14 y RN 117 en Corrientes (desde el límite con la provincia de Entre Ríos hasta Paso de los Libres), RN 34 en Salta y Jujuy (desde Cabeza de Buey hasta San Pedro de Jujuy), RN 66 en Jujuy (entre la RN 9 y la RN 34), y RN 38 en Tucumán (entre Alberdi y el empalme con la autopista existente). También incluye la rehabilitación de vías asfaltadas de la RN 16 (desde Roque Sáenz Peña hasta empalme con la RN 9/RN 34), y el mejoramiento de obra básica y pavimentación, con mejoras en los sistemas de drenaje, obras de arte y características geométricas de la RN 51 en Salta (desde Campo Quijano hasta límite con Jujuy). Todo el componente consiste de 19 proyectos viales en las provincias de Corrientes, Chaco, Jujuy, Salta, Santiago del Estero y Tucumán. Nueve de estos 19 proyectos hacen parte de la muestra representativa del Programa: los tres tramos de la RN 14 y RN 117 en Corrientes, un tramo de la RN 51 en Salta, y los cuatro tramos de la RN 16. Las obras serán licitadas y administradas por la DNV. Se prevé que todo corredor intervenido a través de este componente del Programa ingrese a un sistema de gestión vial permanente para el mantenimiento rutinario (§3.7).
- 2.8 **Componente B: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la RVP (US\$290,2 millones).** Incluye obras de mejoramiento, ampliación y rehabilitación en aproximadamente 600 km de tramos prioritarios de las RVPs en la RNG. Las obras consisten en su mayoría de rehabilitación y mejoramiento de obra básica con pavimentación. Preliminarmente se han identificado 23 proyectos viales en las provincias de Catamarca, Corrientes, Chaco, Formosa, Jujuy, Misiones, y Tucumán, de los cuales dos proyectos en Tucumán hacen parte de la muestra representativa. Las obras de éste componente son financiadas por el Gobierno Nacional, y para efectos de licitación de obras estarán a cargo de la Unidad de Coordinación de Programas y Proyectos con Financiamiento Externo (UCPyPFE). Una vez finalizadas, serán entregadas a las DPVs, las cuales tendrán la responsabilidad de administrarlas y mantenerlas.
- 2.9 **Componente C: Fortalecimiento Institucional (US\$20 millones).** Este componente comprende acciones de fortalecimiento de la función de planificación y gestión vial de las DPVs en dos etapas. En una primera etapa se contratarán servicios de consultoría para realizar un diagnóstico y análisis de la capacidad institucional, técnico-administrativa y financiera de todas las DPVs del Norte Grande en aspectos de planificación estratégica y de gestión vial. Este estudio identificará todas las necesidades para cada una de la DPVs, y elaborará los términos de referencia para

contratar los servicios de consultoría, o las especificaciones técnicas para la adquisición de bienes y equipos, en los siguientes aspectos: (i) elaboración de un inventario vial calificado (con evaluación de estado); (ii) elaboración de un plan vial estratégico provincial con un plan de acción para el control de pesos, cargas y dimensiones (adquisición de balanzas, puesta en marcha y capacitación en la operación y mantenimiento); (iii) diseño, puesta en marcha y capacitación en sistemas informáticos y herramientas de planificación (HDM y Sistemas de Información Geográfica); (iv) capacitación en sistemas y modelos de gestión de mantenimiento vial, con incentivos por resultados; (v) adquisición y capacitación en equipos de control de tráfico y de laboratorio (con sistemas de aseguramiento de la calidad); (vi) capacitación y asistencia técnica para inspección de obra; y (vii) capacitación y asistencia técnica en evaluación y gestión socio-ambiental. La suscripción de los contratos de consultoría para el diagnóstico integral de las DPVs participantes del Programa, como parte de la primera etapa de este Componente, se realizará dentro de los primeros 12 meses de ejecución, lo cual constituye un **compromiso complementario de ejecución del Programa**. En la segunda etapa se contratarán los servicios de consultoría y la adquisición de bienes y equipos, identificados en el estudio de diagnóstico como prioritarios y necesarios en cada una de las DPVs. En esta segunda etapa también se contratarán servicios de consultoría para supervisar, apoyar y acompañar a las DPVs en la realización y ejecución de planes de obras anuales para el mantenimiento rutinario de la RVP. La suscripción de los contratos de servicios de consultoría y de adquisición de bienes y equipos para el desarrollo de las actividades de la segunda etapa de este Componente, en cada una de las provincias participantes del Programa y a los 36 meses de ejecución del Programa, constituye un **compromiso complementario de ejecución del Programa**. Este componente refuerza y complementa al Componente B, promoviendo la sostenibilidad de las obras de la RVP.

- 2.10 **Componente D: Administración, Estudios e Inspección (US\$64,3 millones).** Este componente incluye los costos operativos de administración y gestión del Programa (apoyo y costos incrementales de la UCPyPFE y la DNV), la inspección técnico-ambiental de las obras, las evaluaciones y las auditorías. Este componente también financiará los estudios de preinversión para evaluar la viabilidad institucional, técnica, económica y socio-ambiental, y los diseños de los proyectos ejecutivos de las obras no incluidas en la muestra. En los costos incrementales de administración se ha incluido el fortalecimiento institucional a la DNV en el refuerzo de personal de la Unidad de Coordinación de Procedimientos Licitatorios (UCOPROLI), la Unidad Coordinadora de Proyectos BID, y las áreas relacionadas con planificación, al igual que equipos y sistemas de apoyo para la División de Gestión Ambiental. Es importante destacar que este fortalecimiento a la DNV se ha pensado de manera que no se generen entes externos temporales sino que se refuerce la capacidad de gestión de la institución en general y no solamente para la ejecución del Programa.

D. Costo y financiamiento

- 2.11 El costo total estimado del Programa es de US\$1.500 millones, de los cuales el Banco financiará hasta US\$1.200 millones con cargo a los recursos de la Facilidad

Unimonetaria del Capital Ordinario. Los recursos de contrapartida provendrán del Tesoro Nacional (Cuadro II-1).

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

Descripción	BID	Contrapartida	Total	%
COSTOS DIRECTOS				
Componente A: Obras civiles de la RVN	781.360	195.340	976.700	65,1%
Componente B: Obras civiles de la RVP	232.160	58.040	290.200	19,3%
Obras en la Provincia de Catamarca	67.120	16.780	83.900	5,6%
Obras en la Provincia de Chaco	35.360	8.840	44.200	2,9%
Obras en la Provincia de Corrientes	54.560	13.640	68.200	4,5%
Obras en la Provincia de Formosa	50.960	12.740	63.700	4,2%
Obras en la Provincia de Jujuy	7.200	1.800	9.000	0,6%
Obras en la Provincia de Misiones	4.320	1.080	5.400	0,4%
Obras en la Provincia de Tucumán	12.640	3.160	15.800	1,1%
Componente C: Fortalecimiento Institucional	20.000	0	20.000	1,3%
INGENIERÍA Y ADMINISTRACIÓN				
Componente D: Administración, Estudios e Inspección	64.317	0	64.317	4,3%
Estudios, consultorías, evaluaciones y auditoría	22.096	0	22.096	1,5%
Inspección técnico-ambiental de obras	38.777	0	38.777	2,6%
Costos incrementales de administración (UCPyPFE + DNV)	3.444	0	3.444	0,2%
IMPREVISTOS				
Escalamiento costo de obras y contingencias del Programa	102.163	46.620	148.783	9,9%
TOTAL PROGRAMA	1.200.000	300.000	1.500.000	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 UCPyPFE y servirá como subejecutor la DNV. La UCPyPFE actualmente coordina la ejecución de varios programas con financiamiento de banca multilateral, entre ellos los préstamos 1118/OC-AR y 1294/OC-AR con el Banco (¶1.24).

B. Ejecución y administración del Programa

- 3.2 El Ejecutor delegará la ejecución y administración general del Programa en la UCPyPFE, creada para la ejecución de programas y proyectos con financiamiento de organismos internacionales²⁹. La UCPyPFE 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 UCPyPFE delegará en la DNV la licitación, contratación y supervisión de las obras a

²⁹ La UCPyPFE fue creada por Resolución 165/2000 del Ministerio de Infraestructura y Vivienda, y sus competencias fueron modificadas por el Decreto 1.142/2003 del PEN.

través de la Unidad Coordinadora de Proyectos BID.

- 3.3 La ejecución de las obras del Componente B será administrada en forma centralizada por la UCPyPFE, que será la encargada de las licitaciones, adquisiciones, contrataciones y pagos de las obras propuestas por las DPVs. Las DPVs a su vez, podrán acceder a recursos de preinversión para preparar proyectos, ya sea nuevos o en reemplazo de aquellos que no cumplan con los criterios de elegibilidad, que podrán incorporarse al Programa siempre y cuando cumplan con las condiciones establecidas (§2.5). La participación de las DPVs no está restringida a la elección de proyectos sino que continuará en la formulación, revisión técnica de los mismos y la inspección y/o supervisión técnica de las obras. Para su ejecución, el Ejecutor suscribirá con cada una de las provincias participantes del Programa un Convenio de Adhesión, Transferencia y Mantenimiento de Obras (ver AT). En estos convenios las provincias, a través de las DPVs, se comprometen a: (i) colaborar y apoyar a la UCPyPFE en las actividades de ejecución y supervisión técnica del Programa, y otras actividades que garanticen el cumplimiento de las obligaciones con el Banco; (ii) cumplir con los requisitos para la elegibilidad de proyectos a ser financiados con recursos del Programa; (iii) coordinar las actividades necesarias para el logro de los objetivos del Programa, y destinar los recursos humanos, técnicos y administrativos necesarios para el cumplimiento de las obligaciones contraídas; (iv) aceptar la transferencia de las obras y equipos financiados por el Programa; y (v) garantizar, una vez transferidas las obras, los recursos humanos, físicos y financieros que aseguren su operación y mantenimiento, conforme con un plan oportunamente aprobado y respetando las disposiciones contempladas en la Ley de Responsabilidad Fiscal. Se deberá presentar evidencia de la suscripción de al menos un Convenio de Adhesión, Transferencia y Mantenimiento de Obras entre el Ejecutor y las provincias participantes del Programa como **condición previa al primer desembolso de los recursos del préstamo**. La entrada en vigencia del Convenio de Adhesión, Transferencia y Mantenimiento de Obras con cada una de las provincias participantes del Programa, para ejecutar las obras de la RVP en dicha provincia, constituye un **compromiso complementario de ejecución del Programa**. La UCPyPFE también se encargará de administrar y ejecutar las contrataciones para el fortalecimiento institucional de las DPVs (Componente C), los estudios de preinversión, inspección técnico-ambiental, y otras actividades del Componente D relacionadas con las obras en la RVP.
- 3.4 Para la ejecución de las obras del Componente A, la UCPyPFE transferirá los recursos que correspondan, desde la cuenta única del Programa, a la DNV, que será responsable por la ejecución de las obras de la RVN. La DNV actuará como subejecutor del Programa a través de la Unidad Coordinadora de Proyectos BID creada para la ejecución de los préstamos BID 795/OC-AR y 1294/OC-AR. Se deberá suscribir un Convenio de subejecución entre el Organismo Ejecutor y la DNV, lo cual constituye una **condición previa al primer desembolso de los recursos del préstamo**. La DNV estará encargada de la coordinación y ejecución de todas las actividades del Componente A, incluyendo licitaciones, adquisiciones, contrataciones y pagos, y enviará a la UCPyPFE la información necesaria sobre la ejecución y seguimiento de las obras. Las contrataciones para los estudios de

preinversión, inspección técnico-ambiental y otras actividades del Componente D relacionadas con las obras en la RVN, serán administradas por la DNV.

- 3.5 **Reglamento Operativo del Programa (RO).** Por ser un Programa de obras múltiples, la ejecución se apoyará en un RO (ver AT). que incluirá: (i) criterios técnicos, económicos, y socio-ambientales de elegibilidad de proyectos; (ii) requisitos de análisis de impacto socio-ambiental 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 ejecución y de coordinación inter-institucional. La puesta en vigencia del RO y sus respectivos Anexos será **condición previa al primer desembolso de los recursos del préstamo**. Será menester el consentimiento por escrito del Banco para que se pueda modificar cualquier disposición de dichos documentos.
- 3.6 La estructura administrativa de la UCPyPFE y de la Unidad Coordinadora de Proyectos BID en la DNV será reforzada para poder atender las necesidades incrementales de administración y ejecución de los componentes del Programa. Para el caso de la UCPyPFE se creará una Unidad Ejecutora del Programa (UEP-UCPyPFE), y las necesidades incrementales en la estructura administrativa (recursos técnicos, administrativos y de recursos humanos) serán compartidas con el Programa Hídrico del Norte Grande (AR-L1015) ya que tendrán el mismo Ejecutor. En particular, existirá una coordinación técnica para cada Programa, pero la coordinación administrativa, financiera y de seguimiento será compartida para ambas operaciones en miras a generar economías de escala dadas las características de los programas (§1.22). El organigrama funcional de la UCPyPFE y la DNV (Unidad Coordinadora de Proyectos BID) para la ejecución del Programa, se presenta en la Figura III-1. Como **condición previa al primer desembolso de los recursos del préstamo**, el Ejecutor deberá presentar, a satisfacción del Banco, evidencia de la creación de la Unidad Ejecutora del Programa (UEP-UCPyPFE) en el ámbito del



Organismo Ejecutor y la asignación del personal adecuado para operarla, de conformidad con términos de referencia acordados con el Banco, según el esquema y la asignación de personal dispuesta en el RO del Programa.

C. Operación y mantenimiento de las obras

- 3.7 Las obras financiadas por el Programa del Componente A serán operadas y mantenidas por la DNV bajo los sistemas de gestión de mantenimiento vial actualmente en operación (§1.11). En particular, la RN 14 y RN 34 seguirán bajo el modelo de concesión por peaje actual, la RN 51, RN 66 y RN 38 se incorporarán a sistemas CREMA, y la RN 16 será mantenida bajo un sistema de unidad de medida por niveles de servicio. La DNV presentará evidencia de que han incorporado las obras correspondientes al Componente A del Programa a un sistema de gestión de mantenimiento vial permanente simultáneamente con la emisión del certificado de recepción provisoria de obras durante la ejecución del Programa, condicionándose así el último pago de cada obra. Esto constituye un **compromiso complementario de ejecución del Programa**. Las obras del Componente B, una vez concluidas y transferidas a las provincias, serán operadas y mantenidas por las DPVs. El convenio previsto (§3.3) asegurará los recursos humanos, físicos y financieros para el adecuado mantenimiento de las obras por parte de cada DPV. Sin perjuicio de lo anterior, el Ejecutor deberá comprometerse a presentar anualmente al Banco, dentro del primer trimestre de cada año calendario, y por un período de cinco años a partir del año siguiente al que se finalice la última obra, informes de resultados y plan de mantenimiento de las obras y bienes financiados por el Programa.

D. Adquisición de bienes y contratación de obras y servicios de consultoría

- 3.8 Las adquisiciones de bienes y contratación de obras y la selección y contratación de servicios de consultoría se realizarán conforme a las políticas del Banco (GN-2349-7 y GN-2350-7, respectivamente). Todos los bienes, obras y servicios de consultoría a ser contratados con recursos del Programa deberán estar incluidos en el Plan de Adquisiciones y en el Plan Operativo Anual (POA) vigentes y aprobados previamente por el Banco. Si no estuvieran incluidos se podrán incorporar con previo acuerdo y no objeción por parte del Banco.
- 3.9 **Plan de Adquisiciones.** El Ejecutor ha preparado un Plan de Adquisiciones (PDA) tentativo (ver AT) que se actualizará regularmente, o cuando se presenten cambios sustanciales, cubriendo los 18 meses siguientes del período de ejecución del Programa. Cualquier revisión a este plan requiere aprobación del Banco. La versión vigente del PDA deberá estar siempre disponible de acuerdo a la política del Banco. Como **condición previa al primer desembolso de los recursos del préstamo** (y como parte del informe inicial), el Ejecutor presentará el POA para el primer año de ejecución del Programa en el que figurarán las actividades principales de acuerdo al PDA.
- 3.10 **Reconocimiento de gastos anteriores.** Se reconocerán gastos efectuados para la ejecución de obras del Programa hasta por US\$12 millones con cargo a la contrapartida local, y hasta por US\$48 millones con cargo al financiamiento. Dichos gastos deberán ser realizados con anterioridad a la fecha de aprobación de esta operación por parte del Directorio del Banco y dentro de un período máximo de 18 meses anteriores a dicha fecha. Estos gastos corresponden a los pagos de contrataciones de

obras y gastos de preinversión incluidos en el Programa³⁰, cuyos procesos deberán seguir procedimientos aceptables para el Banco y descritos en el PDA.

E. Fondo rotatorio

- 3.11 Se establecerá un fondo rotatorio, con valor de hasta un 5% de los recursos del financiamiento del Banco, a través de una cuenta bancaria específica para el Programa. El Ejecutor será responsable de presentar al Banco informes semestrales sobre el estado y suficiencia de este fondo rotatorio, dentro de los 60 días siguientes al cierre de cada semestre.

F. Registros contables y control de desembolsos

- 3.12 La contabilidad financiera correspondiente a las transacciones y desembolsos durante la etapa de ejecución, y el mantenimiento de la información financiera del Programa serán responsabilidad de la UCPyPFE. El Ejecutor, a través de la UCPyPFE, deberá presentar informes semestrales de auditoría de desembolsos del Programa, los cuales deberán ser realizados por una entidad de auditores independientes aceptables por el Banco, y de acuerdo con sus requerimientos (documentos AF-100 y AF-300) y términos de referencia previamente aprobados por el mismo. Estas auditorías se extenderán durante todo el periodo de ejecución del Programa. En el caso de que dicha auditoría sea realizada por una firma privada, en la selección y contratación de los auditores se utilizarán los procedimientos del Banco (documentos AF-200 y AF-400) y los costos serán financiados con los recursos del Programa.

G. Período de ejecución y calendario de desembolsos

- 3.13 El plazo de ejecución del Programa es de 72 meses. La licitación de las obras de la RN 14 se inició a finales del 2006 y se espera que dentro de los primeros 18 meses de ejecución del Programa todas las obras de la muestra representativa estén en ejecución. Con respecto al Componente B, la ejecución de todas las obras sobre la RVP tomará más tiempo debido a que falta elaborar la factibilidad final y los diseños de ingeniería de varios proyectos, aunque existe el compromiso de contratar la mayoría de los estudios de preinversión durante el primer año de ejecución del Programa (§2.5). El Cuadro III-1 presenta el cronograma tentativo de desembolsos anuales de los recursos de financiamiento.

Cuadro III-1 Programa Tentativo de Desembolsos (miles de US\$)

	año 1	año 2	año 3	año 4	año 5	año 6	Total	%
Banco	116.667	270.833	325.000	216.667	162.500	108.333	1.200.000	80
Contrapartida	28.333	67.527	80.720	54.333	41.140	27.946	300.000	20
Total	145.000	338.360	405.720	271.000	203.640	136.280	1.500.000	100
% anual	9,7%	22,6%	27,0%	18,1%	13,6%	9,1%	100%	

H. Seguimiento y evaluación

- 3.14 Para poder realizar un seguimiento apropiado a la ejecución de los programas del

³⁰ Estos gastos corresponderán, y dependiendo de la fecha de aprobación del Programa, a pagos de contrataciones de obras para la RN14 en Corrientes y de estudios de preinversión para la RN 16.

Banco en el país, entre ellos los del Norte Grande, el Banco está preparando un nuevo modelo de negocios para la Representación en Argentina, en particular para su esquema de organización y gestión. El Ejecutor deberá presentar al Banco informes semestrales sobre el avance de la ejecución del Programa, incluyendo los aspectos técnicos, socio-ambientales y financieros de cada componente, dentro de los 60 días siguientes a la finalización de cada semestre. En cada informe se revisará el avance del Programa de acuerdo con: los criterios de elegibilidad, los indicadores del Marco Lógico en sus diferentes niveles (propósito, componentes y actividades), los supuestos y las metas asignadas. Además, durante el segundo semestre de cada año, la UCPyPFE entregará al Banco el POA aprobado para el año siguiente. Estos informes se utilizarán para el seguimiento de la ejecución del Programa y proveerán información para el Informe de Seguimiento de Proyecto (ISDP).

- 3.15 **Inspección y supervisión técnica y socio-ambiental.** La inspección de las obras (*in-situ*) y del plan de manejo socio-ambiental de las mismas se realizará principalmente por la DNV para las obras en la RVN y por las DPVs para las obras en la RVP. Cuando el organismo Ejecutor, de común acuerdo con el Banco, determine que los distritos regionales de la DNV o las DPVs cuentan con limitaciones en su capacidad técnica, financiera o institucional, se contratarán servicios de consultoría especializados e independientes para la inspección de las obras y/o del plan de manejo socio-ambiental de las mismas. La suscripción de los contratos de inspección, en los términos acordados con el Banco, se deberá realizar al menos simultáneamente con la firma de los contratos de las obras respectivas. Esto constituye un **compromiso complementario de ejecución del Programa**. Para el caso de las obras en la RVN, la DNV realizará la supervisión del trabajo de inspección, en caso de contratarse servicios de consultoría para ello. Para las obras concesionadas no se prevé la participación del concesionario en la inspección ni en la supervisión de las mismas. Para las obras en la RVP, la UCPyPFE participará de la supervisión del trabajo de inspección.
- 3.16 **Evaluación.** A fin de realizar las evaluaciones del Programa, el Ejecutor recopilará la información descrita en el Marco Lógico, que contiene los indicadores correspondientes a los productos y resultados del Programa, junto con los medios de verificación y sus supuestos. Los indicadores de resultados directos para el propósito del Programa incluyen líneas de base y metas específicas. Se realizará una revisión intermedia y evaluación final del Programa. La revisión intermedia, se llevará a cabo a los tres años de iniciada la ejecución del Programa, o cuando se haya alcanzado un nivel de desembolsos de 50%, lo que ocurra primero. La evaluación final se realizará durante los tres meses siguientes a la finalización del Programa, a partir de la información generada por el sistema de monitoreo y supervisión de resultados del Programa, de modo que esta evaluación sea un insumo para la preparación del Informe de Terminación de Proyecto.

IV. VIABILIDAD Y RIESGOS

A. Viabilidad institucional

- 4.1 A nivel federal, la DNV ha venido impulsando los proyectos viales nacionales y ha

sido la entidad encargada de preparar y administrar los procesos licitatorios de las principales obras de la RVN en el país. Por otra parte, la DNV cuenta con amplia experiencia en la ejecución de contratos con financiamiento del Banco (§1.24). Con base en estos antecedentes, se estima que la viabilidad institucional del Programa con relación a las obras de la RVN es adecuada, dada la experiencia de la DNV en la administración de licitaciones de obras viales similares a las del Programa y obras de complejidad mayor. También se destaca la capacidad de DNV en la operación y mantenimiento vial a través de sistemas de gestión vial (§1.11). Con relación a temas operativos, se aplicó la herramienta SECI (Sistema de Evaluación de Capacidad Institucional) a la DNV en sus distintos niveles. Los resultados de la evaluación de capacidad institucional indican que la DNV presenta un riesgo bajo (ver AT). Sin embargo, el análisis identificó áreas que requieren de apoyo, principalmente por una mayor demanda de recursos administrativos ante al aumento en la cantidad de obras que estarán bajo la responsabilidad de la UCP BID (§2.10).

- 4.2 La experiencia de la UCPyPFE en proyectos similares financiados por el BID y el BM³¹, y los resultados obtenidos en la conducción de todos los procesos administrativos, licitatorios y de seguimiento de proyectos de infraestructura, permiten concluir que cuenta con la capacidad de ejecutar el Programa. La aplicación de la herramienta SECI confirmó esta apreciación, indicando que la UCPyPFE presenta un nivel de riesgo bajo (ver AT).
- 4.3 Con relación a las DPVs, éstas no entrarán a manejar directamente procesos de licitación para el Programa y por lo tanto no se consideraron en el análisis de capacidad realizado. Sin embargo, se realizó un análisis de la capacidad financiera, técnica y administrativa de las DPVs con relación a la capacidad de realizar el mantenimiento de las vías (§4.16). La capacidad de gestión en temas de mantenimiento vial será reforzada mediante el apoyo que se brindará con recursos de fortalecimiento institucional a las DPVs (§2.9). De esta manera, se considera que el Programa es viable desde el punto de vista institucional.
- 4.4 La estructura administrativa y funcional de la UCPyPFE y de la Unidad Coordinadora de Proyectos BID en la DNV será reforzada para poder atender las necesidades incrementales de administración y ejecución de los componentes del Programa. La estructura propuesta (§3.6) resulta adecuada para el cumplimiento de las responsabilidades relacionadas con la ejecución y administración del Programa. La asignación de responsabilidades entre las diferentes áreas es clara y adecuada, al igual que la funcionalidad para las interfaces externas con entidades gubernamentales, consultoras y auditores externos, y contratistas. Los recursos humanos de fortalecimiento serán contratados según su idoneidad para cada una de las funciones que tendrán que desempeñar en la ejecución del Programa.

B. Viabilidad financiera

- 4.5 El principal tema financiero durante el período de ejecución del Programa es el de los aportes de contrapartida, la cual será financiada por el Tesoro Nacional como una

³¹ Los préstamos 830/OC-AR, 932/OC-AR, 1118/OC-AR y 1345/OC-AR con el Banco y los préstamos 4093-AR, 7301-AR, 7382-AR y 7385-AR con el BM han sido o están siendo ejecutados por la UCPyPFE.

contribución del Gobierno Nacional a la RNG y a la red vial del país. El Gobierno Nacional ha priorizado estas obras, las mismas ya se han incorporado 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. Asimismo, a nivel sectorial, el Plan de Inversiones Públicas 2006-2008 del país contempla un incremento significativo de los recursos destinados a la DNV para la administración de la RVN y la ejecución de obras³², lo que ante la probabilidad de incurrir en una crisis fiscal durante el periodo de ejecución minimiza los posibles recortes al Programa. El repago de la totalidad del préstamo también estará a cargo del Gobierno Nacional y no se anticipan dificultades fiscales para el repago de la deuda debido al vigoroso desempeño económico del país y a la consolidación del superávit fiscal que se destaca en la Evaluación Macroeconómica Independiente (CS-3701).

- 4.6 Una vez terminadas, las obras de la RVP serán operadas y mantenidas por las DPVs. El análisis de los recursos de financiamiento de las DPVs permite concluir que aunque los fondos viales de coparticipación se han venido reduciendo, la inversión total en vialidad de cada provincia en la RNG ha aumentado desde el 2003 mediante el esfuerzo fiscal propio de las provincias (ver AT), a la vez que han venido dando cumplimiento al Régimen Federal de Responsabilidad Fiscal (Ley N° 25.917) presentando casi en su totalidad equilibrio o superávit financiero. En 2004, las nueve DPVs contaron con un presupuesto total de US\$182 millones, frente a un promedio histórico de US\$92 millones anuales en los cuatro años inmediatamente anteriores (ver AT). Las obras de la RVP a ser financiadas por el Programa (1,1% del total en la RNG) demandarían recursos para mantenimiento de estas obras del orden de US\$4,4 millones por año. Las necesidades financieras que implican la operación y mantenimiento de las obras de la RVP financiadas por el Programa no tienen un impacto significativo, y por el contrario podrían tener un efecto positivo en las DPVs debido a que la mayoría de las obras a intervenir pasarían de ripio a pavimento, reduciéndose los costos de mantenimiento rutinario en estas vías. Adicionalmente, la viabilidad financiera para la operación y mantenimiento de las obras en la RVP se comprometerá a través de los Convenios de Adhesión, Transferencia y Mantenimiento de Obras que el Ejecutor suscribirá con cada una de las provincias participantes del Programa. En particular, estos convenios comprometerán a las provincias, a través de las DPVs, a garantizar, una vez transferidas las obras, los recursos humanos, físicos y financieros que aseguren su operación y mantenimiento, conforme con un plan oportunamente aprobado y respetando las disposiciones contempladas en la Ley de Responsabilidad Fiscal (§3.3).

C. Viabilidad técnica

- 4.7 La muestra representativa de proyectos del Programa cuenta con los estudios de factibilidad y los diseños de ingeniería de obras de mejoramiento, ampliación y rehabilitación en tramos de la RVN y RVP. Se ha dado un seguimiento cercano al proceso de preparación de los diseños de trazado, perfiles transversales y cálculo del

³² La DNV pasó de ejecutar AR\$224 millones en el 2001 a AR\$1.886 millones en el 2005, alcanzando AR\$2.132 millones en el 2006 (incremento promedio anual del 81%). Para el periodo 2007-08 se le han asignado AR\$7.125 millones.

paquete estructural de pavimento³³, concluyéndose que las soluciones técnicas adoptadas son compatibles con las características de la red vial existente, las condiciones geomorfológicas, geotécnicas, climáticas, hidrológicas, ambientales y sociodemográficas predominantes en las áreas que atraviesan las vías³⁴, así como con el tráfico que se estima circulará por las vías en un horizonte de 25 años. Los criterios de diseño, métodos de cálculo, así como las especificaciones de materiales y técnicas constructivas, están de acuerdo con los estándares utilizados internacionalmente y de uso en el país. En particular, fueron revisados los cálculos de volúmenes de obras para los diferentes rubros y los costos unitarios utilizados, los que resultaron consistentes con las características de las obras y con los precios de mercado que se están verificando en las últimas licitaciones viales realizadas en el país. Los aspectos de seguridad vial han sido considerados en forma integral en cada proyecto. En los archivos técnicos se presenta un informe de revisión de los aspectos técnicos y económicos de los proyectos integrantes de la muestra representativa del Programa (ver AT).

- 4.8 Las obras proyectadas son similares a otras obras que actualmente se ejecutan en el país y no requieren procedimientos de construcción sofisticados³⁵, por lo que se considera que las empresas que habitualmente participan en las licitaciones de obras viales en el país tendrían la capacidad técnica y operacional de ejecutarlas. Los plazos de ejecución previstos son razonables y comparables a los tiempos de ejecución de obras similares que han sido ejecutadas recientemente en el país. La inspección técnica y ambiental de las obras será efectuada por firmas consultoras especializadas, bajo la supervisión de profesionales debidamente capacitados de las unidades de línea de la DNV o de la UCPyPFE, previéndose para el caso de esta última la participación de las unidades de línea de las DPVs correspondientes. El proceso de selección de firmas para la inspección garantizará la concurrencia de firmas de gran experiencia y la utilización de métodos modernos de fiscalización³⁶.

D. Viabilidad económica

- 4.9 Para la evaluación económica del Programa se realizó un análisis costo-beneficio para cada uno de los proyectos viales de la muestra representativa. Esta evaluación se basa en una comparación de costos y beneficios, a precios económicos³⁷, en las situaciones con y sin las intervenciones viales. Para el caso de las intervenciones de duplicación de calzada y de rehabilitación y pavimentación, la estimación de los

³³ Para cada proyecto fueron evaluadas dos alternativas de superficies de rodadura, asegurando que éstas respondieran a los niveles de tráfico previsto y teniendo en cuenta los costos de conservación para cada caso: i) concreto asfáltico en caliente considerando para este caso un diseño inicial para un período de 15 años, y una intervención para alcanzar un período de 25 años, y ii) hormigón simple considerando en este caso un diseño inicial de 25 años.

³⁴ Se estudiaron los suelos y las condiciones hidrológicas en el diseño de los terraplenes, con particular atención en los drenajes y muros de contención para encauzar y no interrumpir los flujos naturales en épocas de avenidas y estiajes. Salvo el proyecto de la RN 51 en Salta, los trazados de las vías no atraviesan zonas geológicamente inestables ni están ubicados en una región de alta sismicidad que podrían crear problemas de desestabilización de las estructuras.

³⁵ Solo las obras de la RN 51 en Salta y la RP 307 en Tucumán poseen algún grado de complejidad.

³⁶ Se prevé, a partir de experiencias previas, que las bases de contratación de los servicios de inspección de obras incluyan la responsabilidad de realizar el control de calidad de materiales de insumo y los productos elaborados por el contratista, con la puesta a disposición de todo el equipamiento necesario por parte de las firmas consultoras.

³⁷ Los precios económicos en algunos casos resultaron de la eliminación de impuestos y transferencias en los precios financieros y en otros casos de la utilización de precios cuenta.

beneficios de cada proyecto individual se apoyó en una metodología de análisis generalmente utilizada en proyectos viales (excedentes del consumidor), cuantificándose tanto los ahorros en los costos generalizados de transporte para el tránsito normal, derivado y generado, así como por la disminución en costos de accidentes y de mantenimiento de las vías. Se utilizó el modelo HDM (*Highway Design and Maintenance Standards Model*), en sus versiones III y IV, para realizar la evaluación económica de los diferentes proyectos. Los costos totales de conservación y de operación de los vehículos fueron calculados endógenamente sobre la base de cantidades físicas y precios unitarios especificados, introduciendo los ahorros por disminución de accidentes en forma exógena al modelo. El modelo HDM permite calcular la rentabilidad del proyecto considerando los costos de infraestructura, los costos de operación vehiculares, incluyendo el tiempo, y los costos de mantenimiento de las políticas que se definan para las situaciones sin y con proyecto³⁸. Para estimar los costos económicos de los proyectos se consideraron las inversiones resultantes de los estudios de ingeniería, incluyendo los costos de mitigación de impactos ambientales directos, y los costos anuales de mantenimiento³⁹. Existen otros beneficios adicionales que no fueron cuantificados y que resultan del carácter estratégico para el desarrollo e integración socio-económica de la RNG, pudiendo tener también un impacto en el desarrollo del sector turismo, como así también de la mejora de la transitabilidad permanente y seguridad vial.

CUADRO IV-1 RESULTADOS DE BENEFICIO-COSTO Y ANÁLISIS DE SENSIBILIDAD

Proyecto	Longitud (km)	Costo inversión *	TMDA 2005	VPNE*	TIRE (%)			
					Análisis de sensibilidad			
					base	costos +20%	beneficios -20%	costos +10% & beneficios -10%
RN 14 en Corrientes								
Límite Entre Ríos–empalme RN 127	62,75	90	2.504	14,1	15,5	12,7	12,1	12,4
Empalme RN 127–empalme RN 126	62,77	103	2.517	6,8	15,0	12,6	12,1	12,4
Empalme RN 126–Cruce Av. Belgrano	35,67	54	2.566	17,2	17,2	14,8	14,3	14,5
RN 51 en Salta								
Campo Quijano–el Tunal–Chorrillos	23,00	37	227	11,0	18,0	15,7	15,4	15,6
RN 16 en Chaco, Santiago del Estero y Salta**								
Tramo Chaco	153,20	78	1.400	56,4	26,2	24,0	23,6	21,5
Tramo Santiago del Estero	99,15	51	660	9,5	16,0	14,3	14,3	12,7
Tramo Salta	206,00	105	1.300	46,0	21,0	19,1	18,8	17,0
RP 302 en Tucumán								
Banda río Salf–Cevil Pozo	3,55	5	9.310	3,5	26,6	22,6	21,7	22,2
RP 307 en Tucumán								
Viaducto (km 31)-Fin del Mundo	0,94	7	1.202	4,3	22,9	19,9	19,1	19,5

* US\$ millones (tipo de cambio: 1US\$ = 3AR\$). VPNE: Valor Presente Neto Económico

** Resultados de estudios de pre-factibilidad técnica-económica. Para ejecución del Programa se dividirá en cuatro proyectos.

4.10 Los indicadores de la rentabilidad económica fueron calculados para cada uno de los proyectos de la muestra utilizando una tasa de descuento del 12%. El Cuadro IV-1

³⁸ En los proyectos de la RN 51 en Salta y RP 307 en Tucumán se consideraron también los beneficios provenientes del levantamiento de las condiciones que provocan restricciones a la circulación en las vías.

³⁹ Los costos de mantenimiento se determinaron a partir de licitaciones recientes que incluyen los precios unitarios de cada estándar de conservación, o los precios de los insumos/trabajos que lo componen, y la estimación del costo de los trabajos que se requeriría en la situación actual, sin inversiones, para conservarlos en el estado que operan.

presenta los resultados de factibilidad económica de los proyectos evaluados. El análisis de rentabilidad para los diferentes escenarios considerados muestra que aunque se aumenten los costos y simultáneamente se reduzcan los beneficios en un 10%, cada proyecto mantiene una Tasa Interna de Retorno Económica (TIRE) superior al 12%.

- 4.11 **Impacto sobre la pobreza.** 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).

E. Impacto y viabilidad socio-ambiental

- 4.12 **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 mayoría el mejoramiento de vías existentes, lo cual limita los impactos ambientales de las mismas. Para algunos casos se realizarán modificaciones de trazado u obra básica nueva, 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). Para la identificación detallada de impactos se seleccionó cuidadosamente la muestra del Programa, la cual incorpora proyectos representativos que cubren un amplio rango de intervenciones y presentan una completa gama 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.
- 4.13 **Estrategia de gestión ambiental.** Dada la extensión de la RNG, la intervención de un gran número de actores descentralizados, como son las DPVs, la escasez de proyectos interprovinciales, y considerando que la mayoría de las intervenciones consisten en rehabilitación y mejoramiento de vías existentes (ampliaciones y repavimentaciones en el caso de las rutas nacionales, y pavimentación de carreteras de ripio y tierra en el caso de las rutas provinciales), se consideró que no sería necesario realizar una evaluación ambiental estratégica integral del Programa. Asimismo, se ha definido como estrategia la ejecución de estudios de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) y PGA individuales para las obras mayores de ampliación, y la elaboración de PGA para las obras de rehabilitación y mejoramiento. Adicionalmente, se ha preparado un análisis estratégico de la muestra a nivel macro dentro del Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) (ver AT). Los impactos negativos identificados en los estudios de EIA fueron objeto de medidas de prevención y mitigación, las cuales hacen parte de los PGA, y el costo correspondiente fue incluido en los presupuestos de obra de los proyectos. Los estudios de EIA se realizaron en concomitancia con las demás evaluaciones técnicas y económicas, de manera que la selección de alternativas y el cálculo del costo de los proyectos contempló las medidas de prevención y mitigación socio-ambiental. Todos los proyectos de la muestra representativa cuentan con estudios de EIA y con los PGAs necesarios para mitigar los impactos negativos (ver AT). Siguiendo la política de divulgación del Banco, los EIA fueron publicados localmente y en el *Public*

Information Center del Banco⁴⁰. Dado que los proyectos son de mejoramiento o ampliación de rutas consolidadas, no se prevé la necesidad de realizar reasentamientos poblacionales de importancia⁴¹ en ninguno de los proyectos propuestos, ni se han identificado áreas naturales sensibles que pudieran verse afectadas. Sin embargo, y dado que se trata de un programa de obras múltiples, existe la posibilidad de que alguno de los proyectos futuros así lo requiera. Esta eventualidad está contemplada en el Anexo ambiental del RO (ver AT), donde se detallan los requisitos que deben cumplirse, incluyendo la obligatoriedad de planes de reasentamiento involuntario, audiencias públicas y demás medidas de mitigación que sean requeridas cuando lo justifique el proyecto.

- 4.14 En este sentido, los proyectos no incluidos en la muestra representativa del Programa deberán ceñirse a las especificaciones del RO y los criterios de elegibilidad social y ambiental incluyen 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) identificación de 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.
- 4.15 Para el seguimiento de la ejecución de las obras, además de la inspección técnica y ambiental a ser contratada con firmas especializadas, todos los proyectos del Programa serán sometidos a una auditoría ambiental al terminarse la construcción, con el objeto de revisar el cumplimiento de los PGAs e identificar posibles pasivos ambientales que sea necesario remediar.

F. Riesgos

- 4.16 Existe una serie de riesgos que pueden afectar el desarrollo y éxito del Programa. En primer lugar existe el riesgo de sostenibilidad de las obras del Programa, ligado a la capacidad de gestión de mantenimiento vial de las DPVs. Para conocer el nivel de riesgo, se realizó un análisis de la capacidad financiera, técnica y administrativa de cada una de las DPVs, así como de la inversión presupuestal en mantenimiento vial, relacionándola con el estado de conservación de las redes provinciales (ver AT). En general, las DPVs realizan el mantenimiento vial por administración directa y en los últimos años se ha presentado un rezago en términos tecnológico y de equipos, incrementándose los costos de operación y personal. Por otra parte, y aunque se presentó una reducción de los recursos de coparticipación vial, los recursos

⁴⁰ Los EIA de los proyectos de la muestra representativa han estado a disposición del público desde 09/18/2006.

⁴¹ Se han identificado ocho familias en la localidad de Río Blanco de la RN 51 en Salta, cuyo reasentamiento está previsto y seguirá la política OP-710 de reasentamiento involuntario del Banco. Para la RP 302 en Tucumán, y a pesar de transcurrir en zona peri-urbana, el trazado previsto permite que no haya necesidad de reasentamientos.

disponibles para inversión y mantenimiento vial en cada provincia de la RNG han aumentado sistemáticamente desde el 2003 (§4.6), reduciendo el riesgo de la capacidad de las DPVs para mantenimiento vial. Adicionalmente, el riesgo de que las obras una vez sean entregadas a las provincias no sean mantenidas en forma adecuada, se ve mitigado por los siguientes aspectos: (i) a partir del 2004 es evidente el incremento de los recursos disponibles en las DPVs, aunque persiste el riesgo de la reducción del superávit primario a nivel de las finanzas públicas provinciales; (ii) un número importante de obras contempladas en el Programa pasará de ripio a pavimento, reduciéndose el costo de mantenimiento rutinario; (iii) el Programa contempla el fortalecimiento de la función de planificación y gestión vial de las DPVs a partir de estudios, capacitación, supervisión y desarrollo de sistemas y herramientas de planificación y gestión vial, y se desarrollará en todas las provincias de la RNG; (iv) la ejecución del Programa prevé el estudio de alternativas de co-financiación del mantenimiento vial rutinario por parte de las provincias y el estudio de esquemas alternativos de mantenimiento por resultados, que garanticen la sostenibilidad y la apropiación de la responsabilidad del mantenimiento por parte de los gobiernos provinciales; y (v) existe el compromiso contractual de asignar los recursos y el personal necesarios para un mantenimiento vial adecuado por parte de las provincias, el cual es respaldado por el Gobierno Nacional.

- 4.17 Otros riesgos identificados, relacionados con la preparación de proyectos a ser incluidos en el Programa, son: (i) un posible retraso de la ejecución del préstamo por demoras en la elaboración de los proyectos viales que no hacen parte de la muestra representativa del Programa; (ii) una eventual falta de recursos de contrapartida que pudiera generar retrasos en la ejecución del Programa; y (iii) la posibilidad de que se presenten problemas de coordinación entre el Gobierno Nacional, como ejecutor de las obras en la RVP, y las DPVs como responsables de preparar los proyectos provinciales. Para mitigar estos riesgos, por una parte, el Programa financiará los estudios de consultoría necesarios para evaluar la viabilidad institucional, técnica, económica y socio-ambiental, así como los diseños de los proyectos ejecutivos de las obras, lo que asegura la disponibilidad de recursos. En segundo término, para asegurar la calidad y consistencia de los productos, el Gobierno Nacional continuará contratando con la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) y otras entidades con capacidad similar para la revisión de los proyectos de la RVP y asegurar que cumplen con los requisitos técnicos, de factibilidad económica y manejo de aspectos sociales y ambientales. Por otra parte, se definió un modelo de Convenio de Adhesión, Transferencia y Mantenimiento de Obras a firmarse entre el Ejecutor y cada una de las provincias participantes del Programa, 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. Finalmente, el sólido desempeño de la economía argentina y la prioridad asignada por el Gobierno Nacional al sector vial, reflejada en el aumento de recursos presupuestarios para los próximos años (§4.5), disminuye el riesgo eventual de falta de recursos de contrapartida.

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

Objetivo	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos																																														
FIN (Impacto)																																																	
Contribuir al desarrollo sustentable en la región del Norte Grande.	<ul style="list-style-type: none">Crecimiento sostenido del PBG per cápita regional del Norte Grande. <u>Línea de base:</u> 3.415 AR\$ de 1993 per cápita (año 2000).	<ul style="list-style-type: none">Reportes del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC).CEPAL	<ul style="list-style-type: none">Entorno macroeconómico y productivo-comercial favorable para los objetivos del Programa.El Gobierno de Argentina mantiene el compromiso con el Programa de Desarrollo e Integración del Norte Grande (PDING) y las provincias de esta región apoyan su ejecución.																																														
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">Después de finalizado el Programa el índice de accesibilidad de vías pavimentadas en la región Norte Grande aumenta por lo menos 3,5%. <u>Línea de base:</u> 21,6 Km vías pavimentadas por 1.000 Km² de superficie del Norte Grande (Año 2005).Los costos económicos de operación vehicular en los tramos intervenidos, medidos en US\$ y valores constantes por vehículo-Km estimado por el HDM-4, disminuyen en 2010 con relación a 2006 por lo menos 15% promedio en los tramos mejorados y pavimentados y 5% promedio en los tramos con obras de ampliación de calzadas. <table><tr><td colspan="2"></td><td colspan="2">Mejor. y Pav.</td><td colspan="2">Ampliación</td></tr><tr><td colspan="2"></td><td>2006</td><td>2010</td><td>2006</td><td>2010</td></tr><tr><td colspan="2">Automóvil</td><td>0,168</td><td>0,093</td><td>0,114</td><td>0,109</td></tr><tr><td colspan="2">Autobús</td><td>1,265</td><td>1.024</td><td>0,707</td><td>0,688</td></tr><tr><td rowspan="3">Camión</td><td>Liviano</td><td>1,211</td><td>0,919</td><td>0,412</td><td>0,383</td></tr><tr><td>Medio</td><td>1,928</td><td>1,373</td><td>0,599</td><td>0,562</td></tr><tr><td>Pesado</td><td>2,496</td><td>0,880</td><td>0,851</td><td>0,803</td></tr><tr><td colspan="2">PROMEDIO</td><td>1,065</td><td>0,834</td><td>0,545</td><td>0,504</td></tr></table>			Mejor. y Pav.		Ampliación				2006	2010	2006	2010	Automóvil		0,168	0,093	0,114	0,109	Autobús		1,265	1.024	0,707	0,688	Camión	Liviano	1,211	0,919	0,412	0,383	Medio	1,928	1,373	0,599	0,562	Pesado	2,496	0,880	0,851	0,803	PROMEDIO		1,065	0,834	0,545	0,504	<ul style="list-style-type: none">Informes de seguimiento y monitoreo del Programa.Informe de evaluación de cada tramo intervenido mediante la aplicación de los modelos HDM y VOC dentro del 1^{er} año después de finalizadas las obras.Datos de accidentalidad del concesionario RN 14 y del OCCOVI.Medición del Índice de Estado por la DNV y las DPVs según corresponda.Estudios de factibilidad de los proyectos.Supervisión del Banco.	<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.No se producen casos fortuitos o de fuerza mayor.
		Mejor. y Pav.		Ampliación																																													
		2006	2010	2006	2010																																												
Automóvil		0,168	0,093	0,114	0,109																																												
Autobús		1,265	1.024	0,707	0,688																																												
Camión	Liviano	1,211	0,919	0,412	0,383																																												
	Medio	1,928	1,373	0,599	0,562																																												
	Pesado	2,496	0,880	0,851	0,803																																												
PROMEDIO		1,065	0,834	0,545	0,504																																												

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

Objetivo	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
<p><u>Efectos Intermedios</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> Después de finalizado el Programa el número de días de no transitabilidad (vía cerrada al tránsito), o con restricciones severas a la circulación se reduce: <ul style="list-style-type: none"> 100% en la RN 51 en Salta; y 100% en la RP 307 en Tucumán. <u>Línea de base:</u> 10 a 15 días por año El número de víctimas fatales por accidentes de tránsito en los tramos intervenidos con ampliación de calzadas de la RN 14 (Pcia. de Corrientes) se reduce con respecto a la línea base: <ul style="list-style-type: none"> 20% durante el 1er año de entrada en operación de todos los tramos; y 40% al final del Programa. <u>Línea de base:</u> tasa ponderada de muertos por millón de vehículos-km estimada en 0,077 (año 2004). Después de finalizado el Programa todas las DPVs participantes del componente de fortalecimiento institucional del Programa cuentan con un sistema de gestión vial mejorado (inventario vial calificado y herramientas de planificación integradas y actualizadas). <p>Dos años después de finalizada cada intervención:</p> <ul style="list-style-type: none"> El estado de conservación del camino rehabilitado o mejorado se mantiene con un Índice de Estado mayor a 6. El TMDA se incrementa 10% con respecto a la línea base de cada tramo intervenido. El ahorro anual promedio de tiempo de viaje de los usuarios de vehículos livianos en los tramos intervenidos con ampliación de calzadas de la RN 14 (Pcia. de Corrientes), se reduce 10% con respecto a la línea base 		

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

Objetivo	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
	estimada siguiendo el HCM-85 en 640.000 hs anuales (Año 2005).		
COMPONENTES (Productos)			
<p>1.Componente A: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la RVN</p> <p><i>Productos Intermedios:</i> 1.1 Intervenciones en la Red Vial Nacional.</p>	<p>Al finalizar el período de ejecución del Programa (6 años):</p> <ul style="list-style-type: none"> • La extensión de la RVN intervenida es de: <ul style="list-style-type: none"> ▪ por lo menos 65,1 km para obras de mejoramiento; ▪ por lo menos 458,4 km para obras de rehabilitación; ▪ por lo menos 343,7 km para obras de ampliación. • Todos los PGA de los proyectos han sido implementados y el 100% de las vías intervenidas son asignadas a un sistema de gestión de mantenimiento vial permanente. • 90% de las obras del componente licitadas, incluyendo sus correspondientes PGA, al final del cuarto año a partir de la fecha de elegibilidad del Programa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Informes de seguimiento y monitoreo del Programa. • Informes de supervisión e inspección técnico-ambiental de obras. • Certificación de obras por el Ejecutor y Actas de recepción correspondientes. • Supervisión del Banco. 	<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. • Se mantiene una coordinación adecuada entre el Gobierno Nacional y los Gobiernos Provinciales participantes del Programa. • No existen causas de fuerza mayor que demoren la ejecución del Programa. • El nivel de los precios del subsector se mantiene dentro del rango estimado. • Se obtienen todos los permisos y licencias requeridos para la construcción de las obras. • Existe suficiente interés de empresas para participar de los concursos y licitaciones.
<p>2. Componente B: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la RVP.</p> <p><i>Productos Intermedios:</i> 2.1 Intervenciones en la Red Vial Provincial.</p>	<p>Al finalizar el período de ejecución del Programa (6 años):</p> <ul style="list-style-type: none"> • La extensión de la RVP intervenida es de: <ul style="list-style-type: none"> ▪ por lo menos 536 km para obras de mejoramiento; ▪ por lo menos 57,3 km para obras de rehabilitación; ▪ por lo menos 4,3 km para obras de ampliación. • Todos los PGA de los proyectos han sido implementados y el 100% de las vías intervenidas reciben actividades de mantenimiento rutinario adecuado. • 90% de las obras del componente licitadas, incluyendo sus correspondientes PGA, al final del cuarto año a partir de la fecha de elegibilidad del Programa. 		

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

Objetivo	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
<p>3. Componente C: Fortalecimiento Institucional.</p> <p><u>Productos Intermedios:</u> Estudio de diagnóstico integral de las DPVs.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Al finalizar el período de ejecución del Programa (6 años) cada una de las DPVs ha implementado (en caso de que sea recomendado en el estudio de diagnóstico específico de la DPV): <ul style="list-style-type: none"> un inventario vial calificado (con evaluación de estado); un plan vial estratégico provincial con un plan de acción para control de pesos; un sistema informático para la planificación y gestión del mantenimiento vial; una capacitación en las herramientas de planificación y gestión vial; una capacitación en evaluación y gestión socio-ambiental, e inspección de obras; la adquisición de equipos, puesta en marcha y capacitación en equipos de control de tráfico, cargas, pesos y dimensiones, y de laboratorio. Estudio de diagnóstico integral de cada DPV terminado al final del primer año a partir de la fecha de elegibilidad del Programa. 	<ul style="list-style-type: none"> Informes de seguimiento y monitoreo del Programa. Informes de consultorías referente al diagnóstico integral de la DPV, y diseño desarrollo e implementación del sistema de gestión vial mejorado. Supervisión del Banco 	
<p>4. Componente D: Administración, Estudios e Inspección.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Se contratan el 80% los estudios de consultoría para evaluar la factibilidad técnica, socio-económica y ambiental, y los diseños de ingeniería para las obras que no hacen parte de la muestra representativa al final del primer año a partir de la fecha de elegibilidad del Programa. Al finalizar el periodo de ejecución del Programa se contrata el estudio de evaluación <i>ex post</i> para los indicadores de propósito del Programa. 	<ul style="list-style-type: none"> Informes de seguimiento y monitoreo del Programa. 	

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/07

Argentina. Préstamo ___/OC-AR a la República Argentina
Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande

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 de infraestructura vial del Norte Grande. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$1.200.000.000 de la Facilidad Unimonetaria de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

LEGI/AR-884307-07
AR-L1014