

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

## **ARGENTINA**

### **PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL EN EL ÁREA METROPOLITANA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES**

**(AR-L1338)**

#### **PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Cristian Navas (INE/TSP), Jefe de Equipo; Martín Soulier (CSD/HUD) y Juan Manuel Leño (TSP/INE), Jefes de Equipo Alternos; Julieta Abad, Juan David Barahona, Amado Crotte, Richard Mix, Ernesto Monter y Roberto Rodríguez (INE/TSP); Felipe Vera, Soledad Patiño y Carla Galeota (CSD/HUD); Facundo Vargas (CSC/CAR); Soraya Senosier y Elizabeth Brito (VPS/ESG); Analía La Rosa y Marilia Santos (FMP/CAR); Pablo Pereira (SPD/SPD); y Carolina Verissimo (LEG/SGO).

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

## ÍNDICE

<b>RESUMEN DEL PROYECTO.....</b>	<b>1</b>
<b>I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS .....</b>	<b>2</b>
A. Antecedentes, problemática y justificación .....	2
B. Objetivos, componentes y costo .....	11
C. Indicadores claves de resultados.....	12
<b>II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS .....</b>	<b>14</b>
A. Instrumentos de financiamiento .....	14
B. Riesgos ambientales y sociales.....	15
C. Riesgos fiduciarios.....	17
D. Otros riesgos y temas claves.....	17
<b>III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN .....</b>	<b>18</b>
A. Resumen de los arreglos de implementación .....	18
B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados.....	20

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

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

ENLACES ELECTRÓNICOS OPCIONALES (EEO)	
EEO#1	<a href="#">Análisis Económico del Proyecto</a>
EEO#2	<a href="#">Desarrollo Urbano y Sector Vial en el AMBA</a>
EEO#3	<a href="#">Anexo de Género</a>
EEO#4	<a href="#">Anexo de Movilidad Segura: Inclusión, Diversidad y Seguridad Vial</a>
EEO#5	<a href="#">Reglamento Operativo del Programa (ROP)</a>
EEO#6	<a href="#">Planificación Estratégica de Actuación de la DVBA</a>
EEO#7	<a href="#">Anexo de Cambio Climático</a>
EEO#8	<a href="#">Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS)</a>
EEO#9	<a href="#">Cálculo de Incidencia de Cambio Climático</a>

ABREVIATURAS	
AAS	Análisis Ambiental y Social
ALC	América Latina y el Caribe
AMBA	Área Metropolitana de Buenos Aires
ANSV	Agencia Nacional de Seguridad Vial
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CABA	Ciudad Autónoma de Buenos Aires
CC	Cambio Climático
DVBA	Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires
GBA	Gran Buenos Aires
GEI	Gases de Efecto Invernadero
iRAP	International Road Assessment Program
IE	Índice de Estado
ITS	Sistemas Inteligentes de Transporte
MGAS	Marco de Gestión Ambiental y Social
MHyF	Ministerio de Hacienda y Finanzas
MISP	Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos
OE	Organismo Ejecutor
OIT	Organización Internacional del Trabajo
PA	Plan de Adquisiciones
PBA	Provincia de Buenos Aires
PBI	Producto Bruto Interno
PcD	Personas con Discapacidad
PCR	Informe de Terminación de Proyecto
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PME	Plan de Monitoreo y Evaluación
ROP	Reglamento Operativo del Programa
RP	Ruta Provincial
RVP	Red Vial Provincial
SAE	Secretaría de Asuntos Estratégicos de la Presidencia de la Nación
SNDC	Segunda Contribución Nacionalmente Determinada
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económico
UCP	Unidad Coordinadora de Programas
VANE	Valor Actual Neto Económico

**RESUMEN DEL PROYECTO**  
**ARGENTINA**  
**PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL EN EL ÁREA METROPOLITANA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES**  
**(AR-L1338)**

Términos y Condiciones Financieras				
Garante:			Facilidad de Financiamiento Flexible <sup>(a)</sup>	
República Argentina			Plazo de amortización:	25 años
Prestatario:			Período de desembolso:	5 años
Provincia de Buenos Aires (PBA)			Período de gracia:	5,5 años <sup>(b)</sup>
Organismo Ejecutor:				
Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, a través de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA)				
Fuente	Monto (US\$)	%	Tasa de interés:	Basada en LIBOR <sup>(c)</sup>
BID (Capital Ordinario) <sup>(d)</sup> :	200.000.000	80	Comisión de crédito:	<sup>(e)</sup>
			Comisión de inspección y vigilancia:	<sup>(e)</sup>
Local:	50.000.000	20	Vida Promedio Ponderada (VPP):	15,25 años
Total:	250.000.000	100	Moneda de aprobación:	Dólares de los Estados Unidos de América
Esquema del Proyecto				
<b>Objetivo/descripción del proyecto:</b> El objetivo general del programa es mejorar las condiciones de seguridad de las redes viales de la Provincia de Buenos Aires (PBA). Los objetivos específicos son: (i) mejorar la calidad de servicio de la infraestructura vial provincial; (ii) mejorar la seguridad vial de la Red Vial Provincial (RVP); y (iii) fortalecer la capacidad de gestión de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA) y áreas vinculadas en materia de seguridad vial.				
<b>Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento:</b> Que el Organismo Ejecutor (OE) haya presentado, a satisfacción del Banco evidencia de la aprobación del Reglamento Operativo del Programa ( <a href="#">ROP</a> ) en los términos y condiciones acordados previamente con el Banco (¶3.6).				
<b>Condiciones contractuales especiales de ejecución:</b> Véanse las condiciones contractuales socioambientales en el Anexo B del Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) ( <a href="#">EER#3</a> ).				
<b>Excepciones a las políticas del Banco:</b> Ninguna.				
Alineación Estratégica				
Desafíos <sup>(f)</sup> :		SI <input checked="" type="checkbox"/>	PI <input checked="" type="checkbox"/>	EI <input type="checkbox"/>
Temas Transversales <sup>(g)</sup> :		GE <input checked="" type="checkbox"/> y DI <input checked="" type="checkbox"/>	CC <input checked="" type="checkbox"/> y ES <input checked="" type="checkbox"/>	IC <input checked="" type="checkbox"/>

- (a) Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (documento FN-655-1) el Prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda, de tasa de interés, de productos básicos y de protección contra catástrofes. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.
- (b) Bajo las opciones de reembolso flexible de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF), cambios en el período de gracia son posibles siempre que la Vida Promedio Ponderada (VPP) Original del préstamo y la última fecha de pago, documentadas en el contrato de préstamo, no sean excedidas.
- (c) En consistencia con el documento FN-729 (Estrategia y Preparación Operacional para Ejecutar la Transición de la LIBOR en el Balance General del BID) y el documento CF-257-1 (Remplazo de la Tasa Base para Préstamos con Garantía Soberana basada en LIBOR), este préstamo estará sujeto a la tasa de interés basada en SOFR ya sea sobre la base de una notificación al Prestatario por parte del Banco, o mediante la solicitud del Prestatario, de conformidad con las disposiciones del Contrato de Préstamo.
- (d) En virtud de los documentos AB-2990 (Mejora de las Salvaguardias Macroeconómicas en el Banco Interamericano de Desarrollo) y GN-2753-7 (Directrices Operativas para la Implementación de las Salvaguardias Macroeconómicas en el Banco Interamericano de Desarrollo), el desembolso de los recursos del préstamo estará sujeto a los siguientes límites máximos: (i) hasta un 15% durante los primeros 12 meses; (ii) hasta un 30% durante los primeros 24 meses; y (iii) hasta un 50%, durante los primeros 36 meses, todos los cuales serán contados a partir de la fecha de aprobación del préstamo por el Directorio Ejecutivo del Banco (¶2.2). Estos límites pueden no aplicarse si se han cumplido los requisitos establecidos en la política del Banco al respecto, siempre que se haya notificado por escrito al prestatario.
- (e) La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.
- (f) SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).
- (g) GE (Igualdad de Género) y DI (Diversidad); CC (Cambio Climático) y ES (Sostenibilidad Ambiental); y IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

## I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

### A. Antecedentes, problemática y justificación

- 1.1 **Antecedentes.** La República Argentina está compuesta por 23 provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). La Provincia de Buenos Aires (PBA) en conjunto con la CABA conforman la principal región económica del país, no sólo por contribuir en mayor medida al Producto Bruto Interno (PBI), con 50% del total, sino también por su estructura geográfica y demográfica, al contar con una superficie de 307.774 km<sup>2</sup> y con 18,5 millones de habitantes (aproximadamente 52,2% de la población del país). La PBA posee una gran proporción de la infraestructura del país, el mercado más grande de consumo y los centros más grandes de producción. Dada la importancia de la PBA en la economía del país, un deterioro de su infraestructura generaría impactos negativos en la movilidad y conectividad provincial con consecuencias a nivel nacional, con una mayor afectación para la población vulnerable y el sector productivo.
- 1.2 **Importancia del sector transporte en la economía.** La infraestructura de transporte en la PBA tiene una importancia estratégica a nivel provincial y nacional por ser un nodo multimodal. En efecto, 38% de las exportaciones argentinas se transportan desde los puertos de la PBA o la CABA. En Argentina, 94% del transporte doméstico de carga se realiza por modo carretero. Sin embargo, el desempeño sectorial ha enfrentado retos en los últimos años<sup>1</sup>, que se tradujeron en altos niveles de congestión en nodos y corredores viales claves para el comercio exterior, además de un aumento de 35% de los costos logísticos entre 2003 y 2013, equivalente a 27% del PBI de Argentina<sup>2</sup>.
- 1.3 **La crisis del COVID-19 impactos y oportunidades.** La crisis sanitaria<sup>3</sup> ha impactado de manera sustancial en la tasa de desempleo, que se sitúa en el 10,2% de la población activa (abril 2021) tras el máximo alcanzado en 2020 del 13,1%. El sector de construcción ha sido el tercer sector más impactado con una contracción del empleo del 19,9%<sup>4</sup> en 2021. En este contexto las inversiones en mejora y construcción de infraestructura de transporte representan una oportunidad para reactivar la economía y particularmente el empleo de manera directa, por su intensidad en mano de obra, y de manera indirecta por contribuir al movimiento de bienes y servicios como factores esenciales para la economía y el empleo. La publicación "[DIA 2020 – De estructuras a servicios – El camino a una mejor infraestructura en América Latina y el Caribe](#)"<sup>5</sup>, destaca la importancia de que los gobiernos prioricen proyectos estratégicos, en línea con una mayor y más eficiente inversión en infraestructura.
- 1.4 **Contexto macroeconómico.** El gobierno argentino está tomando medidas para apuntalar la recuperación económica y mejorar la liquidez fiscal y externa,

---

<sup>1</sup> [Observatorio Regional de Transporte de Carga y Logística, BID.](#)

<sup>2</sup> Según la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (CEDOL).

<sup>3</sup> Argentina registra 5,14 millones de contagios y 110.609 fallecidos por COVID-19 (Johns Hopkins University, 2021).

<sup>4</sup> Observatorio Laboral COVID-19 BID.

<sup>5</sup> [BID, 2020.](#)

comenzando por la negociación en curso de un nuevo acuerdo con el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el ajuste fiscal previsto de 2% del PBI. Se espera que los mejores precios de exportación apunten este esfuerzo. El PBI cayó 9,9% en 2020, y se espera una recuperación parcial de 6,2% para 2021. Hay riesgos macroeconómicos asociados al financiamiento monetario del déficit fiscal primario (que se prevé alcance 4,5% del PBI en 2021), la presencia de excedentes de liquidez y pasivos remunerados del Banco Central de la República Argentina (BCRA) significativos, y una posición de reservas netas exigua. Una eventual corrección desordenada de estos desequilibrios monetarios y cambiarios podría derivar en una aceleración adicional de la inflación, que se acercó al rango de 4% mensual en los últimos meses. El gobierno viene aplicando controles de capitales y otras medidas para administrar el tipo de cambio como ancla nominal.

- 1.5 **La red vial de la PBA.** La PBA cuenta con más de 120.000 km de caminos, de los cuales 4.675 km corresponden a rutas nacionales, 35.423 km corresponden a la Red Vial Provincial (RVP), a cargo de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA), y aproximadamente 80.000 km corresponden a jurisdicciones municipales. Sólo 30% (10.657 km) de la RVP se encuentra pavimentada. Del total de la red vial primaria pavimentada de la PBA (excluyendo los tramos concesionados), 23% se encuentra en estado bueno, 66% se encuentra en estado regular, y 11% en mal estado<sup>6</sup>. Se estima que 27% de las vías pavimentadas de dos carriles se encuentran con problemas de congestión vehicular, es decir, con un valor de Tráfico Medio Diario Anual (TMDA) superior a 5.000 vehículos<sup>7</sup>. Además, análisis para 2019 indican que la congestión en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) tiene impactos de 45 horas perdidas por viajero al año, con costos estimados en US\$1.690 millones anuales, los que se concentran en las principales vías de acceso entre la CABA y la PBA<sup>8</sup>. La configuración, estado y niveles de siniestralidad de la RVP en la actualidad, obedecen principalmente a: (i) la limitada inversión durante los últimos años; (ii) intervenciones limitadas casi exclusivamente a la mejora o rehabilitación de la carpeta; y (iii) obras de duplicación de calzada sin considerar criterios de planificación a nivel de red vial, ni de seguridad vial<sup>9</sup>.
- 1.6 **Problemas de capacidad vial y gestión del tráfico vial.** La red vial de la PBA ha experimentado un incremento significativo del tráfico vehicular, con una tasa de crecimiento promedio del 7,4% en el período de 2006-2015 y superando los siete millones de vehículos en circulación (50% del total del país)<sup>10</sup>. Esto ha impactado a los tramos de acceso a grandes centros urbanos y puertos. Por su antigüedad, secciones importantes de la red carecen de banquetas pavimentadas y de geometrías adaptadas a las velocidades actuales, especialmente en el ancho de los carriles y radios de giro<sup>11</sup>. Esto genera inconvenientes de circulación y altos costos de operación, elevados tiempos de viaje y deterioro de las condiciones de seguridad vial. Por ejemplo, en la Ruta Provincial (RP) 1003, una de las vías de la muestra, la velocidad promedio actual de circulación es de tan solo 40 km/h debido

<sup>6</sup> Datos de la DVBA para el período 2016-2017 según el Índice de Estado (IE): bueno (IE mayor a siete), regular (IE entre cuatro y siete) y malo (IE menor a cuatro).

<sup>7</sup> [DVBA, 2016](#).

<sup>8</sup> [Congestión urbana en América Latina y el Caribe: características, costos y mitigación](#) (BID, 2021).

<sup>9</sup> Planificación estratégica de la DVBA, 2017 ([EEO#6](#)).

<sup>10</sup> Asociación de Fábrica de Automotores (ADEFA), 2017.

<sup>11</sup> [Nota técnica de transporte – Argentina \(BID, 2012\)](#).

a que el flujo vehicular ha excedido la capacidad de circulación en la vía, además de que el pavimento presenta un estado superficial en condición regular a mala en algunos sectores. Asimismo, se identifica falta de cruces seguros, infraestructuras para las paradas de transporte público, y señalización vertical y horizontal.

- 1.7 **Problemas de seguridad vial (EEO#4).** Argentina registró 5.493 muertes en incidentes de tránsito en 2018, con una tasa de mortalidad de 12,3 de cada 100.000 habitantes, por arriba de los países de altos ingresos (8,7)<sup>12</sup>, pero por debajo del promedio de la región de las Américas (15,6)<sup>13</sup>. La PBA concentra 32% de los siniestros (39.694), 42% del total de heridos (38.466) y 24% de todas las muertes del país, aunque la tasa de mortalidad es de 7,8 por cada 100.000 habitantes, por debajo de la media del total del país y la región. Sin embargo, los accidentes de tránsito generan importantes pérdidas económicas, costos adicionales para el sector salud, pérdidas en productividad por fallecimientos y personas con heridas graves que los imposibilitan a trabajar. Además, el impacto es mayor para la población urbana vulnerable, como peatones, ciclistas y motociclistas. Particularmente, la carga económica por siniestralidad vial en Argentina fue estimada en 1,7% del PBI para 2017<sup>14</sup>. Las causas de la siniestralidad son, entre otras: (i) la existencia de una red de carreteras en condiciones subóptimas de seguridad vial; y (ii) las vías de las ciudades, que no están diseñadas para todos los usuarios, y están priorizadas para el uso de vehículos motorizados. Aunque se han registrado tasas bajas en comparación a la región, Argentina se adhirió al Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020 de las Naciones Unidas<sup>15</sup>, comprometiéndose a reducir las muertes viales en 50% para 2020, meta que no se materializó. Argentina también se adhirió a la declaración de Estocolmo de 2020<sup>16</sup>, la cual plantea una reducción de un 50% de fallecidos y lesionados graves hacia el 2030.
- 1.8 Un análisis de la infraestructura vial y de su seguridad, elaborado por la DVBA, encontró los siguientes hallazgos: (i) insuficiente capacidad de la infraestructura vial para los volúmenes de tránsito existentes, lo que genera congestión vehicular y la realización de maniobras peligrosas; (ii) falta de segregación de los diversos flujos de tránsito; y (iii) limitada existencia de infraestructura para garantizar la seguridad de usuarios vulnerables. En este último hallazgo se destaca: (a) ausencia de veredas y sendas peatonales seguras; (b) carencia de espacios y tiempos semafóricos propios para peatones; (c) dificultades para Personas con Discapacidad (PcD); y (d) falta de seguridad para el transporte no motorizado.
- 1.9 En un estudio de siniestralidad vial realizado en dos autopistas de Buenos Aires<sup>17</sup> se observó que el tipo de siniestro prevalente fue el de colisión, principalmente entre vehículos de cuatro ruedas o más; a la vez, se determinó como principal causa la distracción durante la conducción; asimismo, las maniobras de riesgo y el exceso de velocidad también se evidenciaron como

<sup>12</sup> [Anuario estadístico de seguridad vial 2019.](#)

<sup>13</sup> [La seguridad vial en la Región de las Américas: datos clave](#), OPS.

<sup>14</sup> [Según metodología desarrollada por el Observatorio de Seguridad Vial de la ANSV.](#)

<sup>15</sup> [https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/es/](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/es/).

<sup>16</sup> [Declaración de Estocolmo.](#)

<sup>17</sup> Estudio de siniestralidad vial en autopistas de la PBA y recomendaciones para su prevención ([Directorio Nacional de Observatorio Vial, 2020](#)).



relevantes. El estudio sugiere una serie de medidas de prevención, destacando la reducción de velocidad y el control de velocidad.

- 1.10 **Gestión de la seguridad vial (EEO#4).** La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es el organismo responsable de la coordinación y seguimiento del plan nacional de seguridad vial y tiene como ejes misionales la concientización, prevención, control y sanción en materia vial<sup>18</sup>. Por otro lado, la DVBA ha implementado acciones de seguridad vial bajo su subgerencia de planificación vial, en el marco de su Plan Provincial de Seguridad Vial 2017-2019.
- 1.11 **Cambio Climático (CC).** El transporte contribuye aproximadamente con un 14% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) de Argentina. El país presentó su Segunda Contribución Nacionalmente Determinada (SNDC) en diciembre del 2020, donde define una meta de reducción de emisiones de GEI que consiste en no exceder 359 megatoneladas de dióxido de carbono equivalente (359 MtonCO<sub>2</sub>e)<sup>19</sup> al año 2030. La SNDC plantea el compromiso del país de elaborar una estrategia de desarrollo con bajas emisiones a largo plazo, para conseguir un desarrollo neutral en carbono en el 2050. Las acciones de mitigación en el sector transporte son clave para el cumplimiento de las metas. Por otro lado, el país es muy vulnerable a los impactos climáticos. Los niveles de precipitación han aumentado en varias zonas del país. Se proyecta que las precipitaciones -para el escenario *Representative Concentration Pathway* (RCP) 8,5- estaría entre 10% y -10%. La inapropiada ocupación y uso del espacio, la falta de inclusión y de adecuadas medidas de resiliencia están entre las causas de la mayor frecuencia de inundaciones urbanas (EEO#9).
- 1.12 **Crecimiento urbano, planificación y seguridad vial.** Durante las últimas décadas, el crecimiento de las ciudades argentinas se ha caracterizado por un aumento de la superficie urbana: entre 2006 y 2016, los 33 grandes aglomerados urbanos argentinos expandieron su mancha urbana en 1,47% anual y su población en 1,18% anual<sup>20</sup>. Esta producción acelerada y dispersa de suelo urbano aumenta los costos, tanto económicos como socioambientales en materia de prestación de servicios<sup>21</sup>. En paralelo, el gasto en vialidad por parte de la PBA durante la última década se ha focalizado en la infraestructura existente. Luego, como consecuencia del crecimiento y las intervenciones, en los últimos años se verifica incremento en la congestión en las zonas más transitadas, así como aumento del costo logístico de las principales cargas. La red vial primaria de la PBA se ha ido adicionando por tramos, sin una planificación estratégica e integral a largo plazo, generando un entramado ineficiente para las necesidades de movilidad actuales y falta de seguridad vial. Uno de los principales desafíos para lograr entornos urbanos integrados, accesibles, inclusivos y seguros es garantizar la permeabilidad y conectividad a cada lado de las rutas, a fin de mitigar el “efecto barrera (segregación espacial por una infraestructura)” que estas generan. En cuanto a espacio verde, entendido como libre y público, el umbral mínimo de cobertura establecido por la Ley 8912/77 es de 10 m<sup>2</sup>/hab (3,5 m<sup>2</sup>/hab de la tipología plazas). De acuerdo con Garay y Fernandez (2013), la región

---

<sup>18</sup> [Ley 26.363.](#)

<sup>19</sup> Las emisiones de GEI del país en el 2016 fueron 364 MtonCO<sub>2</sub>e según la SCND.

<sup>20</sup> ¿Cómo crecen las ciudades argentinas? Estudio de la expansión urbana de los 33 grandes aglomerados (CIPPEC, 2016).

<sup>21</sup> Plan estratégico territorial, capítulo Argentina urbana.

metropolitana de Buenos Aires (sin CABA) posee solamente 2,91 m<sup>2</sup>/hab (0,89 m<sup>2</sup>/hab de plazas).

- 1.13 **El Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos (MISP) de la PBA.** A través de la DVBA, el MISP, está encargado de elaborar, proponer y ejecutar las políticas y la programación de obras de infraestructura de transporte sobre la RVP para la integración y desarrollo económico de la provincia. Adicionalmente, el MISP ha adoptado una política de estado enfocada en implementar políticas de género, a través de acciones de fortalecimiento institucional con perspectiva de género, la promoción de igualdad de oportunidades profesionales en el ámbito de la infraestructura, y la incorporación de una visión equitativa e inclusiva en la planificación urbana y en la gestión del espacio público.
- 1.14 **Brechas de género (EEO#3).** En Argentina persisten importantes brechas de género en el sector de infraestructura. Estimaciones de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) para 2019, sugieren que en Argentina las mujeres representan 3,4% y 13,1% del total de empleados en el sector construcción y transporte, respectivamente<sup>22</sup>. Adicionalmente, información de la DVBA para 2021 muestra que solo 20% de su personal son mujeres, con bajísima participación en los puestos jerarquizados, técnicos y de obreros. La evidencia internacional sugiere que la limitada capacitación y normas socioculturales son barreras para la participación laboral femenina en áreas calificadas y no calificadas. Adicionalmente, el programa para la equidad de género del MISP señala que mujeres y hombres tienen patrones de movilidad y necesidades en el uso de la infraestructura diferenciados. Por lo cual, reconoce la necesidad de una infraestructura segura, inclusiva y accesible, que facilite los viajes con motivo de cuidado y trabajo desde una perspectiva de acceso universal.
- 1.15 **Brechas de diversidad (EEO#4).** En Argentina, 10,2% de la población tiene alguna discapacidad<sup>23</sup>, mientras que en el Gran Buenos Aires (GBA) el 10,3%. Sumado a esto, el Estudio Nacional sobre el Perfil de las PcD de 2018 revela que 64,1% de PcD son inactivas, 35,9% son activas, 32,2% cuentan con empleo, y 10,3% se encuentran desempleadas<sup>24</sup>. Pese a que las PcD en el GBA tienen un certificado que permite utilizar servicios de transporte de forma gratuita, solo 9% de las PcD cuentan con este y las barreras de accesibilidad en los sistemas de transporte persisten. Un estudio hecho en el GBA demuestra que los niveles de accesibilidad a la infraestructura de transporte público tienen repercusión significativa en los niveles de empleo<sup>25</sup>. Para contribuir a cerrar esta brecha la operación sistematizará la incorporación de estándares de accesibilidad en la infraestructura a ser financiada.
- 1.16 **Transparencia en la obra pública.** La obra pública, a nivel internacional, enfrenta riesgos de integridad al abarcar proyectos complejos, con presupuestos elevados que dependen de instituciones con capacidades heterogéneas. El gobierno impulsa distintas estrategias para gestionar estos riesgos, entre ellas Mapa Inversiones, que brinda información pública sobre ejecución de obras, y un

---

<sup>22</sup> *Employment by sex and economic activity – ILO modelled estimates, Nov. 2019 (thousands) – annual.* (OIT y cálculos propios, 2019).

<sup>23</sup> Presidencia de la Nación Argentina, 2018.

<sup>24</sup> *Ibíd.*

<sup>25</sup> Yomal, 2017.

registro de integridad y transparencia de empresas, entre otros. En este programa, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Organismo Ejecutor (OE) ajustarán el Reglamento Operativo del Programa (ROP) para que la gestión del programa refleje mejores prácticas en manejo de riesgo de integridad.

- 1.17 Experiencia del Banco en el sector y lecciones aprendidas.** El Banco tiene amplia experiencia en el financiamiento de mejoras en la red vial de Argentina. En los últimos 15 años ha aprobado 8 operaciones<sup>26</sup> por más de US\$2.500 millones, en las que apoyó mejoras en más de 1.200 km de carreteras. Las principales lecciones aprendidas durante la ejecución de dichos proyectos y que se han incorporado en el diseño de la presente operación son: (i) fortalecer los mecanismos de inspección y supervisión de las obras contribuye a una mayor eficiencia en la ejecución; (ii) promover la capacitación en diseño y gestión de proyectos viales y sobre aspectos de sostenibilidad de la infraestructura permite fortalecer capacidades técnicas y con ello mejorar la calidad de los proyectos; (iii) asegurar diseños de ingeniería sólidos evita retrasos en las licitaciones y modificaciones de los proyectos durante la ejecución de las obras; y (iv) fortalecer la capacidad de gestión de adquisiciones<sup>27</sup>. Desde 2010, el BID ha asumido un rol de liderazgo, promoviendo los temas de seguridad vial en la región. Por medio de Cooperaciones Técnicas (CT)<sup>28</sup> y préstamos de transporte, el Banco ha alcanzado resultados positivos, destacando: la creación de la Agencia de Seguridad Vial y de sistema de recolección de datos en Colombia, Paraguay y Haití; diseño de las normativas de seguro vehicular obligatorio en El Salvador, Paraguay y Costa Rica; cambios en los reglamentos de seguridad vial en República Dominicana; y guías para orientar a los países en las mejores prácticas de seguridad vial en la construcción de vías urbanas e interurbanas y en los entornos escolares, promoviendo las auditorías e inspecciones de seguridad vial como requisito obligatorio. Además, el BID financia inspecciones de seguridad vial en más de 20.000 km de carreteras en la región utilizando la metodología International Road Assessment Program (iRAP)<sup>29</sup> en Brasil, Centroamérica, Colombia, Ecuador y República Dominicana, como estrategia para generación de planes de inversiones para mejorar la seguridad de las carreteras.
- 1.18 Coordinación con otros proyectos del Banco.** El Banco se encuentra financiando con las provincias, a través del Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional, el Programa Federal de Infraestructura Regional de Transporte (4841/OC-AR), mediante préstamo por un monto de US\$300 millones aprobado en 2019. Asimismo, con la PBA, también se encuentra financiando el Programa de Ampliación de Capacidad y Seguridad en Corredores Viales de la Provincia de Buenos Aires (4416/OC-AR), por un monto de US\$200 millones aprobado en 2017. Igualmente, esta operación está coordinada en cuanto a objetivos y alcance con las otras operaciones del sector que se encuentran

<sup>26</sup> Las operaciones son: (i) 1851/OC-AR, aprobada en 2007 por US\$1.500 millones; (ii) 1914/OC-AR, aprobada en 2007 por US\$125 millones; (iii) 2185/OC-AR, aprobada en 2009 por US\$150 millones; (iv) 2491/OC-AR, aprobada en 2010 por US\$37,5 millones; (v) 2655/OC-AR, aprobada en 2011 por US\$210,5 millones; (vi) 2698/OC-AR, aprobada en 2012 por US\$333,5 millones; (vii) 3050/OC-AR, aprobada en 2013 por US\$333,5 millones; y (viii) 4779/OC-AR, aprobada en 2019 por US\$80 millones.

<sup>27</sup> Esto último fue plasmado en las condiciones previas al primer desembolso (¶3.6).

<sup>28</sup> ATN/KP-12700-RG, ATN/OC-12699-RG, ATN/OC-14556-RG, ATN/OC-14593-RG, ATN/OC-16276-RG y ATN/OC-18046-RG.

<sup>29</sup> <https://irap.org/>.

actualmente en preparación (ej. 5378/OC-AR) con el objetivo de optimizar inversiones y lograr la consolidación de redes de transporte.

- 1.19 **Alineación estratégica.** El programa se alinea con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional (UIS [AB-3190-2]) al responder al desafío de desarrollo de mejorar la productividad mediante la provisión de infraestructura adecuada y su conectividad en corredores viales a nivel regional. Además, la operación se alinea con los desafíos de: (i) Inclusión Social e Igualdad, al disminuir las brechas de acceso de movilidad para personas con distintas capacidades y necesidades (¶1.26); y (ii) Productividad e Innovación, por las soluciones innovadoras de sistemas de transporte inteligente que se aplicarán en los proyectos para el mejoramiento de la seguridad vial (¶1.23). También es consistente con los temas transversales de: (i) Igualdad de Género y Diversidad, al promover la participación en la fuerza laboral de las mujeres e incorporar medidas para mejorar la experiencia en el transporte urbano de las mujeres y de PcD (¶1.25, ¶1.26); (ii) Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental, por considerar acciones en mitigación y adaptación al CC (¶1.24); y (iii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, por el aporte al fortalecimiento institucional de organismos públicos a nivel provincial, a través de capacitaciones, certificaciones, mentorías y otras actividades en materias de seguridad vial, mejora de gestión y políticas de género (¶1.31). Asimismo, el programa se alinea a la Estrategia Integrada de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y de Energía Sostenible y Renovable (OP-1011) mediante la reducción de las emisiones producto de la disminución de los tiempos de viaje y la incorporación a la infraestructura de conceptos de adaptación al CC, por considerar en el diseño de la estructura del pavimento, puentes, drenajes y alcantarillas, criterios para reducir los posibles impactos de eventos climáticos extremos en la infraestructura. Se estima que el 10,18% de los recursos de la operación contribuye a la movilidad urbana no motorizada, acceso a transporte público, iluminación eficiente y resiliencia según la [metodología conjunta](#) de los Bancos Multilaterales de Desarrollo (BMD) de estimación de financiamiento climático. Estos recursos contribuyen a la meta de financiamiento climático del BID (30% del volumen de aprobaciones anualmente). Adicionalmente, contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 (GN-2727-4), a través del indicador principal de Resultado de Desarrollo de País (CDR) “kilómetros de caminos construidos o mejorados”. El proyecto se alinea con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), en particular con los principios estratégicos de: (i) financiamiento y asistencia técnica para una infraestructura que contribuya al crecimiento económico, provea acceso y fomente la integración regional y global; y (ii) planificar, construir y mantener la infraestructura para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo del país. Asimismo, la operación se alinea con la Estrategia del Banco con Argentina 2021-2023 (GN-3051), en particular con los objetivos estratégicos de reducir las brechas de infraestructura y de mejorar las condiciones de movilidad de la población. También es consistente con los Marcos Sectoriales de: (i) Cambio Climático (GN2835-8), por incorporar acciones climáticas en el sector transporte; (ii) Transporte (GN-2740-7), al mejorar el desempeño logístico y promover la movilidad interurbana eficiente, inclusiva, sostenible y de calidad; y (iii) Integración y Comercio (GN-2715-11), por promover acciones de transporte eficientes. Igualmente, el programa se alinea con la Visión 2025 del Banco, [Reinvertir en las Américas: Una Década de Oportunidades](#), al enfatizar acciones de inversión en

infraestructura, perspectiva de género, resiliencia al CC y sostenibilidad ambiental, que resultarán en oportunidades para la recuperación económica postpandemia. Finalmente, el programa está incluido en la Actualización del Informe sobre el Programa de Operaciones 2021 (GN-3034-2).

- 1.20 **Justificación del programa e intervenciones propuestas.** A fin de mejorar la calidad de la circulación y seguridad en una zona con alto potencial productivo y económico, fortalecer la comunicación interna y la integración territorial, facilitar el movimiento de carga y personas, se propone realizar intervenciones que mejoren los niveles de servicio y de seguridad vial en tramos de la RVP de la PBA. Igualmente, apoyar a las instituciones encargadas de la seguridad vial, para una gestión más sólida frente a un sector de creciente complejidad, con acciones orientadas a fortalecer las capacidades técnicas de los actores públicos, mejorando la definición de políticas de seguridad vial e implementando estrategias para la reducción de los siniestros de tránsito.
- 1.21 **Caracterización del área de influencia del programa.** Los proyectos se desarrollarán dentro de la PBA, la cual está ubicada en la región centro-este del país. Alrededor de 97,2% de la población de la PBA vive en áreas urbanas. En los últimos años, la PBA ha transformado su economía predominantemente agropecuaria e industrial a una economía con un fuerte sector de servicios, el cual representó el 50% del producto bruto geográfico en 2013.
- 1.22 **Estrategia de movilidad segura 2020-2021.** Reconociendo los retos persistentes de América Latina y el Caribe (ALC), la División de Transporte ha definido una Estrategia de Movilidad Segura 2020-2021, dando continuidad a la implementación de su estrategia institucional. Esta estrategia se centra en el desarrollo de acciones en tres componentes: (i) infraestructura segura: mejores carreteras, más seguras e inclusivas para todos los usuarios; planificación estratégica de inversiones, basada en las evaluaciones de seguridad de la red de carreteras; (ii) movilidad urbana: programas de gestión de la velocidad e infraestructura para todos los usuarios, en particular para los peatones (ancianos, niños y PcD) y los ciclistas -por tanto tiempo descuidados y por tanto vulnerables-, en apoyo a otros desafíos clave que enfrentan las ciudades de ALC, como la desigualdad, la congestión, la contaminación y la falta de acceso; y (iii) políticas públicas ambiciosas y eficaces: apoyar a los países para que articulen, redacten y aprueben leyes, normas y reglamentos ambiciosos, ayudando también a su adecuada aplicación.
- 1.23 **Acciones de seguridad vial.** El programa implementará actividades para la mejora y seguridad de las vías intervenidas. Las infraestructuras intervenidas seguirán las recomendaciones de auditorías de seguridad vial y se mejorará su operación a través de la adopción de tecnologías de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) en la RVP que contribuyan a reducir los siniestros viales, mejorando también las condiciones de seguridad de peatones y vehículos no motorizados, tanto en vías urbanas como interurbanas, alineándose así con los

pilares (i) y (ii) de la Estrategia de Movilidad Segura<sup>30</sup>. Adicionalmente, se evaluarán alrededor de 1.000 km de la RVP pavimentada con la metodología iRAP, para establecer un diagnóstico de la situación actual y con ello gestionar el mejoramiento de la seguridad vial en dichas infraestructuras. En complemento y como parte de la mejora institucional, se proveerá de capacitaciones y certificaciones de seguridad vial al personal de Vialidad y otros afines. Tanto los proyectos de infraestructura tecnológica ITS, como la evaluación mediante la metodología iRAP, suponen avances importantes en digitalización e innovación del sector.

- 1.24 **Acciones en Cambio Climático.** Se prevé ejecutar: (i) reforestación compensatoria de las especies arbóreas extraídas por las obras<sup>31</sup>; (ii) reutilización de materiales para disminuir la huella de carbono y la disposición de residuos de construcción; (iii) incremento de los períodos de recurrencia utilizados en los diseños de las obras hidráulicas para considerar el aumento previsto de las precipitaciones como consecuencia del CC; (iv) financiamientos que contribuyan a la movilidad urbana no motorizada y al transporte público; y (v) iluminación LED en las intervenciones viales.
- 1.25 **Acciones de género (EEO#3).** Este proyecto contribuirá a cerrar brechas de participación en la fuerza laboral de las mujeres e incorporará medidas para reducirlas tanto en acceso como en seguridad de las mujeres en el transporte público. A través de este programa, la DVBA incorpora un compromiso de actuación en materia de género que ayudará a reducir la brecha laboral femenina gracias al diseño e implementación de un programa de capacitaciones con participación paritaria entre hombres y mujeres en sectores no tradicionales (topografía, manejo de drones, mecánica, personal de obra calificado), y el diseño e implementación de un programa de mentoría con pasantías remuneradas para una proporción de las mujeres capacitadas. Adicionalmente se establecerá a nivel institucional una declaración de compromiso de la DVBA con los aspectos de género, trato igualitario y ambiente laboral justo y libre de discriminación en los pliegos de licitación, cuyo efecto demostrativo tendrá repercusión en otros actores del sector. Como primera medida de este compromiso institucional se llevará a cabo una capacitación sobre perspectiva de género y diversidad para personal de la DVBA, incluyendo evaluación de los conocimientos aprendidos. Desde el punto de vista de la seguridad de las usuarias se llevarán a cabo mejoras en el acceso seguro a las estaciones y unidades, de acuerdo con los resultados de la metodología del índice de caminabilidad sensible a género.
- 1.26 **Acciones de desarrollo urbano.** Mediante el análisis de información disponible<sup>32</sup> de dos proyectos de la muestra (RP1003 y RP205) y la discusión con

---

<sup>30</sup> [Amundsen & Elvik \(2004\)](#), consignan reducciones de hasta 51% de accidentes por aumentos de capacidad y mejoras en intersecciones. Elvik (2004), basándose en casi 30 distintos estudios, establece reducciones lesionados entre 15% y 30% por la incorporación de semaforización en intersecciones. Finalmente, Elvik (2004), establece reducciones en accidentes de entre un 5% y un 10% por la incorporación de cruces para señalizados para peatones a mitad de bloque.

<sup>31</sup> Se prevé la reforestación de tres árboles por cada árbol deforestado.

<sup>32</sup> Sinistros viales (estadísticas, georreferenciación, datos locales municipios y denuncias seguridad individual), demanda de movilidad (peatonal, bicis y vehicular), líneas de transporte público y paradas, zonificación y usos del suelo, zonas inundables, infraestructura básica de servicios (agua y cloaca), proyectos obra pública (proyectos en entorno) y proyecto vial (configuración y ubicación de cruces peatonales).



la DVBA sobre productos posibles de implementar<sup>33</sup>, se establecieron una serie de medidas bajo estos proyectos para mejorar el entorno urbano que podrían ser replicadas en otros proyectos del programa: (i) conectividad y accesibilidad: cruces transversales seguros (peatón y bicicletas), caminos escolares seguros, mejora del entorno peatonal, accesibilidad a estaciones de transporte público, promoción de desplazamientos en bicicleta; (ii) seguridad personal y género: paradas seguras; (iii) gestión de la capacidad, seguridad y prioridades de uso (red peatonal y de bicicletas, dársenas de transporte público, dársenas de estacionamiento y carriles de giro); y (iv) vacíos urbanos y espacios públicos: creación o mejoramiento de espacios públicos verdes y en entorno inmediato, relocalización de comercios informales. Un mayor detalle se presenta en el [EEO#2](#).

- 1.27 **Acciones de accesibilidad universal en infraestructura.** Las obras del programa incluirán estándares de diseño universal para las veredas, vados y rampas en cruces peatonales que se ubiquen en entornos urbanos, para facilitar el acceso, la movilidad y la autonomía peatonal y a todo tipo de usuarios. Asimismo, se elaborará un índice de caminabilidad y accesibilidad<sup>34</sup> que permitirá diagnosticar y proponer mejoras en las obras del programa.
- 1.28 **Contribución a la Visión 2025.** El presente programa considera la Visión 2025 “Reinvertir En Las Américas: Una Década De Oportunidades” en los ámbitos de género e inclusión, por cuanto contribuirá a cerrar las brechas de participación en la fuerza laboral de las mujeres e incorporará medidas específicas de infraestructura para un mejor acceso y seguridad; digitalización e innovación por las acciones de seguridad vial en el ámbito de proveer soluciones de sistemas inteligentes de transporte para la gestión de la seguridad en las vías de la PBA; y finalmente por las acciones que contribuyen a la adaptación y mitigación del CC. De estas últimas, se destaca que todas las obras a financiar consideran montos adicionales para la adaptación al CC. Además, las obras generarán disminución de los tiempos de viaje en las vías intervenidas, contribuyendo a la disminución de emisiones de GEI y promoverán los modos no motorizados y el transporte público a través de las infraestructuras específicas para estos modos priorizados por el programa.

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

- 1.29 El objetivo general del programa es mejorar las condiciones de seguridad de las redes viales de la Provincia de Buenos Aires (PBA). Los objetivos específicos son: (i) mejorar la calidad de servicio de la infraestructura vial provincial; (ii) mejorar la seguridad vial de la Red Vial Provincial (RVP); y (iii) fortalecer la capacidad de gestión de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA) y áreas vinculadas en materia de seguridad vial.
- 1.30 **Componente I. Infraestructura vial sostenible, segura, inclusiva y con enfoque de género y diversidad (US\$246,2 millones).** Financiará:

---

<sup>33</sup> Caminos escolares seguros, intervenciones de urbanismo táctico, infraestructura verde, red peatonal, red para bicicletas, cruces seguros, señalización pavimento, pintura, estrategias de mejora en el espacio público, estrategias con uso de la tecnología (alumbrado público inteligente, semáforos inteligentes, paradas de transporte seguras) y coordinación con el desarrollo urbano local.

<sup>34</sup> Considera específicamente a PcD.

(i) rehabilitación de obras viales existentes, urbanas, semiurbanas y rurales, para la mejora de su capacidad, nivel de servicio, seguridad vial y diseño universal<sup>35</sup>, previendo intervenciones como: duplicación de calzada, construcción de banquetas pavimentadas, ciclovías y cruces seguros para usuarios vulnerables, mejoras urbanas que promueven la seguridad vial y acceso para PcD a través de iluminación, señalética horizontal y vertical y soluciones tecnológicas. Además los proyectos a financiar por este componente incluirán inspecciones y/o auditorías de seguridad vial (¶1.26 y ¶1.27); (ii) supervisión técnica y ambiental de obras, promoviendo la reutilización de materiales y disposición de residuos sólidos (¶1.24); y (iii) compensación ambiental y social, con enfoque en la reforestación compensatoria y crecimiento de los períodos de recurrencia utilizados en los diseños de las obras hidráulicas para considerar el aumento de precipitaciones por el CC (¶1.24).

- 1.31 **Componente II. Fortalecimiento institucional (US\$1,6 millones).** Financiará: (i) fortalecimiento de la DVBA en la gestión de activos viales seguros, así como de otros organismos con competencia en materia de seguridad vial, mediante capacitaciones y certificaciones en estos temas (¶1.23); (ii) desarrollo de estudios de ingeniería de obras; (iii) implementación de ITS y evaluación de la RVP con iRAP (¶1.23); (iv) actividades para promover la participación laboral de mujeres en empleos del sector, por medio de programas de capacitación y mentoría para mujeres (¶1.25); y (v) otros estudios técnicos, socioambientales y económicos relacionados con el programa.
- 1.32 **Componente III. Administración, evaluación y auditoría (US\$2,2 millones).** Financiará actividades de: (i) la administración del programa y las auditorías financieras externas; y (ii) las actividades consideradas en el marco de la estrategia de evaluación del programa (¶3.13).

### C. Indicadores claves de resultados

- 1.33 Los resultados esperados del programa están indicados en la Matriz de Resultados. Los indicadores de impacto y resultados incluidos respecto de los objetivos específicos (i) y (ii) son: (i) reducción del costo de operación vehicular (en porcentaje, sobre unidad de US\$/veh-km); (ii) reducción del tiempo de viaje promedio (en porcentaje, sobre unidad de minutos/viaje); y (iii) reducción en la tasa de siniestros de tráfico en los tramos a intervenir (en porcentaje, sobre unidad de siniestros por flujo). Respecto del objetivo específico (iii), se consideró: (a) el porcentaje de certificaciones en seguridad respecto del total de capacitaciones; y (b) el porcentaje de vías provinciales evaluados con metodología iRAP.
- 1.34 **Viabilidad técnica y económica.** Se realizó un análisis de factibilidad económica ([EEO#1](#)) para los proyectos integrantes de la muestra. Esta evaluación se basa en una comparación de costos y beneficios, a precios económicos, en las situaciones con y sin proyecto. La estimación de los beneficios se realizó aplicando la metodología del excedente del consumidor, frecuente en proyectos viales de este tipo; mediante el modelo *Highway Development and Management System* (HDM-4), que calcula la rentabilidad del proyecto considerando: (i) los costos de inversión; (ii) los costos de operación vehicular, incluyendo el tiempo; y

---

<sup>35</sup> Con énfasis en PcD.



(iii) los costos anuales de mantenimiento, que se definen para las situaciones sin y con proyecto. Eventualmente, dependiendo de la obra, se añade al análisis los beneficios por la reducción de siniestros.

- 1.35 Los resultados de los análisis económicos de los proyectos de la muestra registran una Tasa Interna de Retorno Económica (TIRE) superior a la tasa de descuento utilizada (12%). El análisis de sensibilidad indica la robustez de estos frente a escenarios desfavorables que comprenden un incremento del costo de inversión del 20%, una reducción del 20% de los beneficios y una combinación de un incremento del costo de inversión del 20% y una reducción simultánea del 20% de los beneficios. Extrapolando el análisis de la muestra representativa a la totalidad del programa, se estima una TIRE de 37,0% y Valor Actual Neto Económico (VANE) de US\$137,42 millones. La Tabla 1 presenta los resultados.

**Tabla 1. Resumen de la evaluación económica de la muestra**

Proyecto	Longitud (*) (km)	Inversión Mill. ARS	Cotización (**)	Inversión Mill. US\$	Sensibilidad							
					Escenario base		A. Incremento costos de inversión 20%		B. Disminución beneficios 20%		A (+20%) + B (-20%)	
					TIRE %	VANE Mill. US\$ (*)	TIRE %	VANE Mill. US\$	TIRE %	VANE Mill. US\$	TIRE %	VANE Mill. US\$
Muestra	311,80	8668,77	-	89,75	37,0	137,42	32,4	130,45	29,5	96,39	25,8	89,04
RP205	21,73	921,32	95,20	9,68	56,0	26,96	48,8	26,34	43,5	17,79	38,0	17,11
RP1003	6,77	2131,80	98,31	21,68	25,0	16,70	21,3	14,07	19,1	8,73	16,2	6,08
RP2	283,30	5615,64	96,17	58,39	30,1	93,75	27,0	90,03	25,9	69,87	23,3	65,85
Valores de VANE descontados. (*) Las longitudes indicadas corresponden a tramos de vía de dos carriles, en condición actual. (**) Los presupuestos oficiales datan de fechas diferentes. Por tal motivo, se especifica la cotización empleada para cada proyecto. Cotización media compraventa a lo largo de todo el mes. Fuente: Banco de la Nación Argentina. - RP205. Presupuesto abril 2021. - RP2. Presupuesto mayo 2021. - RP1003. Presupuesto julio 2021.												

- 1.36 **Viabilidad institucional.** Se ha llevado a cabo un análisis de la capacidad institucional del OE mediante la Plataforma de Evaluación de Capacidad Institucional (PACI), considerando adicionalmente la participación del Ministerio de Hacienda y Finanzas (MHyF) de la PBA en calidad de subejecutor a los efectos de llevar a cabo la gestión financiera del programa. Se ha confirmado que presentan una capacidad institucional con un grado de desarrollo satisfactorio. Se

desplegarán medidas para acompañar el cierre de brechas identificadas, las que serán reflejadas en el ROP (¶3.7).

- 1.37 **Beneficiarios.** Los principales beneficiarios serán la población vulnerable, a través del desarrollo de infraestructura segura y servicios asociados. Además, los usuarios se estiman en 6,5 millones de habitantes del AMBA, distribuidos en 16 municipios: Berazategui, La Plata, Quilmes, Lomas de Zamora, Florencio Varela, Ezeiza, Esteban Echeverría, San Vicente, Presidente Perón, Cañuelas, Merlo, Marcos Paz, Pilar, Almirante Brown, La Matanza y Luján.

## **II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS**

### **A. Instrumentos de financiamiento**

- 2.1 **Modalidad.** El programa ha sido concebido como un préstamo de inversión bajo la modalidad de “Programa de Obras Múltiples” que contempla el financiamiento de proyectos físicamente similares, pero independientes entre sí, que deberán atender a criterios de elegibilidad establecidos de manera acorde con la muestra representativa. El costo total del programa es US\$250.000.000, de los cuales US\$200.000.000 serán financiados con Capital Ordinario (CO) del Banco y US\$50.000.000 serán financiados por el prestatario con aporte local. El préstamo tendrá un período de desembolso de cinco años, el cual se justifica por el plazo de ejecución de las obras del programa, las actividades de finalización y cierre financiero. El presupuesto consolidado por componente se presenta en la Tabla 2, el presupuesto detallado se encuentra disponible en el [EER#1](#) y la programación de desembolsos de recursos BID de la operación se muestra en la Tabla 3. El inicio material de las obras comprendidas en el programa deberá tener lugar, a más tardar, un (1) año antes del final del plazo original de desembolsos del programa o sus extensiones.
- 2.2 De conformidad con los documentos AB-2990 y GN-2753-7, el ritmo de desembolso por parte del Banco, de los recursos de financiamiento estará sujeto a los siguientes límites máximos: (i) hasta 15% durante los primeros 12 meses; (ii) hasta 30% durante los primeros 24 meses; y (iii) hasta 50% durante los primeros 36 meses, contados a partir de la fecha en que el Directorio Ejecutivo apruebe la operación del préstamo. Estos límites podrían resultar inaplicables en la medida en que se cumplan los requisitos establecidos en la política del Banco, siempre y cuando se haya notificado por escrito al prestatario al respecto.

**Tabla 2. Costos estimados del programa (US\$ millones)**

Componentes	BID	Contrapartida	Total	%
<b>Componente I. Infraestructura vial sostenible, segura, inclusiva y con enfoque de género y diversidad</b>	<b>197,1</b>	<b>49,1</b>	<b>246,2</b>	<b>98,48</b>
Subcomponente I.I: Obras de ampliación vial	104,4	25,9	130,3	52,12
Subcomponente I.II: Obras de rehabilitaciones y seguridad vial	92,72	23,18	115,9	46,36
<b>Componente II. Fortalecimiento institucional</b>	<b>1,4</b>	<b>0,2</b>	<b>1,6</b>	<b>0,64</b>
Subcomponente II.I: Estudios y proyectos	0,85	0,1	0,95	0,38
Subcomponente II.II: Seguridad vial, mejora de gestión y políticas de género	0,56	0,09	0,65	0,26
<b>Componente III. Administración, evaluación y auditoría</b>	<b>1,5</b>	<b>0,7</b>	<b>2,2</b>	<b>0,88</b>
Subcomponente III.I: Administración y auditoría	0,67	0,73	1,4	0,56
Subcomponente III.II: Evaluación	0,8	0	0,8	0,32
<b>Total</b>	<b>200</b>	<b>50</b>	<b>250</b>	<b>100</b>

Nota: Los montos a nivel de subcomponente son indicativos.

**Tabla 3. Programación de los desembolsos (US\$ millones)**

Fuente / año	2022	2023	2024	2025	2026	Total
<b>Desembolsos anuales BID<sup>36</sup></b>	30	30	40	89	11	200
<b>%</b>	15,0	15,0	19,8	44,5	5,7	100

- 2.3 Muestra representativa y criterios de elegibilidad de los proyectos.** La muestra representativa consistió en tres obras de características diferentes para representar la diversidad de proyectos potenciales a financiar. La primera obra (RP205), que une los partidos de Ezeiza y Cañuelas, considera la repavimentación de la calzada y banquetas en la totalidad del tramo incluyendo el ensanche de las banquetas en los primeros 6,3 km con el objeto de incrementar la capacidad a dos carriles por sentido de circulación. La Obra RP1003 en Merlo, considera la renovación total de la vialidad del camino y la duplicación de su capacidad vial, junto con la ejecución de banquetas pavimentadas en la totalidad del tramo; construcción de colectoras pavimentadas y otras mejoras de carácter urbano. Por último, la tercera obra de la muestra corresponde a la repavimentación de calzadas y banquetas en un importante tramo de la RP2. Para la evaluación del programa se analizó una muestra de proyectos representativa de la tipología de obras (Tabla 1 y [EEO#1](#), [EEO#2](#), [EEO#8](#)) a financiar bajo el programa y de sus impactos socioambientales esperados. La muestra representativa corresponde a 36%<sup>37</sup> del costo total del programa y cuenta con diseños técnicos y evaluaciones de viabilidad socioambiental y económica (Tabla 1 y [EEO#1](#), [EEO#2](#), [EEO#8](#)). Los futuros proyectos a financiarse bajo el Componente I deberán contar con la no objeción del Banco y cumplir con los siguientes criterios de elegibilidad: (i) constituir obras de mejora en carreteras de la RVP que tengan conexión en algún punto con la red vial nacional o con otra(s)

<sup>36</sup> Se muestran únicamente los desembolsos BID (total US\$200 millones) sin referir la contrapartida local (US\$50 millones).

<sup>37</sup> Cumpliendo con los requisitos de política PR-201.

vía(s) de la RVP con nivel de servicio similar al del proyecto propuesto o ser obras que contribuyan al ordenamiento del tránsito y a la mejora de la movilidad en la Red Vial Municipal (RVM); (ii) contar con una TIRE igual o superior a 12%; y (iii) responder a los requerimientos socioambientales definidos en el MGAS, excluyéndose proyectos de categoría “A” ([EEO#8](#)), bajo las políticas ambientales del Banco (OP-703).

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

- 2.4 De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas del Banco (OP-703), esta operación se clasifica como categoría “B”, por lo tanto, requiere de un Análisis Socioambiental (EA), un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y la realización de al menos una consulta pública con las partes afectadas e interesadas. La consulta pública virtual para cada tramo de las obras de la muestra se realizó entre el 16 de septiembre y el 20 de octubre. Durante este período las partes interesadas pudieron consultar y/o descargar los documentos y realizar observaciones, consultas y/o sugerencias, mediante correo electrónico, WhatsApp o mesa general de entradas de la DVBA. Durante el período de las consultas, accedieron 3674 personas al contenido de la consulta pública<sup>38</sup>. No hubo quejas ni preocupaciones significativas de la comunidad. El programa involucra mejoramientos y ampliaciones de carreteras y caminos existentes ubicados en el AMBA la cual es un área ya bastante urbanizada. Los Análisis Ambientales y Sociales (AAS) realizados para la muestra representativa indicaron que las intervenciones se realizarán dentro de los derechos de vía existentes, con afectaciones económicas menores. No se han identificado afectación de áreas naturales protegidas, hábitats naturales críticos, no hay presencia de Pueblos Indígenas (PI), comunidades rurales, u otros receptores sensibles. En base a los referidos estudios ambientales y sociales se confirmó que los impactos ambientales y sociales serán principalmente positivos, y que los impactos y riesgos negativos serán menores, directos, de magnitud moderada, localizados, de corta duración, y que ocurrirán específicamente durante la ejecución de las obras. Por otro lado, como las obras son sobre carreteras y caminos existentes, no tendrán consecuencias de largo plazo o indirectas en los patrones de uso del suelo en el área de influencia de las intervenciones. El riesgo de desastres naturales se ha clasificado como moderado, básicamente por el riesgo de inundaciones, por lo que las obras incluirán intervenciones hidráulicas en los casos en que se requieran. El proyecto no exacerbará los riesgos en caso de ocurrencia de desastres naturales. La PBA, a pesar de contar con un adecuado marco legal e institucional para manejar los impactos y riesgos ambientales, tiene poco personal y carece de experiencia en temas sociales, de género y de higiene y seguridad. Además, considerando el nuevo contexto del COVID-19 y la necesidad de coordinación institucional provincial y municipal para las supervisiones AAS, se consideró los riesgos como sustanciales, por lo que el programa incluye un componente de fortalecimiento institucional.
- 2.5 Para evitar y mitigar estos impactos, se desarrolló un PGAS para cada uno de los proyectos de la muestra que define las medidas de mitigación y compensatorias incluyendo un plan de control ambiental de obras, plan preliminar de restauración

---

<sup>38</sup> Principalmente la Ley Integral del Medio Ambiente y los Recursos Naturales (Ley n°11723, decreto reglamentario n°4371/95) de la PBA, y las resoluciones OPDS 510/2018 y 419/2019.

de medios de subsistencia, un plan de comunicación social, y un plan de control del tránsito y seguridad vial. El MGAS ([EEO#8](#)) incluye los criterios de elegibilidad de los futuros proyectos del programa, lo cuales excluyen el financiamiento a proyectos categoría “A”. La preparación de la operación incluyó varias actividades con los potenciales afectados en el área de influencia del proyecto, como levantamiento de información socioeconómica, y provisión de información sobre la operación y sus potenciales impactos, donde se pudo conocer la percepción de la población afectada. Adicionalmente, el MGAS ([EEO#8](#)) incluye los procedimientos para la expropiación o compra de terrenos, en seguimiento a la norma local y observación de las políticas del Banco, así como procedimiento para definir la necesidad de elaboración de un Plan de Reasentamiento o Desplazamiento Económico, y su contenido. Las versiones finales de estos documentos fueron publicadas incorporando los resultados de la consulta pública realizada durante los meses de septiembre y octubre de 2021.

### **C. Riesgos fiduciarios**

- 2.6 En concordancia con el análisis de riesgos efectuado, se prevé un riesgo medio en cuanto a la ejecución de los procesos fiduciarios, lo que podría llevar a un retraso en las adquisiciones del programa, considerando que la experiencia del OE con el Banco aún se viene consolidando, por lo cual, se requerirá de acciones puntuales para fortalecer el control y asegurar una administración eficiente y eficaz de los recursos (Anexo III). Se prevé la contratación de consultores de apoyo, con experiencia en las políticas y procedimientos del Banco, de manera a complementar la estructura de la DVBA. Asimismo, se realizó un análisis de la situación financiera del prestatario el cual confirma que posee la capacidad de pago necesaria para atender las obligaciones del presente préstamo.
- 2.7 Se identificó un riesgo de procesos internos calificado como de valor medio-alto referente a la eventual existencia de demoras en la toma de decisiones en los procesos de gestión interna de contratos, para el cual se identificaron las siguientes medidas de mitigación: (i) revisar procesos de contratación para optimizar procedimientos y tiempos; (ii) planificación de procesos contractuales basada en cronogramas que promuevan antelación y holguras; y (iii) incorporar y/o capacitar especialistas en pliegos licitatorios en políticas del Banco.

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

- 2.8 El análisis de riesgos identificó un riesgo de planeación calificado como de valor medio-alto referido a la limitada coordinación que podría existir entre las entidades gubernamentales responsables de la financiación, ejecución, control y/o aprobación de las obras, para el cual se identificaron las siguientes medidas de mitigación: (i) aprobación y entrada en vigencia del ROP; y (ii) revisión de procesos internos de la DVBA, desarrollo de flujogramas y esquemas de responsabilidad para la articulación entre la Unidad Coordinadora de Programas (UCP) y la estructura de la DVBA con otros organismos en las gestiones necesarias.
- 2.9 El análisis de riesgos identificó un riesgo de procesos internos calificado como de valor medio-alto referido a la existencia de restricciones en las asignaciones presupuestarias y/o en los desembolsos de contrapartida que generasen retrasos

en la ejecución de las obras. Al respecto, se identificó como medida de mitigación el desarrollo de una adecuada planificación de recursos y gestionar oportunamente su asignación para la ejecución del programa.

### III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

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

- 3.1 **Prestatario y garante.** El prestatario será la PBA. La República de Argentina será el garante de las obligaciones financieras del prestatario derivadas del contrato de préstamo<sup>39</sup>.
- 3.2 **Organismo Ejecutor (OE).** El MISP de la PBA, a través de la DVBA, cuya función principal será la gestión técnica y operativa del programa, será el OE. El Prestatario, quien actuará por medio del MHyF de la PBA, a través de la Dirección Provincial de Organismos Multilaterales y Financiamiento Bilateral (DPOMyFB) dependiente de la Subsecretaría de Finanzas, tendrá el rol de subejecutor del programa y estará encargado de la gestión financiera del programa. No se prevé que municipios ejecuten actividades previstas bajo el presente proyecto. La DVBA tiene experiencia en el desarrollo de programas con organismos multilaterales y en particular con el BID.
- 3.3 La DVBA llevará a cabo las actividades a través de sus áreas técnicas, administrativas y operativas, de manera acorde con su estructura orgánica y según sus funciones. La coordinación del programa en la DVBA estará a cargo de la UCP, ya establecida bajo su estructura.
- 3.4 La DVBA, por intermedio de la UCP, será responsable, entre otras, de las siguientes tareas: (i) ejecutar los procesos de contratación y/o adquisición previstos en el programa, en cumplimiento con el Plan de Adquisiciones (PA) del BID; (ii) elaborar el Plan de Ejecución Plurianual (PEP) y el Plan Operativo Anual (POA) del programa; (iii) acompañar la supervisión de obras y contratos de servicios; (iv) realizar los pagos a los contratistas y consultores; y (v) actuar como enlace con el Banco. Por su parte, el MHyF de la PBA realizará las siguientes tareas, entre otras: (i) abrir la cuenta bancaria específica para la ejecución del programa; (ii) elaborar y remitir al BID las solicitudes de desembolsos previstas en el programa; (iii) elaborar el plan financiero (flujo de caja) del programa en forma conjunta con la DVBA; y (iv) elaborar y remitir los estados financieros auditados del programa; entre otras gestiones financieras. La actividad referente a la evaluación estratégica<sup>40</sup> del programa será llevada a cabo por el OE en coordinación con la SAE.
- 3.5 **Reconocimiento de gastos.** El Banco podrá reconocer con cargo al aporte local, hasta por la suma de US\$500.000 (1% del monto estimado del aporte local), gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo, para la contratación de consultorías de fortalecimiento institucional y de seguridad vial para los proyectos priorizados, siempre que se hayan cumplido con

<sup>39</sup> Pago de principal, intereses y demás cargos financieros del préstamo.

<sup>40</sup> El costo estimado de esta evaluación estratégica es de US\$795.000.

requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 13 de abril de 2021 (fecha de aprobación del perfil de proyecto), pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.

- 3.6 **Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento.** Que el Organismo Ejecutor (OE) haya presentado, a satisfacción del Banco evidencia de la aprobación del Reglamento Operativo del Programa ([ROP](#)) en los términos y condiciones acordados previamente con el Banco. Esta condición se considera fundamental dado que se requiere contar con un ROP que describa los lineamientos detallados de los aspectos operativos, tipo de inversiones elegibles del programa y de coordinación.
- 3.7 **ROP.** La ejecución del programa seguirá un ROP que definirá los siguientes aspectos, entre otros: (i) aspectos operativos en materia de definición de procedimientos de coordinación entre la DVBA y el MHyF de la PBA y la SAE, incluyendo los flujos de procesos delimitando sus roles; (ii) aspectos financieros y contables aplicables a la operación; (iii) un capítulo referido al MGAS ([EEO#8](#)); y (iv) mejores prácticas en la promoción de transparencia y manejo de riesgo de integridad.
- 3.8 **Adquisiciones y contrataciones.** Se seguirán las Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el BID (GN-2349-15) o sus actualizaciones y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-15) o sus actualizaciones. En el PA ([EER#4](#)) se relacionan las adquisiciones previstas.
- 3.9 **Desembolsos.** El préstamo se desembolsará bajo anticipos de fondos, con base en un plan financiero (periódicamente actualizado por la DVBA, por medio de la UCP) detallado basado en proyecciones de gastos por hasta 180 días, cuando se cumplan y documenten debidamente los pagos realizados según la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-12). El Banco podrá efectuar un nuevo anticipo de fondos cuando se haya justificado al menos el 65% del total de los fondos desembolsados en concepto de anticipo, por tratarse de un circuito de flujo de fondos que involucra a varias instituciones (OP-273-12 - Flexibilización permanente). La revisión financiera de las solicitudes de desembolso se realizará bajo modalidad ex post, contemplada en la auditoría externa.
- 3.10 **Auditoría externa.** El prestatario, por medio del MHyF, presentará al Banco anualmente, dentro de los 120 días del cierre del respectivo ejercicio fiscal del programa, y en el caso de los últimos Estados Financieros Auditados (EFA), dentro de los 120 días siguientes al vencimiento del plazo original de desembolsos o sus extensiones, los estados financieros del programa debidamente auditados por una firma de auditores independientes aceptables al Banco o por el Tribunal de Cuentas de la PBA.
- 3.11 **Mantenimiento.** Para asegurar la sostenibilidad a mediano y largo plazo de las inversiones, la DVBA, por ser el organismo del gobierno responsable de ejecutar la conservación de la RVP, se encargará del mantenimiento de los tramos

intervenidos de acuerdo con normas técnicas generalmente aceptadas, incorporando las mismas a su sistema de gestión de mantenimiento vial. La DVBA asigna en promedio US\$8 millones anuales al mantenimiento de la red vial, que equivalen a aproximadamente 6% de su presupuesto anual. El Prestatario, a través del OE, deberá presentar al Banco, a partir del año siguiente de la terminación de la primera de las obras del programa y hasta dos años después de la conclusión de la última, el plan anual de mantenimiento para el año siguiente, que incluya el estado de dichas obras junto con los informes semestrales de progreso del segundo semestre de cada año.

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

- 3.12 **Monitoreo.** El seguimiento de la ejecución del programa se realizará a través de informes semestrales de progreso, los cuales serán presentados por el OE, de acuerdo al Plan de Monitoreo y Evaluación (PME). Los informes tomarán como referencia los compromisos de información que se recojan en la matriz de resultados de cada intervención, así como el cumplimiento de los criterios de elegibilidad detallados en el punto (¶2.3) de este documento. Estos informes serán reflejados en los Informes de Monitoreo de Progreso (PMR).
- 3.13 **Evaluación.** La estrategia de evaluación constará de: (i) un análisis antes y después del desempeño de los indicadores de resultado e impacto incluidos en la matriz de resultados; (ii) una evaluación cualitativa que provea información complementaria de la atribución de los resultados alcanzados al programa. Las principales preguntas de esta evaluación estarán referidas a si las inversiones realizadas lograron contribuir a los objetivos del programa (PME); y (iii) la evaluación estratégica con el enfoque de la SAE (¶3.4), que se detallará en el ROP. El responsable por la presentación de los documentos mencionados será la DVBA, de acuerdo con los plazos y procedimientos específicos que se indican en el PME. Adicionalmente, se preparará un Informe de Terminación de Proyecto (PCR) y una evaluación ex post al final de la ejecución.
- 3.14 **Monitoreo y la evaluación del programa.** El OE será el responsable del mantenimiento de los sistemas de recopilación de datos y seguimiento (ver PME). El OE se comprometerá a mantener un sistema de monitoreo y evaluación de todos los subcomponentes, sobre la base del cual preparará los informes y datos que remitirán al Banco. Para efectos de la evaluación, el OE recopilará, almacenará y mantendrá consigo toda la información, indicadores y parámetros, incluyendo los planes anuales, y las evaluaciones, necesarias para la elaboración del PCR.



Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		AR-L1338
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Prioridades Estratégicas del Grupo BID e Indicadores del CRF		
Retos Regionales y Temas Transversales	<div>-Inclusión Social e Igualdad</div> <div>-Productividad e Innovación</div> <div>-Equidad de Género y Diversidad</div> <div>-Cambio Climático</div> <div>-Capacidad Institucional y Estado de Derecho</div>	
Nivel 2 del CRF: Contribuciones del Grupo BID a los Resultados de Desarrollo	<div>-Vías construidas o mejoradas (km)</div> <div>-Instituciones con capacidades gerenciales y de tecnología digital reforzadas (#)</div> <div>-Instituciones con prácticas reforzadas de transparencia e integridad (#)</div>	
2. Objetivos de desarrollo del país		
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2870-1	Improving infrastructure for investment and inclusion
Matriz de resultados del programa de país	GN-3034-2	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2021.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución		10.0
3.1 Diagnóstico del Programa		2.5
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		3.5
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		4.0
4. Análisis económico ex ante		10.0
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE		1.5
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		3.0
4.3 Supuestos Razonables		2.5
4.4 Análisis de Sensibilidad		2.0
4.5 Consistencia con la matriz de resultados		1.0
5. Evaluación y seguimiento		7.6
5.1 Mecanismos de Monitoreo		4.0
5.2 Plan de Evaluación		3.6
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad		Medio Bajo
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Si	<div>Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes, Controles externos, Auditoría interna.</div> <div>Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información.</div>
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto	Si	Technical and financial assistant for the technical studies for the 1.2 component

**Nota de valoración de la evaluabilidad:** El préstamo de inversión bajo la modalidad obras múltiples por un monto de USD200 millones, con contrapartida local de USD50 millones, tiene como objetivo general mejorar las condiciones de seguridad de las redes viales de la Provincia de Buenos Aires. Los objetivos específicos son: (i) mejorar la calidad de servicio de la infraestructura vial provincial; (ii) mejorar la seguridad vial de la Red Vial Provincial; y (iii) fortalecer la capacidad de gestión de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DBVA) y áreas vinculadas en materia de seguridad vial. La operación será ejecutada y monitoreada por la DBVA.

La propuesta de préstamo presenta un diagnóstico sólido. Las soluciones propuestas son apropiadas para tratar de los problemas identificados y sus factores contribuyentes. La matriz de resultados es congruente con la lógica vertical del proyecto, presentando indicadores adecuados a nivel de resultados e impactos. Los indicadores de resultado están apropiadamente definidos para medir los logros alcanzados por el programa y el cumplimiento de sus objetivos específicos. El indicador de impacto refleja la contribución a los objetivos económicos congruentes con la mejora de las condiciones de seguridad de las redes viales de la Provincia de Buenos Aires.

Evaluado en su conjunto, los proyectos de la muestra representativa arrojaron una tasa interna de retorno económico de 37% bajo hipótesis razonables. Tras un análisis de sensibilidad el proyecto se mantiene económicamente rentable. El plan de monitoreo y evaluación es claro en definir las preguntas relevantes para la evaluación del proyecto y la metodología a utilizar para un análisis de efectividad. El principal riesgo identificado está relacionado a la limitada coordinación entre las entidades gubernamentales responsables de la financiación y ejecución. Se indican medidas adecuadas para mitigar este y otros riesgos mapeados.

## Matriz de Resultados

<b>Objetivo del proyecto:</b>	El objetivo general del programa es mejorar las condiciones de seguridad de las redes viales de la Provincia de Buenos Aires (PBA). Los objetivos específicos son: (i) mejorar la calidad de servicio de la infraestructura vial provincial; (ii) mejorar la seguridad vial de la Red Vial Provincial (RVP); y (iii) fortalecer la capacidad de gestión de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA) y áreas vinculadas en materia de seguridad vial.
-------------------------------	---

## Objetivos General de Desarrollo

Indicadores	Unidad de medida	Valor de línea de base	Año de línea de base	Fin del proyecto	Medios de verificación	Comentarios
<b>Objetivo general de desarrollo:</b> Mejorar las condiciones de seguridad de las redes viales de la Provincia de Buenos Aires (PBA).						
Promedio normalizado de siniestros viales (fatales y no fatales) en muestra de rutas de la PBA, por flujo medio diario	%	$Lbase = \frac{\sum_i^n Acc_{ruta\ i}^{año\ b} / F_{ruta\ i}^{año\ b}}{n}$	Año base (2021)	$0.85 \geq \left( \frac{\left( \frac{\sum_i^n Acc_{ruta\ i}^{año\ 1} / F_{ruta\ i}^{año\ 1}}{n} \right)}{Lbase} \right)$	Reportes de siniestros de vialidad	<p>Se comparará el promedio normalizado por TMDA, de siniestros en muestra de rutas de la PBA</p> <p>Año1=primer año operación  Año b=Año base  Acc=Número total de siniestros  n=muestra de rutas de la PBA.  F=Tráfico Medio Diario Anual (TMDA) en ruta</p>

## Objetivos de Desarrollo Específicos

Indicadores	Unidad de medida	Valor de línea de base	Año de línea de base	Fin del proyecto	Medios de verificación	Comentarios
<b>Objetivo específico de desarrollo 1:</b> mejorar la calidad de servicio de la infraestructura vial provincial.						
Costo promedio de operación por vehículo-km en los caminos mejorados, por el programa <sup>1</sup> (en USD constantes)	%	$COP_{base}^{ruta}$	Año base (2021)	$\alpha \geq \frac{MCOP_{año\ op1}^{ruta}}{COP_{base}^{ruta}}$	Estudios de tránsito y pavimentos a realizar  Responsable: DVBA	Se compararán los valores proyectados de HDM4 con los medidos <i>in situ</i> en el año 1 de operación <sup>1</sup>  $\alpha^2 = \begin{cases} 0,995\ Cat\ 1 \\ 0,95\ Cat\ 2 \\ 0,88\ Cat\ 3 \end{cases}$  COP=Costos operativos  MCOP=Medición COP

<sup>1</sup> Los valores corresponden al promedio simple de las categorías vehiculares consideradas.

<sup>2</sup> Cat. 1: corresponde a repavimentaciones en rutas concesionadas, Cat. 2: repavimentaciones rutas provinciales, Cat. 3: rutas con ampliación de capacidad.

Indicadores	Unidad de medida	Valor línea de base	Año línea de base	Fin del proyecto	Medios de verificación	Comentarios
Tiempo promedio de recorrido por vehículo (en minutos) en la longitud total de los tramos mejorados por el programa (minutos)	%	$T_{base}^{ruta}$	Año base (2021)	$\beta \geq \frac{PT_{año\ op1}^{ruta}}{T_{base}^{ruta}}$	Estudios de tránsito a realizar  Responsable: DVBA	Se compararán los valores proyectados de HDM-4 con los medidos <i>in situ</i> en el año 1 de operación <sup>3</sup>  $\beta = \begin{cases} 0,95 \text{ Cat } 2 \\ 0,80 \text{ Cat } 3 \end{cases}$  T=Tiempo PT=Medición T
<b>Objetivo específico de desarrollo 2:</b> mejorar la seguridad vial de la RVP.						
Promedio normalizado de siniestros viales (fatales y no fatales) en los tramos intervenidos por flujo medio diario	%	$L_{base} = \frac{\sum_i^n Acc_{ruta\ i}^{año\ b} / F_{ruta\ i}^{año\ b}}{n}$	Año base (2021)	$\gamma \geq \left( \frac{\left( \frac{\sum_i^n Acc_{ruta\ i}^{año\ 1} / F_{ruta\ i}^{año\ 1}}{n} \right)}{L_{base}} \right)$	Reportes de siniestros de vialidad en primer año operación	Se comparará el promedio normalizado por TMDA, de siniestros en las rutas intervenidas  $\gamma^4 = \begin{cases} 0,85 \text{ Cat } 1 \\ 0,85 \text{ Cat } 2 \\ 0,80 \text{ Cat } 3 \end{cases}$  Año1=primer año operación Año b=Año base Acc=Número total de siniestros n=muestra representativa de rutas del programa F=Tráfico Medio Diario Anual (TMDA) en ruta

<sup>3</sup> Los valores corresponden al promedio simple de las categorías vehiculares consideradas.

<sup>4</sup> Cat. 1: corresponde a repavimentaciones en rutas concesionadas, Cat. 2: repavimentaciones rutas provinciales, Cat. 3: rutas con ampliación de capacidad.

Indicadores	Unidad de medida	Valor línea de base	Año línea de base	Fin del proyecto	Medios de verificación	Comentarios
<b>Objetivo específico de desarrollo 3:</b> fortalecer la capacidad de gestión de la DVBA y áreas vinculadas en materia de seguridad vial.						
Porcentaje de profesionales y estudiantes certificados en seguridad vial	%	0	Año base (2021)	$0,85 \leq \frac{N^{\circ} \text{ certificaciones}}{N^{\circ} \text{ capacitaciones}}$	Informes semestrales de progreso Responsable: DVBA	Se capacitará en metodologías de seguridad vial (inspección y supervisión), se espera un 85% de certificaciones
Gestión IRAP de seguridad vial en rutas de la provincia	%	0	Año base (2021)	$0,10 \leq \frac{km \text{ evaluados (IRAP)}}{km \text{ totales}}$	Informes semestrales de Progreso Responsable: DVBA	Mediante metodología IRAP, se establecerá un estado de situación de un porcentaje de rutas de la provincia, para su gestión de seguridad. Se espera un 10% del total de km de las rutas  Km= kilómetros rutas pavimentadas de la PBA

## Productos del programa por componente

Indicadores	Unidad de medida	Valor línea de base	Año línea de base	Año 2022	Año 2023	Año 2024	Año 2025	Año 2026	Fin del proyecto	Medios de verificación	Comentarios
<b>Componente I</b>											
Km de carreteras mejoradas por el programa	km	0	2021	0	50	100	150	57	307 <sup>5</sup>	Informes de ejecución	<b>Km totales</b>
Inclusión y diversidad: número de cruces inclusivos y medidas de accesibilidad universal	unidad	0	2021	0	0	10	15	0	25	Informes de ejecución	Número de cruces inclusivos y medidas de accesibilidad universal desarrollados por el programa
Género: Número de paradas seguras	unidad	0	2021	0	0	4	4	0	8	Informes de ejecución	Paradas seguras para promover el acceso de mujeres al Transporte público
Aplicación de metodología de índice de caminabilidad y accesibilidad (PcD) en tramos urbanos intervenidos	unidad	0	2021	2	1	1	0	0	4	Informe de ejecución	Aplicación de la metodología para Personas con Discapacidad (PcD)
Género: Aplicación de metodología de índice de	unidad	0	2021	2	1	1	0	0	4	Informe de ejecución	Aplicación de la metodología

<sup>5</sup> Total de kilómetros que se proyecta mejorar con el programa.

Indicadores	Unidad de medida	Valor línea de base	Año línea de base	Año 2022	Año 2023	Año 2024	Año 2025	Año 2026	Fin del proyecto	Medios de verificación	Comentarios
caminabilidad con enfoque de genero											con enfoque de género
Número de intervenciones urbanas en proyectos del programa	unidad	0	2021	0	0	3	2	0	5	Informes de ejecución	Espacio de mejoras urbanas en el entorno de los proyectos del programa
Proyectos que incorporan aspectos de infraestructura sostenible en el programa	unidad	0	2021	0	0	2	3	0	5	Informes de ejecución	Se consideran periodos de recurrencia mayores para los diseños hidráulicos
<b>Componente II</b>											
Auditorías / inspecciones de seguridad vial	km	0	2021	25	25	25	25	0	100 <sup>6</sup>	Informes de ejecución	
Número de dispositivos tecnológicos en operación, que proveen datos e información de seguridad vial	unidad	0	2021	3	3	2	2	0	10	Reportes de ejecución	Capacidades técnicas de monitoreo de dispositivos tecnológicos de seguridad vial
Auditoría de seguridad vial en metodología IRAP	km	0	2021	200	200	300	200	100	1000	Informes de ejecución	
Capacitaciones a personal en inspección y	unidad	0	2021	20	10	0	0	0	30	Informes de ejecución	

<sup>6</sup> Total de kilómetros en proyectos de la muestra.

Indicadores	Unidad de medida	Valor línea de base	Año línea de base	Año 2022	Año 2023	Año 2024	Año 2025	Año 2026	Fin del proyecto	Medios de verificación	Comentarios
auditorías de seguridad vial											
Capacitaciones a personal en metodología IRAP	unidad	0	2021	7	0	0	0	0	7	Informes de ejecución	
Programa de capacitación de género	unidad	0	2021	1	0	0	0	0	1	Informes de ejecución	Un programa de capacitaciones de género implementado
<b>Componente III</b>											
Evaluación Estratégica del programa	unidad	0	2021	0	0	0	0	0	1	Informes de ejecución	



País: Argentina

División: TSP

No. de operación: AR-L1338

Año: 2021

### Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

**Organismo Ejecutor (OE):** Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, a través de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (DVBA).

**Nombre de la Operación:** Programa de Seguridad Vial en el Área Metropolitana de la Provincia de Buenos Aires.

#### I. Contexto fiduciario del OE

##### 1. Uso de sistema de país en la operación<sup>1</sup>.

<input checked="" type="checkbox"/> Presupuesto	<input checked="" type="checkbox"/> Reportes	<input checked="" type="checkbox"/> Sistema Informativo	<input checked="" type="checkbox"/> Licitación Pública Nacional (LPN)
<input checked="" type="checkbox"/> Tesorería	<input checked="" type="checkbox"/> Auditoría Interna	<input checked="" type="checkbox"/> Comparación de Precios	<input type="checkbox"/> Otros
<input checked="" type="checkbox"/> Contabilidad	<input checked="" type="checkbox"/> Control Externo	<input type="checkbox"/> Consultores Individuales	<input type="checkbox"/> Otros

##### 2. Mecanismo de ejecución fiduciaria.

<input checked="" type="checkbox"/>	Co-ejecutores /Sub ejecutores	El prestatario, por medio del Ministerio de Hacienda y Finanzas (MHyF) de la Provincia de Buenos Aires (PBA), a través de la Dirección Provincial de Organismos Multilaterales y Financiamiento Bilateral (DPOMyFB), tendrá el rol de subejecutor del programa y estará encargado de la gestión financiera del programa.
<input checked="" type="checkbox"/>	Particularidades de la ejecución fiduciaria	El Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos (MISP) de la PBA, a través de la DVBA será el OE, cuya función principal será la gestión técnica y operativa del programa. La gestión financiera de la operación estará a cargo del MHyF de la PBA, a través de la DPOMyFB dependiente de la Subsecretaría de Finanzas, que tendrá el rol de subejecutor del programa. No será necesario un convenio para la ejecución del programa, debido a la legislación y estructura presupuestaria provinciales que regulan la relación entre el prestatario y DVBA.

<sup>1</sup> Cualquier sistema o subsistema que sea aprobado con posterioridad podría ser aplicable a la operación, de acuerdo con los términos de la validación del Banco.

### 3. Capacidad fiduciaria.

Capacidad fiduciaria del OE	<p>En cumplimiento con la política GN-2869-1, el Banco aplicó la Plataforma para Análisis de la Capacidad Institucional (PACI), que obtuvo resultados satisfactorios. Los resultados de las diferentes evaluaciones practicadas muestran que: (i) en materia de adquisiciones la DVBA cuenta con experiencia reciente para la gestión de adquisiciones con políticas del Banco con la incipiente ejecución del préstamo 4416/OC-AR; (ii) en relación a gestión financiera, la DVBA cuenta con experiencia reciente en el préstamo mencionado, y por otra parte el MHyF de la PBA, ha demostrado un desempeño histórico satisfactorio en el rol de llevar adelante la gestión financiera de proyectos, contando con mecanismos de gestión financiera desarrollados y suficientes para asegurar una gestión que acompañe la ejecución. Sin embargo, se deberán articular los procesos entre la DVBA y el MHyF para la gestión de la planificación presupuestaria, ejecución de los recursos y para llevar la contabilidad del programa de acuerdo con las normativas establecidas por contrato, los cuales deberán ser incorporados en el Reglamento Operativo del Proyecto (ROP). Por lo tanto, el riesgo fiduciario es medio o bajo.</p>
-----------------------------	--

### 4. Riesgos fiduciarios y respuesta al riesgo

Taxonomía del riesgo	Riesgo	Nivel de riesgo	Respuesta al riesgo
Planeación	Si existe una limitada coordinación entre entidades gubernamentales responsables de la financiación, ejecución, control y aprobación de las obras (DVBA, Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos [MISP], Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible [OPDS] y MHyF de la PBA), podrían ocurrir retrasos en la definición, aprobación y/o ejecución de las obras que conduzcan a una extensión del plazo de desembolso del proyecto.	Medio alto	<p>Aprobación y entrada en vigencia del ROP, que especifique los mecanismos de coordinación y flujos de información de los procedimientos financieros entre las entidades públicas competentes.</p> <p>Revisar procesos internos de la DVBA y desarrollar flujogramas y esquemas de responsabilidad para los procesos para la articulación entre la Unidad de Coordinación de Proyectos (UCP) y la estructura de la DVBA y con otros organismos en las gestiones relacionadas con insumos de los proyectos, aprobación y gestión de las obras.</p>
Procesos internos	Si existen demoras en la toma de decisiones en los procesos de gestión interna de contratos, podrían ocurrir retrasos en el	Medio alto	Revisar procesos de contratación para optimizar procedimientos y tiempos.

<b>Taxonomía del riesgo</b>	<b>Riesgo</b>	<b>Nivel de riesgo</b>	<b>Respuesta al riesgo</b>
	inicio de contrataciones críticas que conduzcan a una extensión de plazo de desembolso del proyecto.		Generar planificación de procesos contractuales basada en cronogramas que promuevan antelación y holguras.  Incorporar y/o capacitar especialistas en pliegos licitatorios en políticas BID.
Procesos internos	Si existieran restricciones en las asignaciones presupuestarias y/o en los desembolsos de contrapartida podrían generarse retrasos en la ejecución de las obras que conduzcan a una extensión del plazo de desembolso del proyecto.	Medio alto	Desarrollar una adecuada planificación de la necesidad de recursos y gestionar oportunamente y con antelación la asignación de recursos presupuestarios para la ejecución del programa.

## 5. Políticas y guías aplicables a la operación.

Para la gestión financiera del programa se utilizará la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID GN-2811 (OP-273-12).

Para las contrataciones de obras y servicios diferentes de consultoría y adquisición de bienes se aplicarán las “Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras Financiados por el BID” (GN-2349-15), aprobado por el Banco el 2 de julio de 2019. En los procesos de selección y contratación de servicios de consultoría se aplicarán las “Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID” (GN-2350-15), aprobado por el Banco el 2 de julio de 2019.

## 6. Excepciones a políticas y guías. Ninguna.

### II. Aspectos a ser considerados en las estipulaciones especiales del contrato de préstamo

1. Para la rendición de cuentas de los recursos del programa, se aplicará la tasa de cambio efectiva en la fecha de conversión de la moneda de aprobación o moneda del desembolso a la moneda local del país del prestatario, de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 4.10 inciso (b) (i) de las Normas Generales del Contrato de Préstamo. Para efectos de determinar la equivalencia de gastos incurridos en moneda local con cargo al aporte local o del reembolso de gastos con cargo al préstamo, la tasa de cambio acordada será la tasa de cambio del primer día hábil del mes del pago en que el prestatario, el OE o cualquier otra persona natural o jurídica a quien se le haya delegado la facultad de efectuar gastos, efectúe los pagos respectivos en favor del contratista, proveedor o beneficiario.

2. Los desembolsos se realizarán de acuerdo con lo establecido en los Artículos 4.03, 4.04, 4.05, 4.06, 4.07 y 4.08 de las Normas Generales del Contrato de Préstamo.
3. Los Informes financieros anuales auditados del programa deberán presentarse al Banco dentro de un plazo no mayor a 120 días siguientes al cierre de cada ejercicio financiero fiscal del programa, debidamente dictaminados por una entidad auditora independiente elegible para el Banco o por el Tribunal de Cuentas de la PBA. Los Informes financieros auditados finales deberán presentarse dentro de los 120 días siguientes al vencimiento del plazo original de desembolsos o sus extensiones.

### III. Acuerdos y requisitos para la ejecución de adquisiciones

<input checked="" type="checkbox"/>	Documentos de licitación	Para adquisiciones de obras, bienes y servicios diferentes de consultoría ejecutadas de acuerdo con las Políticas de Adquisiciones (documento GN-2349-15), sujetas a Licitación Pública Internacional (LPI), se utilizarán los Documentos Estándar de Licitación (DELS) del Banco o los acordados entre OE y el Banco para la adquisición particular. Así mismo, la selección y contratación de Servicios de Consultoría serán realizadas de acuerdo con las Políticas de Selección de Consultores (documento GN-2350-15) y se utilizará la Solicitud Estándar de Propuestas (SEP) emitida por el Banco o acordada entre el OE y el Banco para la selección particular. Para las Licitaciones Nacionales y Comparaciones de Precios de Obras, se utilizarán los modelos estándar del Banco en Argentina más sus correspondientes modelos de informe de evaluación estándar. La revisión de las especificaciones técnicas, así como de los términos de referencia de las adquisiciones durante la preparación de procesos de selección, es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. Esta revisión técnica puede ser <i>ex-ante</i> y es independiente del método de revisión de la adquisición.
<input checked="" type="checkbox"/>	Adquisiciones anticipadas financiamiento retroactivo	El Banco podrá reconocer con cargo al aporte local, hasta por la suma de US\$500.000 (1% del monto estimado del aporte local), gastos elegibles efectuados por el prestatario antes de la fecha de aprobación del préstamo, para la contratación de consultorías para el fortalecimiento institucional y de seguridad vial para los proyectos priorizados, siempre que se hayan cumplido con requisitos sustancialmente análogos a los establecidos en el contrato de préstamo. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 13 de abril de 2021 (Fecha de aprobación del perfil), pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión de las adquisiciones	El método de supervisión será <i>ex post</i> , salvo en aquellos casos en que se justifique una supervisión <i>ex ante</i> . Para adquisiciones que se ejecuten a través del sistema nacional, la supervisión se llevará por medio del sistema de supervisión nacional del país. El método (i) <i>ex ante</i> ; (ii) <i>ex post</i> ; o (iii) sistema nacional, de supervisión se debe determinar para cada proceso de selección. Las revisiones <i>ex post</i> serán cada año de acuerdo con el plan de supervisión del

		<p>proyecto, sujeto a cambios durante la ejecución. Los reportes de revisión <i>ex-post</i> incluirán al menos una visita.</p> <p>Los montos límite para la revisión <i>ex post</i> son los siguientes:</p> <table border="1"> <tr> <td>Obras</td><td>Bienes/servicios</td><td>Servicios de consultoría</td></tr> <tr> <td>US\$25 MM</td><td>US\$1.5 MM</td><td>US\$1 MM</td></tr> </table>	Obras	Bienes/servicios	Servicios de consultoría	US\$25 MM	US\$1.5 MM	US\$1 MM
Obras	Bienes/servicios	Servicios de consultoría						
US\$25 MM	US\$1.5 MM	US\$1 MM						
<input checked="" type="checkbox"/>	Registros y archivos	La DVBA será responsable de mantener los archivos originales de las adquisiciones, contrataciones y gestión financiera a su cargo en el marco de la ejecución del programa.						

#### **Adquisiciones principales**

Descripción de la adquisición	Método de selección	Nuevos procedimientos/herramientas	Fecha estimada	Monto estimado en US\$
<b>Obras</b>				
Obras de ampliación vial - RPNº 88 - Tramo: Mar del Plata - Necochea (Batán -RPNº 77) - 28,5 km	LPI		2022	45.000.000,00
Obras de ampliación vial - RPNº 36	LPI		2022	35.000.000,00
Obras de rehabilitación y seguridad vial - R.PNº 2 - Tramo: km 57 - km 203 (146km) - (2 lotes)	LPI		2022	55.600.000,00
Obras de rehabilitación y seguridad vial - RPNº 88 - Tramo: Mar del Plata - Necochea (RPNº 77 - Quequén) - 75km	LPI		2022	26.700.000,00
<b>Servicios de consultoría</b>				
Inspección de Obras	SBCC		2022	2.404.000,00

Para acceder al Plan de Adquisiciones se incluye el siguiente [enlace](#).

#### **IV. Acuerdos y requisitos para la gestión financiera**

<input checked="" type="checkbox"/>	Programación y presupuesto	El OE y OS son responsables del proceso de formulación y programación del presupuesto anual y de realizar todos los procedimientos conducentes a la consolidación del presupuesto anual para su aprobación. A medida que surgen necesidades de ampliaciones o reasignaciones de partidas, la unidad ejecutora solicita las modificaciones encargándose de gestionar su aprobación. Los créditos presupuestarios se ejecutan mediante
-------------------------------------	----------------------------	--

		cuotas de compromiso trimestrales y mensuales de devengado, que son asignadas por el MHyF de la PBA.
<input checked="" type="checkbox"/>	Tesorería y gestión de desembolsos	<p>Todos los pagos se efectúan a través de la Tesorería General de la Provincia (TGP) ya sea de los organismos de administración central como así también de los organismos descentralizados.</p> <p>La Dirección Provincial de Organismos Multilaterales y Financiamiento Bilateral (DPOMyFB) es la encargada de controlar mensualmente los saldos de las cuentas especiales en dólares y conciliar las cuentas bancarias de los programas:</p> <p>(i) Cuenta "recaudadora" en dólares para recibir los fondos del préstamo.</p> <p>(ii) Cuenta "transferencias" en dólares desde donde se transfieren los fondos pesificados a las cuentas escriturales de la DPOMyFB o de los OE en la TGP.</p> <p>Las cuentas escriturales son subcuentas dentro de la Cuenta Única del Tesoro (CUT) que administra la TGP.</p> <p>Los desembolsos se realizarán con base en un plan financiero detallado y de acuerdo con las directrices del BID, que establecen los métodos de desembolso, los retiros de fondos del préstamo, sus requisitos, cuentas designadas, las condiciones aplicables a los anticipos, los gastos no admisibles y los reintegros.</p> <p>Cualquier anticipo de fondos podrá ser concedido por el Banco cuando el OE haya justificado al menos el sesenta y cinco por ciento (65%) de los saldos acumulados de anticipo de fondos pendientes de justificar. Este porcentaje se debe a que en la experiencia ejecutando operaciones en la PBA, se ha comprobado que el circuito de flujo de fondos involucra a varias instituciones, lo cual atrasa el proceso de recepción considerablemente.</p>
<input checked="" type="checkbox"/>	Contabilidad, sistemas de información y generación de reportes	<p>El OE utilizará el Sistema de Unidades Ejecutoras de Préstamos Externos (UEPEX) como sistema de administración financiera, el cual permite identificar los fondos del programa y también las fuentes de financiamiento. El sistema UEPEX consigna, de conformidad con el catálogo de cuentas aprobado por el Banco, las inversiones del programa por componente del cuadro de costos. El registro de la contabilidad se hará con base de caja y se seguirán las normas internacionales de información financiera cuando aplique, de acuerdo con los criterios nacionales establecidos.</p> <p>Los informes financieros requeridos serán: (i) plan de ejecución financiera para hasta 180 días posteriores a la solicitud de anticipos; (ii) estados financieros auditados anuales; y (iii) otros informes a ser requeridos por los especialistas fiduciarios.</p>
<input checked="" type="checkbox"/>	Control interno y auditoría interna	La Contaduría General de la Provincia cumple funciones de control interno vinculadas con los aspectos legales y financieros de la ejecución de los préstamos. En los procesos de ejecución y pago, interviene antes de realizar los pagos en forma centralizada desde

		la TGP. En los procesos de adquisiciones, en forma previa a las adjudicaciones o compras, también tiene intervención la Contaduría General de la Provincia, que verifica los aspectos legales.
<input checked="" type="checkbox"/>	Control externo e informes financieros	El Honorable Tribunal de Cuentas (HTC) de la PBA fue declarado elegible por el Banco para auditar operaciones con financiamiento del BID. Por ello, y siendo consistente con la estrategia del Banco de uso de sistemas nacionales, queda establecido que, siempre y cuando el HTC mantenga la elegibilidad, la auditoría externa de la operación será realizada por el mencionado ente de fiscalización superior, sin necesidad de que se realice un proceso competitivo de contratación, la que será financiada con recursos locales. En caso de que la auditoría externa no sea realizada por el HTC de la PBA, se deberá contratar una firma auditora independiente aceptable por el Banco.
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión financiera de la operación	El plan de supervisión financiera inicial surgirá a partir de las evaluaciones de riesgo y capacidad fiduciaria de los OE, mediante visitas de supervisión <i>in situ</i> y de "escritorio", así como el análisis y seguimiento de los resultados y recomendaciones de auditorías de los informes financieros anuales del programa.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-\_\_\_/21

Argentina. Préstamo \_\_\_/OC-AR a la Provincia de Buenos Aires. Programa de Seguridad Vial en el Área Metropolitana de la Provincia de Buenos Aires

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

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

(Aprobada el \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2021)