

PÚBLICO

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

ARGENTINA

**PROGRAMA VIAL DE LA MESOPOTAMIA E INTERCONEXIÓN
CON EL URUGUAY**

(AR0028)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

NOVIEMBRE DE 1970

I N D I C E

| | <u>Página No.</u> |
|---|-------------------|
| <u>RESUMEN</u> | 1 |
| <u>I - INTRODUCCION</u> | |
| A - Antecedentes | 11 |
| B - La Solicitud | 11 |
| <u>II - EL PRESTATARIO Y LOS ORGANISMOS EJECUTORES</u> | |
| A - El Prestatario | |
| 1 - Identidad | 13 |
| 2 - Capacidad Jurídica | 13 |
| 3 - Situación Financiera | 13 |
| B - Organismos Ejecutores | |
| 1 - La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) | |
| a) Aspectos Generales | 15 |
| b) Organización | |
| (i) Antecedentes | 16 |
| (ii) Estructura | 16 |
| (iii) Personal | 18 |
| (iv) Sistema Contable | 19 |
| (v) Sistema de Compras y de Pagos a Contratistas | 20 |
| (vi) Auditoría Interna | 20 |
| (vii) Auditoría Externa | 21 |
| (viii) Direcciones Provinciales | 21 |
| c) Aspectos Financieros | |
| (i) Fuente de Recursos de la DNV | 23 |
| (ii) Ingresos y Gastos de la DNV, 1965-1969 | 25 |
| (iii) Necesidades Financieras de la DNV, 1970-1979 | 28 |
| (iv) Contribución de los usuarios al financiamiento de Carreteras | 28 |
| d) Evaluación del Préstamo anterior | |
| (i) Aspectos Generales | 29 |
| (ii) Asistencia Técnica | 30 |

| | <u>Página No.</u> |
|---|-------------------|
| (iii) Desarrollo de los Proyectos | 31 |
| (iv) Situación al 30.6.1970 | 33 |
| (v) Recursos Internos | 33 |
| (vi) Conclusión | 33 |
| e) Préstamos del Exterior | 34 |
| f) Conclusiones sobre la capacidad técnica institucional y financiera de la DNV | 35 |
| 2 - Comisión Técnica Mixta del Puente sobre el Río Uruguay (COMPAU) | |
| a) Aspectos Generales | 35 |
| b) Capacidad Jurídica | 35 |
| c) Atribuciones de COMPAU | 36 |
| d) Organización | |
| (i) Estructura | 37 |
| (ii) Personal | 39 |
| (iii) Sistema Contable | 40 |
| (iv) Recursos Financieros | 40 |
| (v) Auditoría | 42 |
| D - Garantía | 42 |
| III - <u>EL PROGRAMA</u> | |
| A - Antecedentes | |
| 1 - Evolución del Sistema Vial Argentino | 43 |
| 2 - El Sistema Vial de la Mesopotamia | 44 |
| B - Descripción | |
| 1 - Proyecto de Rutas Nacionales | 47 |
| 2 - Proyecto del Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué | 47 |
| 3 - Proyecto de Rutas Provinciales | 48 |
| C - Costo Total | |
| 1 - Costo del Proyecto de Rutas Nacionales | 50 |
| 2 - Costo del Proyecto del Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué | 51 |
| 3 - Costo del Proyecto de Rutas Provinciales | 53 |
| D - Plan de Financiamiento | |
| 1 - Esquema General | 56 |

| | |
|----------------------|----|
| 2 - Préstamo del BID | 60 |
| 3 - Aporte Local | 60 |

E - Ejecución del Programa

| | |
|---------------------------------|----|
| 1 - Estado de los Estudios | 60 |
| 2 - Calendario de Desembolsos | 61 |
| 3 - Procedimientos de Ejecución | 63 |
| 4 - Consultores | 63 |
| 5 - Peaje | 65 |
| 6 - Mantenimiento | 65 |
| 7 - Inspección y Vigilancia | 67 |
| 8 - Auditoría | 68 |

IV - JUSTIFICACION

| | |
|---|----|
| A - Viabilidad Técnica, Financiera y Administrativa | 69 |
| B - Justificación Económica del Programa | |
| 1 - Zona de Influencia | 70 |
| 2 - Rentabilidad de la Inversiones | |
| a) Proyecto de Rutas Nacionales | 72 |
| b) Proyecto del Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué | 72 |
| c) Proyecto de Rutas Provinciales | 73 |
| 3 - Efecto del Programa sobre el valor de las tierras | 74 |
| 4 - El Programa y la Integración Regional en el País y la Integración Multinacional | 74 |
| 5 - Utilización de los Recursos del FOE | 74 |
| 6 - Apreciación del CIAP sobre la situación económica del país | 75 |
| V - <u>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</u> | 76 |

APENDICES

| | |
|---|--|
| "A" - Descripción del Programa | |
| "B" - Organigrama de la DNV | |
| "C" - Gráfico de Distribución del Impuesto a los Combustibles | |
| "D" - Gráfico del Destino de los Fondos Recaudados por Impuestos | |
| "E" - Gráfico de Recursos de la DNV y de las Direcciones Provinciales de Vialidad | |
| "F" - Proyección de Origen y Aplicación de Fondos de la DNV | |

APENDICES (Cont.)

- "G" - DPV de Entre Ríos - Proyección de Gastos Operativos e Inversiones
- "H" - DPV de Corrientes - Proyección de Gastos Operativos e Inversiones
- "I" - Organograma de COMPAU
- "J" - Costo Total del Puente Fray Bentos-Puerto-Unzué
- "K" - Efecto de la Devaluación del Peso sobre el costo del Programa

PRESTAMOS A LA REPUBLICA ARGENTINA PARA EL PROGRAMA VIAL
DE LA MESOPOTAMIA E INTERCONEXION CON EL URUGUAY

A R G E N T I N A

R E S U M E N 1/

1. Prestatario: La República Argentina.
2. Organismos Ejecutores: Los organismos ejecutores serían: a) la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), entidad autónoma del Estado Argentino, que tiene a su cargo la construcción y administración de la red nacional de caminos y depende de la Secretaría de Obras Públicas y Transporte y que ejecutaría los proyectos viales nacionales y provinciales argentinos y b) la Comisión Técnica Mixta de los Puentes entre Argentina y Uruguay (COMPAU), entidad internacional de derecho público constituida por Argentina y Uruguay, y que ejecutaría el proyecto del puente internacional Fray Bentos-Puerto Unzué.
3. Monto de los Préstamos y Tipo de Monedas:
 - a) Hasta el equivalente de US\$8.500.000 de los recursos del Capital Ordinario del Banco para financiar el proyecto de rutas nacionales, distribuido en: i) US\$7.250.000 en divisas, de las cuales US\$2.900.000 serían recursos de países no miembros, y ii) el equivalente de US\$1.250.000 en pesos argentinos.
 - b) Hasta el equivalente de US\$8.000.000 de los recursos del Capital Ordinario del Banco para financiar el proyecto del puente internacional Fray Bentos-Puerto Unzué, distribuido en: i) US\$6.350.000 en divisas, de las cuales US\$2.540.000 serían recursos de países no miembros, y ii) el equivalente de US\$1.650.000 en pesos argentinos.
 - c) Hasta el equivalente de US\$17.000.000 en dólares de los Estados Unidos de América o su equivalente en otras monedas que formen parte del Fondo para Operaciones Especiales para financiar el proyecto de rutas provinciales, distribuido en: i) US\$5.500.000 en divisas y ii) el equivalente de US\$11.500.000 en pesos argentinos.

1/ Salvo cuando expresamente se indique lo contrario, el tipo de cambio utilizado para los cálculos en este documento fue US\$1,00 = \$a3,50 (Pesos Ley 18.188). Para el examen del posible impacto sobre el costo del programa de la devaluación del peso a US\$1,000 = \$a4,00 ocurrido en junio de 1970, véase Apéndice "K".

4. Fuente de Fondos: El Capital Ordinario y el Fondo para Operaciones Especiales.

5. Plazos, intereses, comisiones y desembolsos; monedas de pago:

a) Plazos:

- i) 20 años para la amortización del préstamo (US\$8.500.000) que se otorgaría con recursos del Capital Ordinario para el financiamiento del proyecto de rutas nacionales, mediante 33 cuotas semestrales, iguales y consecutivas, la primera de las cuales se pagaría a los 4 años de firmado el contrato.
- ii) 20 años para la amortización del préstamo (US\$8.000.000) que se otorgaría con recursos del Capital Ordinario para el financiamiento del proyecto del puente internacional Fray Bentos-Puerto Unzué, mediante 33 cuotas semestrales, iguales y consecutivas, la primera de las cuales se pagaría a los 4 años de firmado el contrato.
- iii) 25 años para la amortización del préstamo (US\$17.000.000) que se otorgaría con cargo a los recursos del Fondo para Operaciones Especiales para el financiamiento del proyecto de rutas provinciales. Este préstamo se pagaría mediante 43 cuotas semestrales, iguales y consecutivas, la primera de las cuales se pagaría a los 4 años de firmado el contrato.

b) Intereses:

- i) 8% por año, pagadero semestralmente sobre los saldos deudores, en el caso de los préstamos que se otorgarían con recursos del Capital Ordinario. 1/
- ii) 3-1/4% por año, pagadero semestralmente sobre los saldos deudores, en el caso del préstamo que se otorgaría con recursos del Fondo para Operaciones Especiales.
- c) Comisión de Servicio: 3/4% por año, sobre los saldos deudores del préstamo concedido con recursos del Fondo para Operaciones Especiales, pagadero semestralmente en las mismas fechas que los intereses. Los pagos se efectuarían en dólares sobre las sumas desembolsadas en esa moneda y sobre los desembolsos en otras monedas podrían

1/ Un 40% de las divisas de los préstamos estaría compuesto por monedas de países no miembros, expresamente indicadas en los contratos de préstamo respectivo, sobre las cuales se cobraría, además del interés básico del 8% anual, una comisión de servicio de 0,5% al año; en el caso de estas monedas la comisión de compromiso sería de 2% anual.

hacerse en pesos argentinos o a elección del deudor, proporcionalmente en las monedas desembolsadas.

d) Comisión de Compromiso:

- i) 1-1/4% por año sobre la parte no desembolsada de los préstamos que se otorgarían con recursos del Capital Ordinario, pagadera semestralmente en las mismas monedas de los préstamos. 1/
- ii) 3/4% por año pagadera semestralmente sobre la parte no desembolsada del préstamo que se otorgaría con cargo a los recursos del FOE. Su pago se efectuaría en las respectivas monedas comprometidas.

En ambos casos, la comisión comenzaría a devengarse a los 60 días de la fecha del contrato y el primer pago se efectuaría a los 6 meses de dicha fecha.

e) Período de desembolso: El desembolso total de los tres préstamos se haría en el período de 3-1/2 años a partir de la firma del contrato.

f) Monedas de pago:

- i) Las amortizaciones y los pagos de intereses relativos a los préstamos que se otorgarían con recursos del Capital Ordinario se harían proporcionalmente en las mismas monedas desembolsadas.
- ii) Las amortizaciones y los pagos de intereses relacionados con recursos del Fondo para Operaciones Especiales se harían proporcionalmente en las respectivas monedas desembolsadas, o a elección del deudor (excepto cuando se trate de montos desembolsados en las monedas de México o Venezuela) en pesos argentinos por su equivalente en dólares.

6. Garantía: La responsabilidad propia del deudor.

7. Descripción del Programa: El programa tiene por objeto: a) completar la infraestructura vial de la región sur de la Mesopotamia y b) permitir la vinculación terrestre de la región metropolitana de Buenos Aires a través del puente Zárate-Brazo Largo, con las Provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones, y mediante un puente entre Puerto Unzué (Argentina) y Fray Bentos (Uruguay), con la República Oriental del Uruguay. El programa se divide en tres proyectos:

1/ Véase la llamada de la página anterior.

- a) Rutas Nacionales: Las obras contempladas bajo este proyecto comprenden la construcción de aproximadamente 215 kilómetros de rutas nacionales troncales, cuyos tramos se mencionan a continuación:

(i) Ruta Nacional No. 12

| | |
|----------------------|---------|
| Brazo Largo a Ceibas | 45,5 Km |
| Ceibas a Médanos | 26,2 Km |
| Médanos a Gualeguay | 37,7 Km |

(ii) Ruta Nacional No. 14

| | |
|-------------------------|---------|
| Ceibas a Sauce | 43,0 Km |
| Sauce al Empalme RP. 20 | 30,4 Km |

(iii) Ruta Nacional S/N

| | |
|--|---------|
| Empalme RN 14 al Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué | 32,0 Km |
|--|---------|

Total 214,8 Km

- b) Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué: Este proyecto consiste en la construcción de un puente y los viaductos de acceso sobre el Río Uruguay, entre las localidades de Puerto Unzué, Provincia de Entre Ríos (Argentina) y Fray Bentos, Departamento de Río Negro (Uruguay), con una longitud de aproximadamente 5,4 Km. Corresponde al Gobierno Argentino la responsabilidad financiera del 71,7% de los principales rubros del costo del puente y al Gobierno de Uruguay el 28,3% restante. 1/

- c) Rutas Provinciales: Este proyecto prevé la reconstrucción, y en algunos casos, la realización de obras básicas y pavimentación de aproximadamente 610 kilómetros de caminos secundarios en las Provincias de Entre Ríos y Corrientes (especialmente aquellos tramos más directamente vinculados a las carreteras que serían incluidas en el Proyecto de Rutas Nacionales), los cuales se enumera a continuación:

1/ Estas relaciones se aplican a: (i) la construcción física de la obra, (ii) la contratación de consultores para la supervisión de la construcción del puente, (iii) los gastos de administración de COMPAU durante el período de construcción, y (iv) los imprevistos. Los estudios de factibilidad e ingeniería fueron financiados en proporciones iguales por ambos países. Los demás costos del puente se refieren a los gastos financieros y las contribuciones al Fondo de Inspección y Vigilancia del BID, los que se distribuirían entre los dos países proporcionalmente al monto de los respectivos préstamos.

(i) Provincia de Entre Ríos

- Obras básicas y pavimentación

| | |
|-------------------------------------|----------------|
| RP 13 Nogoyá a Empalme RP 11 | 86,0 Km |
| RP 15 Rosario del Tala a Emp. RN 18 | 63,0 Km |
| RP 19 Lucas González a Emp. RP 15 | 49,0 Km |
| RP 19 Emp. RP 15 a Urdinarrain | <u>35,0 Km</u> |

Subtotal 233,0 Km

- Reconstrucción

| | |
|----------------------------------|----------------|
| RP 16 Gualeguay a Gualeguaychú | 80,0 Km |
| RP 20 Gualeguaychú a Basavilbaso | <u>95,0 Km</u> |

Subtotal 175,0 Km

TOTAL EN LA PROVINCIA 408,0 Km

(ii) Provincia de Corrientes

- Obras básicas y pavimentación

| | |
|---------------------------------------|----------------|
| RP 6 RN 12 a RP 17 | 87,0 Km |
| RP 41 Empalme RN 12 a Empalme RP 37 | 37,0 Km |
| RP 37 RP 41 a Empalme RP 14 | 51,0 Km |
| RP 25 Empalme RN 122 a Empalme RN 127 | <u>27,0 Km</u> |

TOTAL EN LA PROVINCIA 202,0 Km

TOTAL GENERAL DE OBRAS 610,0 Km

8. Costo Total y Plan de Financiamiento del Programa: El costo total del programa que se realizaría en el territorio argentino se estima en el equivalente de US\$83.700.000 1/, los cuales serían distribuidos, en la siguiente forma:

- a) de acuerdo a los principales rubros a ser financiados y a las fuentes propuestas para el financiamiento:

1/ Si se agrega a esa cifra el costo del proyecto que se llevaría a cabo en el territorio de la República Oriental del Uruguay ese monto se elevaría a US\$90.400.000.

COSTO TOTAL Y PLAN DE FINANCIAMIENTO DEL PROGRAMA 1/

Rev.

(En miles de US\$)

| RUBROS | P R E S T A M O S D E L B I D | | | | | | | A P O R T E L O C A L | | |
|--|---------------------------------------|------------|--------|-----------------------------------|--------|--------|--------|------------------------------|-------------------------|--------|
| | M O N E D A S D E U S O | | | | | | TOTAL | GASTOS EN MONEDA LOCAL | GASTOS EN DIVISAS | TOTAL |
| | E N D I V I S A S | | | E N M O N E D A L O C A L | | | | | | |
| | P A R A G A S T O S E N D I V I S A S | | | P A R A G A S T O S L O C A L E S | | | | | | |
| | DIRECTOS | INDIRECTOS | TOTAL | TOTAL | | | | | | |
| ecto Rutas Nacionales (OC) | 85 | 5.615 | 5.700 | 1.550 | 7.250 | 1.250 | 8.500 | 30.868 | 1.532 | 32.400 |
| onstrucción (215 Kms.) | - | 4.883 | 4.883 | 1.172 | 6.055 | 945 | 7.000 | 25.608 | - | 25.608 |
| mprevistos | - | 732 | 732 | 378 | 1.110 | 305 | 1.415 | 3.065 | - | 3.065 |
| upervisión y Administración | - | - | - | - | - | - | - | 1.660 | - | 1.660 |
| studios de Factibilidad | - | - | - | - | - | - | - | 335 | - | 335 |
| tros Gastos | 85 | - | 85 | - | 85 | - | 85 | 200 | 1.532 | 1.732 |
| ntereses | - | - | - | - | - | - | - | 170 | 1.315 | 1.485 |
| omisión de Compromiso | - | - | - | - | - | - | - | 30 | 217 | 247 |
| nspección y Vigilancia BID | 85 | - | 85 | - | 85 | - | 85 | - | - | - |
| ecto Puente Fray Bentos-Puerto Unzué (OC) 2/ | 2.238 | 2.364 | 4.602 | 1.748 | 6.350 | 1.650 | 8.000 | 3.360 | 1.740 | 5.100 |
| onstrucción (71,7% de US\$12.145.425) | 1.472 | 1.969 | 3.441 | 1.457 | 4.898 | 1.376 | 6.274 | 2.434 | - | 2.434 |
| studios de Factibilidad e Ingeniería | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 50% de US\$680.000) | - | - | - | - | - | - | - | - | 340 | 340 |
| onsultores para Supervisión Construcción | 430 | - | 430 | - | 430 | - | 430 | - | - | - |
| uente (71,7% de US\$600.000) | - | - | - | - | - | - | - | 215 | - | 215 |
| astos de Administración COMPAU durante Cons- | - | - | - | - | - | - | - | 427 | - | 427 |
| trucción (71,7% de US\$300.000) | 256 | 395 | 651 | 291 | 942 | 274 | 1.216 | 284 | 1.400 | 1.684 |
| mprevistos | 80 | - | 80 | - | 80 | - | 80 | 244 | 1.204 | 1.448 |
| ntereses | - | - | - | - | - | - | - | 40 | 196 | 236 |
| omisión de Compromiso | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| nspección y Vigilancia BID | 80 | - | 80 | - | 80 | - | 80 | - | - | - |
| SUBTOTAL (I + II) | 2.323 | 7.979 | 10.302 | 3.298 | 13.600 | 2.900 | 16.500 | 34.228 | 3.272 | 37.500 |
| ecto de Rutas Provinciales (FOE) | 170 | 2.854 | 3.024 | 2.476 | 5.500 | 11.500 | 17.000 | 12.200 | 500 | 12.700 |
| onstrucción (600 Kms.) | - | 2.267 | 2.267 | 1.962 | 4.229 | 9.114 | 13.343 | 7.267 | - | 7.267 |
| rovincia Entre Ríos (398 Kms.) | - | 1.550 | 1.500 | 1.298 | 2.798 | 6.030 | 8.828 | 4.811 | - | 4.811 |
| rovincia Corrientes (202 Kms.) | - | 767 | 767 | 664 | 1.431 | 3.084 | 4.515 | 2.456 | - | 2.456 |
| mprevistos | - | 587 | 587 | 514 | 1.101 | 2.386 | 3.487 | 1.827 | - | 1.827 |
| upervisión y Administración | - | - | - | - | - | - | - | 1.195 | - | 1.195 |
| studios de Factibilidad | - | - | - | - | - | - | - | 389 | 400 | 789 |
| tros Gastos | 170 | - | 170 | - | 170 | - | 170 | 1.522 | 100 | 1.622 |
| ntereses | - | - | - | - | - | - | - | 1.382 | - | 1.382 |
| omisión de Compromiso | - | - | - | - | - | - | - | 140 | 100 | 240 |
| nspección y Vigilancia BID | 170 | - | 170 | - | 170 | - | 170 | - | - | - |
| TOTAL DEL PROGRAMA | 2.493 | 10.833 | 13.326 | 5.774 | 19.100 | 14.400 | 33.500 | 46.428 | 3.772 | 50.200 |

gunas diferencias entre estas cifras y las del informe técnico que se deben a ajustes y a la composición de las monedas de pago de los intereses de la parte Argentina.

b) de acuerdo con el origen y uso de monedas:

FUENTE Y USO DE MONEDAS
(En miles de US\$ equivalentes)

| PROGRAMA VIAL DE LA MESOPOTAMIA E INTERCONEXION CON EL URUGUAY | MONEDAS DE ORIGEN | | MONEDAS DE USO | | TOTAL | % |
|---|-------------------|--------|----------------|--------|--------|------|
| | DIVISAS | LOCAL | DIVISAS | LOCAL | | |
| I - Proyecto Rutas Nacionales | | | | | | |
| Préstamo del BID (CO) | 7.250 | 1.250 | 5.700 | 2.800 | 8.500 | 20, |
| Aporte Local | - | 32.400 | 1.532 | 30.868 | 32.400 | 79, |
| Subtotal | 7.250 | 33.650 | 7.232 | 33.668 | 40.900 | 100, |
| II - Proyecto Puente Fray Bentos-Puerto Unzué ^{1/} | | | | | | |
| Préstamo del BID (CO) | 6.350 | 1.650 | 4.602 | 3.398 | 8.000 | 61, |
| Aporte Local | - | 5.100 | 1.740 | 3.360 | 5.100 | 39, |
| Subtotal | 6.350 | 6.750 | 6.342 | 6.758 | 13.100 | 100, |
| Subtotal (I + II) | | | | | | |
| Préstamos del BID (CO) | 13.600 | 2.900 | 10.302 | 6.198 | 16.500 | 30, |
| Aporte Local | - | 37.500 | 3.272 | 34.228 | 37.500 | 69, |
| TOTAL | 13.600 | 40.400 | 13.574 | 40.426 | 54.000 | 100, |
| III - Proyecto Rutas Provinciales | | | | | | |
| Préstamo del BID (FOE) | 5.500 | 11.500 | 3.024 | 13.976 | 17.000 | 57, |
| Aporte Local | - | 12.700 | 500 | 12.200 | 12.700 | 42, |
| TOTAL | 5.500 | 24.200 | 3.524 | 26.176 | 29.700 | 100, |
| TOTAL DEL PROGRAMA | 19.100 | 64.600 | 17.098 | 66.602 | 83.700 | 100, |
| Préstamos del BID | 19.100 | 14.400 | 13.326 | 20.174 | 33.500 | 40, |
| CO | 13.600 | 2.900 | 10.302 | 6.198 | 16.500 | 19, |
| FOE | 5.500 | 11.500 | 3.024 | 13.976 | 17.000 | 20, |
| Aporte Local | - | 50.200 | 3.772 | 46.428 | 50.200 | 60, |
| Proyecto I | - | 32.400 | 1.532 | 30.868 | 32.400 | 38, |
| Proyecto II | - | 5.100 | 1.740 | 3.360 | 5.100 | 6, |
| Proyecto III | - | 12.700 | 500 | 12.200 | 12.700 | 15, |

^{1/} Costo de la parte Argentina.

El préstamo del Capital Ordinario para el proyecto de Rutas Nacionales estaría compuesto por US\$7.250.000 en divisas y US\$1.250.000 en moneda local. Las divisas representan los siguientes montos: US\$85.000 gastos directos en divisas (inspección y vigilancia del Banco), US\$5.615.000 gastos indirectos en divisas (depreciación de maquinaria importada e imprevistos), y US\$1.550.000 en divisas para gastos locales. Esta última cifra es aproximadamente igual al monto de gastos directos en divisas (US\$1.532.000) que el prestatario debería financiar por concepto de cargos financieros durante el período de construcción.

El préstamo del Capital Ordinario para el puente estaría compuesto por US\$6.350.000 en divisas y US\$1.650.000 en moneda local. Las divisas representan los siguientes montos: US\$2.238.000 gastos directos en divisas (materiales para la construcción, consultores para supervisión, imprevistos e inspección y vigilancia), US\$2.364.000 gastos indirectos en divisas (depreciación de maquinaria importada e imprevistos) y US\$1.748.000 en divisas para gastos locales. Esta última cifra es aproximadamente igual al monto de gastos directos en divisas (US\$1.740.000) que el prestatario debería financiar por concepto de cargos financieros en divisas durante el período de construcción y la suma en divisas pagada por concepto de los estudios de factibilidad.

El préstamo con recursos del Fondo para Operaciones Especiales para el proyecto de Rutas Provinciales estaría compuesto por US\$5.500.000 en divisas y US\$11.500.000 en moneda local. Las divisas representan los siguientes montos: US\$170.000 gastos directos en divisas (inspección y vigilancia del Banco), US\$2.854.000 gastos indirectos en divisas (depreciación de maquinaria e imprevistos), y US\$2.476.000 en divisas para gastos locales. Si de esta última cifra se deducen los gastos directos en divisas que el prestatario financiaría por los estudios de factibilidad (US\$400.000) y por concepto de cargos financieros en divisas durante el período de construcción (US\$100.000), el saldo de US\$1.976.000 de divisas para gastos locales representaría un 35,9% de las divisas del préstamo del Fondo para Operaciones Especiales.

La cantidad en divisas para gastos locales (US\$1.976.000) se justifica puesto que el total del programa asciende a US\$83,7 millones de los cuales el Banco financiaría solamente US\$19,1 millones en divisas y US\$14,4 millones en pesos argentinos. Los desembolsos en pesos argentinos tendrían efectos monetarios importantes en la economía argentina.

9. Justificación:

- a) El Gobierno de Argentina ha asignado alta prioridad al desarrollo del sistema vial de la Mesopotamia, tanto por su impacto económico, como por constituir este sistema un elemento indispensable para la integración nacional y regional.
- b) La Mesopotamia constituye una importante región del país, que presenta condiciones de menor desarrollo relativo frente a las de otras áreas de similar potencialidad económica debido fundamentalmente a la falta de interconexión terrestre continua sobre los ríos Paraná y Uruguay que circundan el área y a la inexistencia de caminos pavimentados que sirvan a las comunicaciones internas de la zona. Dado que la mayor parte del comercio regional se lleva a cabo con Buenos Aires, la construcción de rutas troncales de diseño moderno que unan esas dos zonas del país (Rutas Nacionales 12 y 14) estimulará la actividad económica de la Mesopotamia, haciendo que se dé un uso más eficiente a sus recursos productivos.
- c) Las obras que serían financiadas con recursos del BID forman parte de un plan general para toda la región mesopotámica dentro del cual se construirán aproximadamente 2.400 Km. de caminos. El Banco Mundial está estudiando su participación en dicho plan general contribuyendo al financiamiento de los tramos de la Ruta Nacional 14 al Norte de Gualaguaychú hasta Paso de los Libres en la Provincia de Corrientes. Se ha llevado a cabo una adecuada coordinación entre las dos instituciones para asegurar un uso eficiente de los recursos externos.
- d) Para los proyectos de Rutas Nacionales y de Rutas Provinciales el organismo ejecutor sería la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), entidad conocida por el Banco en relación con el programa "Rutas de Integración" financiado mediante los créditos 158/OC-AR y 170/SF-AR. La DNV es un organismo con larga experiencia en la realización de este tipo de obras, cuenta con un adecuado plantel técnico y ha introducido mejoras significativas en su organización financiera y contable en consecuencia de recomendaciones hechas por el Banco en los préstamos antes mencionados.
- e) La construcción del Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué sería de gran impacto para la integración física regional, especialmente por su favorable ubicación en la zona de mayor potencial económico y social del Río Uruguay, lo cual facilitaría el incremento del intercambio económico y turístico con el Uruguay al comunicar las redes viales de ambos países.
- f) El proyecto de Rutas Provinciales tiene por objeto la construcción de caminos pavimentados que sirvan a las principales poblaciones dentro de la Mesopotamia, den acceso e intercomunique entre sí las uniones terrestres sobre los ríos Paraná y Uruguay y sirvan al

flujo de tráfico de Sur a Norte y de Este a Oeste en la región, especialmente vinculando estos caminos con las rutas nacionales que están incluidas en el programa. Estos caminos secundarios unirían poblaciones de bajo desarrollo, actualmente aisladas de los centros más avanzados de la región y de las zonas vecinas. La utilización de los recursos del FOE en el financiamiento de dichos caminos alimentadores es claramente justificable dadas las características de la región que beneficiarían.

- g) Los estudios de rentabilidad de las inversiones de los tres proyectos que integran el programa indican que por sus beneficios económicos directos e indirectos, el programa en su conjunto tendría una rentabilidad satisfactoria. En el caso del proyecto de rutas nacionales se calcularon las tasas internas de retorno para cada tramo de carretera tomando en consideración los beneficios directos resultantes de las economías en el costo de operación de vehículos y de conservación de los caminos. En todos los tramos esa tasa fue superior al 15%. En el caso del proyecto del Puente Fray Bentos-Puerto Unzué se estimó una tasa de 11,1% la cual se basa en los beneficios económicos directos e indirectos, o sea, los beneficios resultantes de los ahorros que en tiempo y en costo de operación de los vehículos se obtendrían en el transporte de pasajeros y carga por el Puente y los beneficios netos para la economía del Uruguay resultantes de los gastos de turistas, inducidos por el Puente menos los costos estimados de los servicios para atender a esos turistas. Finalmente, en el caso del proyecto de rutas provinciales la rentabilidad de los tramos estudiados, la cual resulta de las economías en el costo de operación de vehículos y de conservación de los caminos, fue para todos los tramos superior al 20%.
10. Recomendación: El Departamento de Operaciones, en base a la conclusión del Comité de Proyecto en el sentido de que el programa es justificado desde el punto de vista técnico, económico y financiero, eleva a la consideración del Presidente del Banco el Documento de Préstamo respectivo, a fin de que, si lo tiene a bien, someta los correspondientes proyectos de resoluciones a la aprobación del Directorio Ejecutivo.

I. INTRODUCCION

A - ANTECEDENTES

- 1.01 En junio de 1968, la Comisión Técnica Mixta del Puente entre Argentina y Uruguay (COMPAU) indagó del Banco sobre la posibilidad de obtener un préstamo para el financiamiento de la construcción de un puente entre las localidades del Puerto Unzué (Argentina) y Fray Bentos (Uruguay). Una misión operativa del Banco que estuvo en la Argentina a fines del mes de agosto y principios de setiembre de 1968, tuvo la oportunidad de proporcionar a los miembros argentinos de COMPAU, informaciones sobre los datos que requiere el Banco para la consideración de solicitudes de préstamo.
- 1.02 Otra misión operativa que visitó la República Argentina del 26 de octubre al 14 de noviembre de 1969, examinó con las autoridades argentinas la posible inclusión de un programa de desarrollo vial en la Mesopotamia y de interconexión carretera con el Uruguay dentro de la lista tentativa de operaciones del Banco para el período 1970/1971. Este programa, que tiene estrecha relación con otros proyectos de acceso vial a la Mesopotamia, 1/ comprende los tres proyectos siguientes: Rutas Nacionales 12 y 14, Puente Internacional entre las localidades de Puerto Unzué (Argentina) y Fray Bentos (Uruguay) y Rutas Provinciales.

B - LA SOLICITUD

- 1.03 El 10 de diciembre de 1969, el Secretario de Estado de Obras Públicas y Transporte solicitó oficialmente al BID un préstamo para financiar aproximadamente el 50% del costo total del programa de desarrollo vial de la Mesopotamia e Interconexión con la República Oriental del Uruguay.
- 1.04 En diciembre de 1969, la Secretaría del Consejo Nacional de Desarrollo del Gobierno de la Nación Argentina (CONADE) ratificó, en carta dirigida al Presidente del BID, la elevada prioridad que ese Gobierno asignaba al proyecto del Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué y a los dos otros proyectos que componen el programa. Igualmente, el Gobierno de Uruguay ha asignado elevada prioridad al proyecto del Puente Internacional.

1/ Los otros proyectos a que se refiere el párrafo 1.02 son: (a) Puente Corrientes-Barranqueras (financiado por el BID); (b) Puente Zárate-Brazo Largo (será ejecutado por la DNV con recursos internos); (c) Túnel Paraná-Santa Fé (ya en funcionamiento); y (d) puentes proyectados con Brasil, Paraguay y Uruguay.

- 1.05 En marzo de 1970, visitó la Argentina una misión del Banco con el propósito de aclarar ciertos aspectos de la operación y llevar a cabo conversaciones preliminares con las autoridades nacionales acerca de las posibles condiciones de su financiamiento. Se visitó la zona que sería beneficiada por el programa y se hizo el recorrido de varias rutas a reconstruirse o mejorarse con recursos del programa. La misión concluyó los trabajos el 4 de abril de 1970. 1/ Sus conclusiones se reflejan en el presente documento de préstamo.

1/ Esta misión también estudió las bases para un posible préstamo al Uruguay que se destinaría al financiamiento parcial de la parte del costo del puente que le correspondería a dicho país. La respectiva solicitud del Gobierno Uruguayo fue presentada al Banco mediante carta del Ministro de Obras Públicas de fecha 6 de febrero de 1968.

II. EL PRESTATARIO Y LOS ORGANISMOS EJECUTORES

A - EL PRESTATARIO

1 - Identidad

2.01 El prestatario sería la Nación Argentina.

2 - Capacidad Jurídica

2.02 No existen problemas de orden legal para la formalización de los posibles préstamos.

3 - Situación Financiera

2.03 En vista de que los recursos para el aporte local provendrían del presupuesto nacional, se considera pertinente presentar algunas informaciones sobre la evolución de dicho presupuesto en los últimos años.

2.04 Según los datos contenidos en el informe de la Secretaría del CIAP sobre Argentina de fecha 18.2.70, el presupuesto nacional presentó en los últimos años las siguientes cifras:

CUADRO I

ESTADO COMPARATIVO DE INGRESOS Y GASTOS PRESUPUESTARIOS, 1967-1970^{1/}

(En millones de US\$)

| R u b r o s | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 |
|----------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Total de Ingresos | 1.932 | 2.125 | 2.500 | 3.271 |
| Menos: Gastos Corrientes | 1.664 | 1.687 | 1.889 | 2.290 |
| Disponible p/inversiones | 268 | 438 | 611 | 981 |
| Menos: Gastos de Inversión | 536 | 788 | 942 | 1.248 |
| Déficit | 268 | 350 | 331 | 267 |

^{1/} Los datos relativos a 1970 corresponden a los valores incluidos en el presupuesto de este año, mientras que las cifras relativas al período 1967-1969 reflejan la ejecución de los presupuestos correspondientes.

Los datos del cuadro anterior muestran que durante el período 1967-1969 los ingresos aumentaron de un índice de 100 a 130 y que los gastos corrientes pasaron de 100 a 114. El considerable aumento de los ingresos y el menor ritmo de crecimiento de los gastos corrientes permitieron un aumento importante en los recursos disponibles para inversiones, los cuales pasaron de un índice de 100 en 1967 a 228 en 1969, o sea, aumentaron 2,3 veces durante ese período. Las inversiones pasaron de un índice de 100 en 1967 a 176 en 1969. Las estimaciones para 1970 se presentan aún más favorables. Esos datos evidencian el esfuerzo hecho por el Gobierno durante ese período para encausar los recursos hacia inversiones y, al mismo tiempo, mantener los déficits dentro de un nivel manejable.

- 2.05 El financiamiento de los déficits se atiende mediante anticipos del Banco Central, letras de tesorería y, si es necesario, deuda pública. Esta política ha permitido al Gobierno llevar a cabo su importante programa de inversiones. Convendría señalar que en los últimos años se ha logrado una mejora sustancial en la estructura de financiamiento de los déficits mediante una mayor utilización de recursos provenientes de la colocación de bonos a mediano y largo plazo en los mercados interno y externo.
- 2.06 La estructura de los gastos de inversión presentó la siguiente distribución porcentual en 1968 y 1969: 1/

CUADRO II

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LAS INVERSIONES

| S e c t o r e s | 1968 <u>2/</u> | 1969 <u>2/</u> |
|-----------------------------|----------------|----------------|
| Transporte y Comunicaciones | 36,8 | 40,8 |
| Energía | 2,0 | 3,1 |
| Agricultura | 2,2 | 2,0 |
| Industria | 5,8 | 1,2 |
| Educación | 9,0 | 8,9 |
| Salud y Saneamiento | 11,2 | 11,6 |
| Vivienda | - | 2,5 |
| Seguridad y Defensa | 18,9 | 16,2 |
| Otros | <u>14,1</u> | <u>13,7</u> |
| | 100,0 | 100,0 |

1/ Datos del informe del Comité Interamericano de la Alianza para el Progreso (CIAP), del 18 de febrero de 1970.

2/ Excluye fondos provenientes de la deuda pública interna y/o externa.

El cuadro anterior muestra la relevancia que el Gobierno ha atribuido al sector de transportes y comunicaciones.

- 2.07 El incremento de los gastos de inversión con relación a los recursos movilizados por la nación puede resumirse así: 2/

CUADRO III

RECURSOS E INVERSIONES TOTALES

(En millones de US\$)

| | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 |
|--|-------|-------|-------|-------|
| Ingresos Totales | 1.932 | 2.125 | 2.500 | 3.271 |
| Gastos de Inversión | 536 | 788 | 942 | 1.248 |
| Porcentaje de inversiones/Total Ingresos | 27,7 | 37,1 | 37,7 | 38,2 |

B - ORGANISMOS EJECUTORES

- 2.08 Para los proyectos de Rutas Nacionales y de Rutas Provinciales el organismo ejecutor sería la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) y para el proyecto del Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué sería la Comisión Técnica Mixta del Puente entre Argentina y Uruguay (COMPAU).

1 - La Dirección Nacional de Vialidad (DNV)

a) Aspectos Generales

- 2.09 La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) es un organismo autónomo descentralizado, subordinado jerárquicamente a la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Transporte, que tiene a su cargo el estudio, construcción, mejoramiento y conservación del sistema troncal de caminos nacionales y sus obras complementarias.
- 2.10 La red troncal de caminos nacionales comprende unos 45.000 Km. de rutas que se distribuyen por todo el país y en las cuales circulan actualmente cerca de 2.100.000 unidades automotoras. Las inversiones viales realizadas por la Nación durante 1969 alcanzaron aproximadamente a US\$428,5 millones. El 57% de estas inversiones (US\$244,2 millones)

2/ Excluye fondos provenientes de la deuda pública interna y/o externa.

fueron realizadas directamente por la DNV mientras que el 43% restante fué realizado a través de las Direcciones Provinciales bajo la supervisión de la DNV. (Ver párrafo 2.36).

b) Organización

i. Antecedentes

- 2.11 La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) fue organizada originalmente sobre la base de la disposición de la Ley No. 11.658 del 5 de octubre de 1932, habiendo sido su estructura modificada en varias oportunidades hasta que, con fecha 13 de marzo de 1970 y mediante Decreto No. 962 del Poder Ejecutivo Nacional se estableció su actual estructura orgánica.
- 2.12 En 1969, la DNV inició un proceso de reorganización de su estructura interna, lo cual produjo cambios en la distribución de su planta de personal. Para ello ha contado con la asesoría de la Junta de Investigaciones Científicas y Experimentaciones de las Fuerzas Armadas (JICEFA) del Ministerio de Defensa, la cual ha realizado una completa reorganización del área contable financiera de la DNV. (Véanse párrafos 2.22 y 2.57).

ii. Estructura

- 2.13 El funcionario de mayor jerarquía dentro de la DNV es el Administrador General, quien es responsable de la dirección y supervisión de todas las actividades de la entidad. Dicho funcionario depende directamente del Secretario de Estado de Obras Públicas y Transportes.
- 2.14 Según el organograma de la DNV que se muestra en el Apéndice B, la Institución cuenta con una Administración General, una Sub-Administración General, veinticuatro distritos regionales y las siguientes seis direcciones principales:

Dirección General de Planificación Vial
Dirección General de Ingeniería Vial
Dirección General de Construcciones
Dirección General de Conservación
Dirección General de Control
Dirección General de Administración

- 2.15 Las direcciones antes mencionadas, con excepción de la Dirección General de Control, se dividen en departamentos, divisiones y secciones. Dichas direcciones están estructuradas adecuadamente, lo que les permite la racional ejecución de las tareas que le son propias.

- 2.16 Las atribuciones de la Administración General, de la Sub-Administración General, de las Direcciones y Distritos se resumen a continuación:

Administración General - Administra el Fondo Nacional de Vialidad y los bienes e instalaciones de la Institución y supervisa a todas las dependencias de la entidad. (Véase párrafo 2.42).

Sub-Administración General - Asiste y secunda a la Administración General ejecutando las tareas que le son encomendadas por dicha Administración.

Dirección General de Planificación Vial - Efectúa las labores de programación, asesorando a la Administración General en la ejecución de la planificación de las obras viales que mejor satisfagan las necesidades del transporte caminero.

Dirección General de Ingeniería Vial - Dirige los estudios y proyectos de carreteras incluyendo desde las investigaciones preliminares hasta la preparación de la documentación para licitar las obras.

Dirección General de Construcciones - Se encarga de la licitación de obras, de certificar los trabajos y de supervisar la construcción de las carreteras hasta su habilitación al servicio público y atiende la construcción y conservación de los edificios, talleres, depósitos y campamentos de la DNV.

Dirección General de Conservación - Supervisa la conservación de la Red Nacional de Caminos y ejecuta las obras que se realizan por administración directa. Se encarga de la adquisición y reparación de equipos de propiedad de la DNV.

Dirección General de Administración - Dirige toda la actividad contable económico-financiera, administración de personal y servicios sociales de la institución.

Dirección General de Control - Realiza las tareas de auditoría interna, control y evaluación de la gestión técnica, administrativa y contable de la DNV.

Distritos Regionales - La acción de la DNV en el campo se efectúa a través de 24 distritos que se hallan agrupados en cuatro regiones. Cada distrito está organizado en tres divisiones básicas: Construcciones, Conservación y Administración, que les permiten atender el control de las obras que se realizan en las distintas regiones del país bajo la responsabilidad de la DNV.

- 2.17 Además de las Direcciones, con sus respectivos departamentos, divisiones y secciones, la DNV cuenta con un Departamento para Asuntos Jurídicos, una División de Compras y una de Créditos Especiales. Las dos primeras unidades están directamente subordinadas a la Administración

General y la última al Departamento de Finanzas de la Dirección General de Administración. Las atribuciones de estas dependencias se resumen a continuación:

Departamento para Asuntos Jurídicos - Asesora a la Administración General en todos los asuntos de carácter jurídico.

División de Compras - Se encarga de la aplicación de las disposiciones legales en materia de adquisiciones para el desarrollo de las actividades de la DNV.

División de Créditos Especiales - Coordina los aspectos relativos a créditos acordados con entidades del exterior, concentrando la responsabilidad de la marcha de los programas de obras y utilización de los préstamos.

2.18 También forma parte de la DNV el Consejo Vial Federal, constituido por funcionarios de la DNV y de los organismos viales provinciales, en el cual actúa como Presidente el Jefe de la Dirección General de Planificación Vial de la DNV. Este Consejo tiene a su cargo el estudio y la coordinación de las obras viales del país y se reúne por lo menos una vez al año.

2.19 En resumen, se puede decir que la actual estructura de la DNV es compatible con sus atribuciones y que se ajusta a principios y normas modernos, propiciando una adecuada distribución del trabajo a través de sus direcciones, departamentos, divisiones, secciones y distritos.

iii. Personal

2.20 La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) cuenta actualmente con 15.102 empleados, los cuales se clasifican de la siguiente manera:

| | |
|-----------------|---------------|
| Universitarios | 441 |
| Técnicos | 1.764 |
| Administrativos | 923 |
| Obreros | 11.640 |
| Otros | 334 |
| Total | <u>15.102</u> |

El plantel técnico y administrativo de la oficina central está constituido por 1.393 empleados, clasificados así:

| | |
|-------------------------|--------------|
| Universitarios | 290 |
| Técnicos | 579 |
| Administrativo contable | 421 |
| Otros | 103 |
| Total | <u>1.393</u> |

- 2.21 Para asegurar la ejecución de sus actividades se autorizó a la DNV, por Decreto No. 7.206 del 18 de noviembre de 1968, a contratar personal profesional y técnico adicional para la programación, estudio, construcción, dirección y supervisión de las obras a llevarse a cabo. Consecuentemente, el número de profesionales de la DNV se incrementó en unos 43 funcionarios durante el año de 1969.
- 2.22 Cabe señalar que la reorganización del personal dentro de la nueva estructura de la DNV (véase párrafo 2.12) se está llevando a cabo simultáneamente con esta política de contratación de nuevos funcionarios y que la situación del personal contable-financiero ha mejorado notablemente. 1/ Además, se contrataron en 1969 los servicios de un Sub-Administrador General, de funcionarios graduados universitarios y se incrementó el número de empleados con elementos capacitados.
- 2.23 En general puede afirmarse que la capacidad técnica y administrativa del personal de la DNV es adecuada para la realización del programa propuesto al BID y para atender sus actividades normales.

iv Sistema Contable

- 2.24 El sistema contable de la DNV está regido por la Ley General de Contabilidad, la cual requiere el funcionamiento de una Contabilidad de Presupuesto para controlar la utilización de los recursos asignados a las distintas obras y la existencia de una Contabilidad de Obras para registrar, en forma analítica, la ejecución de los mismos.
- 2.25 La contabilidad se lleva a cabo reflejando solamente los ingresos efectivamente percibidos, o sea, con observancia de sanos principios de administración contable. El plan de cuentas y el manual de contabilidad son adecuados. Por otra parte se registra por forma separada la situación de los préstamos del BID y la de los otros organismos internacionales.
- 2.26 Las tareas relacionadas con el presupuesto, liquidaciones y registros son realizadas por el Departamento de Contabilidad, el cual está directamente subordinado a la Dirección General de Administración. Para la ejecución de estas tareas, el Departamento está estructurado en tres Divisiones:

División de Presupuesto - Elabora el presupuesto de recursos y de gastos y prepara los estudios y estados comparativos correspondientes;

División de Liquidaciones - Tiene a su cargo los trabajos vinculados a liquidación de remuneraciones al personal, facturas, cargos, certificados y cualquier otro tipo de erogaciones; y

1/ Actualmente 74 funcionarios de la DNV se encuentran cursando estudios superiores relacionados con su especialidad dentro de la DNV; 16 de éstos dentro del área contable-financiera.

División de Registraciones - Interviene en el registro de los distintos movimientos de efectivo, en el control interno, y en las rendiciones de cuenta; por otra parte, coordina la tarea de supervisión contable de los distritos.

- 2.27 Cabe señalar que, atendiendo a la necesidad administrativa de mantener una adecuada separación de funciones, las tareas relacionadas con la administración de los bienes que integran al patrimonio de la Administración General y las relativas al manejo de fondos y valores del resto de la entidad son realizadas por divisiones independientes (División de Patrimonio y División de Tesorería).
- 2.28 La contabilidad de los Distritos en cada caso está a cargo de un técnico contable. Los Distritos están obligados a una rendición de cuentas mensual a la DNV, a la Contaduría General de la Nación y al Tribunal de Cuentas de la Nación, realizando este último inspecciones en el terreno cada 18 ó 20 meses. Igualmente, están sujetos permanentemente a inspecciones periódicas por parte de los inspectores-audidores de la DNV. Existe un reglamento que regula las normas contables de los Distritos, el cual es actualizado y mejorado periódicamente por el Departamento de Contabilidad de la DNV.
- 2.29 En resumen, se puede decir que los procedimientos contables seguidos por la DNV y que fueron examinados por la Administración del Banco, se consideran aceptables. El sistema adoptado para la elaboración de los presupuestos y control de la ejecución de los mismos también se considera aceptable.

v. Sistema de Compras y de Pagos a Contratistas

- 2.30 Las compras se efectúan mediante el sistema de licitación pública y de acuerdo con la Reglamentación de Contrataciones del Estado, que es el sistema seguido por todas las Secretarías de Estado en el país de acuerdo con la Ley.
- 2.31 La DNV adopta un sistema centralizado de adquisiciones para atender a las necesidades de las diversas dependencias y distritos controlando la distribución de los materiales entre éstos. El control de existencias se lleva a cabo en cada distrito y en la Oficina Central de la DNV mediante un sistema de inventarios permanentes, el cual se considera satisfactorio. El procedimiento seguido con respecto a pagos a contratistas conlleva las medidas de control necesarias y también se considera adecuado.

vi. Auditoría Interna

- 2.32 La DNV cuenta con una oficina de auditoría interna que dispone de un grupo de inspectores-audidores que tiene a su cargo la revisión y mantenimiento de la uniformidad del sistema contable-financiero de los Distritos y lleva a cabo la revisión de los estados financieros y documentación correspondiente en forma aceptable.

- 2.33 No obstante considerarse satisfactorio el conjunto de normas y procedimientos actualmente usados por la DNV en la supervisión de sus operaciones, esa entidad no dispone de un manual de auditoría interna y los procedimientos utilizados se han uniformado paulatinamente en consecuencia de la labor desarrollada por los organismos fiscalizadores estatales. Dentro de la reorganización que se está llevando a cabo en la DNV, se contempla la adopción de un manual que consolide los procedimientos a utilizar en la auditoría interna, el cual se estima estará listo a fines de 1970.

vii. Auditoría Externa

- 2.34 La auditoría y fiscalización externa de la DNV la realizan el Tribunal de Cuentas y la Contaduría General de la Nación. A estos efectos el Tribunal de Cuentas mantiene dentro de la DNV una delegación permanente. Por su parte, la Contaduría General de la Nación, que dicta las normas generales de contabilidad de acuerdo con las disposiciones de la Ley General de Contabilidad, tiene constituido un grupo asesor que supervisa la aplicación de dichas normas y asesora a los organismos públicos, entre ellos a la DNV, en estas materias.
- 2.35 La DNV está obligada a remitir mensualmente a la Contaduría General de la Nación sus estados financieros y, dentro de los 45 días siguientes al final de cada ejercicio, el estado de ejecución presupuestal junto con la rendición de cuentas anual. La Contaduría realiza también inspecciones periódicas que abarcan tanto el examen de la contabilidad analítica de la Institución como de los distintos expedientes que se tramitan dentro de la misma, por lo que puede decirse que hay un permanente control por parte de este Organismo en la gestión administrativa, contable y financiera de la DNV.

viii. Direcciones Provinciales

- 2.36 Bajo la legislación orgánica de la DNV se han establecido organismos dotados de autonomía administrativa, técnica y financiera denominados Direcciones Provinciales de Vialidad. En general, estos organismos ejecutan bajo la supervisión de la DNV todas las obras viales que se realizan en las provincias y velan por la conservación de las mismas. Los fondos con que cuentan las Provincias para la construcción, mejoramiento y conservación de sus redes camineras provienen de los impuestos sobre gasolina, lubricantes y neumáticos y son asignados por el Gobierno Federal a través de la DNV de acuerdo con los porcentajes indicados en el Apéndice "E".
- 2.37 Dentro del programa propuesto se prevé la realización de obras en las Provincias de Entre Ríos y Corrientes, aunque sin aportes por parte de éstas. Con ese motivo se hizo un examen de la capacidad institucional de las respectivas Direcciones Provinciales, determinándose que ambas Direcciones están adecuadamente organizadas, mantienen un sistema de contabilidad uniforme que cumple su cometido, y cuentan con personal de experiencia y capacitado para el desarrollo del programa.

- 2.38 Con el fin de dar una idea de la magnitud de las obras viales que las Direcciones Provinciales de Entre Ríos y Corrientes vienen ejecutando, se ofrecen a continuación algunos datos sobre las inversiones y erogaciones totales realizadas por dichas Direcciones durante el período 1965-1969.

CUADRO IV
INVERSIONES Y EROGACIONES TOTALES 1965-1969

(En miles de US\$)

| | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 | 1969 |
|----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <u>DPV de Entre Ríos</u> | | | | | |
| I - <u>Inversiones</u> | 3.706 | 3.762 | 3.103 | 6.965 | 6.430 |
| Obras | 2.841 | 2.670 | 1.118 | 5.592 | 4.799 |
| Conservación Vial | 742 | 975 | 1.925 | 1.363 | 1.614 |
| Otras | 123 | 1 117 | 60 | 10 | 17 |
| II - <u>Total de Erogaciones</u> | 4.625 | 4.762 | 4.562 | 8.287 | 7.213 |
| <u>DPV de Corrientes</u> | | | | | |
| I - <u>Inversiones</u> | 2.330 | 4.272 | 4.306 | 6.134 | 8.044 |
| Obras | 2.265 | 4.180 | 4.197 | 5.942 | 7.926 |
| Conservación Vial | 65 | 92 | 95 | 115 | 118 |
| Otras | - | - | 14 | 77 | - |
| II - <u>Total de Erogaciones</u> | 2.861 | 5.028 | 5.191 | 7.034 | 9.177 |

- 2.39 Los datos anteriores muestran que las Direcciones Provinciales de Vialidad de Entre Ríos y Corrientes han manejado en el período analizado un volumen de obras bastante significativo el cual casi se ha duplicado en los últimos cuatro años y que desde este punto de vista tienen la experiencia para el desarrollo del programa propuesto.
- 2.40 Según muestra la proyección de erogaciones de la Dirección Provincial de Entre Ríos para el período 1970-1974 (ver Apéndice "G"), el programa de obras viales para la provincia pasaría del equivalente de US\$4,8 millones en 1969 (ver párrafo 2.38, Cuadro IV) a US\$12,7 millones en 1974. Este aumento se lograría mediante incrementos a lo largo de los cinco años. Las obras que se financiarían con recursos del BID representan aproximadamente el 28% del total de las obras que se realizarían en la provincia durante ese período. Se estima que la

Dirección Provincial de Entre Ríos estaría capacitada para manejar adecuadamente el volumen de trabajo que resultaría de la realización del proyecto del BID.

- 2.41 La proyección de erogaciones de la Dirección Provincial de Corrientes para el período 1970-1974 (ver Apéndice "H"), muestra que las inversiones en obras que en 1969 alcanzaron al equivalente de US\$8,0 millones, en 1970 llegarán al equivalente de US\$10,3 millones, pero registrarán una acentuada disminución en 1972. Ello se debe a que el programa de obras de la Provincia comenzado en 1969, deberá terminarse en 1971. 1/ Las inversiones que se financiarían con recursos del BID representan aproximadamente el 21% del total de obras viales que se realizarían en la provincia durante ese período. Se estima que la Dirección Provincial de Corrientes estaría capacitada a manejar adecuadamente el volumen de trabajo que resultaría de la realización del proyecto del BID.

c) Aspectos Financieros

i. Fuente de Recursos de la DNV

- 2.42 Los principales recursos de la DNV se originan en impuestos establecidos por leyes especiales, los cuales se mencionan a continuación:

Impuesto a los combustibles fijado por Ley 17.597, del 28 de diciembre de 1967, y calculado sobre la transferencia de combustibles líquidos. El gravamen es igual a la diferencia entre el precio oficial de venta de cada combustible, que se revisa por lo menos una vez al año, y el valor de retención (costo total de producción más utilidad razonable) autorizado para el mismo por el Poder Ejecutivo Nacional. Los ingresos resultantes de las operaciones gravadas por esta Ley integran el "Fondo de los Combustibles", el que se distribuye en la siguiente forma:

48,0% para el Fondo Nacional de Vialidad
35,0% para el Fondo Nacional de Energía
14,5% para las Direcciones Provinciales de Vialidad
2,5% para un fondo especial destinado a las Direcciones Provinciales de Vialidad.

A su vez el Fondo Nacional de Vialidad se distribuye en 65% para la Dirección Nacional de Vialidad y 35% para las Direcciones Provinciales de Vialidad. (Ver Apéndice "C").

1/ Este programa es independiente de las obras que se financiarían en el presente programa.

Impuesto Especial a la Nafta establecido por la Ley 18.201, 1/ promulgada el 9 de mayo de 1969, equivalente a siete centavos (actualmente US\$0,0175) 2/ por litro de gasolina común o especial. La recaudación de ese impuesto se destina a la financiación de las actividades de la Dirección Nacional de Vialidad. (Ver Apéndice "D").

Fondo Nacional Complementario de Vialidad creado por la Ley No. 15.274 del 22 de febrero de 1960, y actualmente constituido por los ingresos originados por el llamado "Impuesto a las Cubiertas" (neumáticos). Ese gravamen se cobra en las siguientes bases: \$a3,56 (actualmente equivalente a US\$0,89) 2/ por kilogramo de venta de neumáticos de banda negra, y \$a4,50 (actualmente equivalente a US\$1,125) 2/ por kilogramo de venta de neumáticos de banda blanca. El producto de estos gravámenes se distribuye en la siguiente forma: 65% con destino a la Dirección Nacional de Vialidad para financiar la construcción y/o reconstrucción de la red nacional de caminos, y 35% para las Direcciones Provinciales de Vialidad, para la construcción y mejoramiento de la red de caminos vecinales y la construcción de la red arterial en las ciudades de su jurisdicción (ver Apéndice "D").

Impuesto para el Plan de Caminos de Fomento Agrícola creado por la Ley 15.273 y modificado por la Ley 16.450, grava la exportación de determinados productos agropecuarios en el uno por mil y se destina a financiar el Plan de Caminos de Fomento Agrícola. Este Fondo se distribuye en la proporción siguiente: 60% para las obras de la Dirección Nacional de Vialidad y el 40% restante para obras de las Direcciones Provinciales de Vialidad (ver Apéndice "D").

Otros recursos - Existen otros impuestos de menor significación como el impuesto a los lubricantes (Decreto Ley 505/58), impuesto adicional a los neumáticos (Decreto Ley 505/58), impuesto a la compra y transferencia de automotores (Ley 14.385 y Decreto Ley 11.450/62), y el impuesto al consumo interno de combustibles líquidos en la Capital Federal y en la Tierra del Fuego (Decreto Ley 5574 y Ley 16.657) que constituyen recursos específicos de la DNV. Además de los recursos de origen impositivo la DNV cuenta con los siguientes recursos para la financiación de sus actividades: ingresos provenientes de inversiones, venta de publicaciones y planos, alquiler de equipos y servicios

1/ Aunque esta Ley vence en 1974, la experiencia en Argentina con varias leyes impositivas de vigencia limitada es que son prorrogadas cuando están próximas a su término si las necesidades de los programas así lo aconsejan. En este caso específico las autoridades argentinas nos han manifestado que se prevé la prórroga de esta Ley en consideración al amplio programa de inversiones de la DNV. En todo caso la vigencia de esa Ley se extiende por todo el período de ejecución del programa.

2/ Tasa de cambio adoptada US\$1,00 = \$a4,00.

requeridos por terceros, venta de activo fijo obsoleto, préstamos provenientes de organismos de financiamiento externo tales como el BID, el BIRF, la AID y el EXIMBANK, y aportes del Tesoro. 1/

- 2.43 La importancia relativa de algunas de las fuentes de recursos mencionados en el párrafo anterior puede ser apreciada en la respectiva contribución porcentual para la formación de los ingresos totales de la DNV en 1969 que se presenta a continuación:

| | |
|---|-------------|
| Impuesto a los Combustibles | 73% |
| Impuesto a las Cubiertas | 17% |
| Impuesto a la compra y transferencia de automotores | 4% |
| Préstamos externos | 5% |
| Otros | 1% |
| Total | <u>100%</u> |

ii. Ingresos y Gastos de la DNV 1965-1969

- 2.44 A continuación se presenta un resumen de la evolución de los ingresos y gastos de la DNV para el período 1965-1969.

1/ Los aportes con cargo a rentas generales de la Nación (aportes del Tesoro) tenían gran importancia en la estructura financiera de la DNV hasta 1968. A partir de este año la estructura financiera de la Entidad se ha visto considerablemente mejorada como consecuencia de impuestos específicos adoptados por el Gobierno lo cual ha reducido la necesidad de que el Gobierno preste apoyo a la DNV con cargo a los recursos generales de la Nación.

CUADRO V
ESTADO COMPARATIVO DE INGRESOS Y GASTOS
1965 - 1969
(En millones de US\$)

| | 1965 <u>1/</u> | 1966 <u>1/</u> | 1967 | 1968 | 1969 |
|--|----------------|----------------|-------|-------|-------|
| <u>INGRESOS</u> | 63,1 | 70,7 | 132,2 | 214,1 | 290,2 |
| Impuestos a los Combustibles | 27,9 | 32,1 | 69,7 | 137,8 | 210,9 |
| Impuestos a los Neumáticos | 14,8 | 20,4 | 37,6 | 46,7 | 49,6 |
| Otros Impuestos | 12,1 | 11,7 | 12,7 | 14,6 | 12,9 |
| Recursos no Tributarios | 0,9 | 0,4 | 1,6 | 3,2 | 3,2 |
| Aportes del Gobierno y del Exterior | 7,4 | 6,1 | 10,6 | 11,8 | 13,6 |
| <u>EGRESOS</u> | 61,6 | 88,3 | 137,5 | 219,7 | 283,5 |
| <u>Gastos Corrientes</u> | 16,9 | 27,9 | 36,6 | 38,5 | 39,2 |
| Gastos de Personal | 10,6 | 19,2 | 21,5 | 23,9 | 26,9 |
| Bienes y Servicios no Personales <u>2/</u> | 6,3 | 8,7 | 15,1 | 14,6 | 12,3 |
| <u>Gastos de Capital</u> | 44,7 | 60,4 | 100,9 | 181,2 | 244,3 |
| Intereses y Amortización de Deudas | - | - | - | 1,5 | 4,3 |
| Bienes de Capital | 2,3 | 2,7 | 6,5 | 10,7 | 5,4 |
| Plan de Trabajos Públicos | 23,7 | 36,3 | 59,2 | 120,4 | 178,8 |
| Coparticipación Federal a Provincias | 18,7 | 21,4 | 35,2 | 48,5 | 55,7 |
| Otros | - | - | - | 0,1 | 0,1 |
| Superavit (Déficit) <u>3/</u> | 1,5 | (17,6) | (5,3) | (5,6) | 6,7 |

1/ Tipo de cambio: 1965 - US\$1,00 = M\$N188,50; 1966 - US\$1,00 = M\$N247,30

2/ Fundamentalmente materiales y suministros.

3/ Véase párrafo 2.45 (c).

2.45 En relación con el cuadro anterior resulta pertinente hacer las siguientes observaciones:

- (a) Los ingresos de la DNV aumentaron en el período de 1965 a 1969 de un índice de 100 a 460. Ese significativo crecimiento se debió principalmente al incremento en los recursos impositivos y a los ingresos provenientes de préstamos. En 1969 se creó el Impuesto Especial a la Nafta (Ley 18.201, véase párrafo 2.38)

que aportó en ese año US\$38,2 millones adicionales, aumentándose también el Impuesto a los Neumáticos. Estos dos impuestos contribuyeron substancialmente al incremento apuntado de los recursos de la DNV. Los ingresos de capital aumentaron debido a préstamos obtenidos principalmente de la Caja Nacional de Ahorro Postal y a desembolsos de préstamos obtenidos de organismos internacionales. Los ingresos no tributarios también experimentaron un crecimiento considerable en el período de 1967 a 1969 debido al cobro de peaje en el puente sobre el río Colastiné y al aumento en ingresos varios por concepto de venta de bienes y servicios.

- (b) Con relación a las erogaciones cabe señalar que mientras los gastos de capital aumentaron en el período de 1965 a 1969 de un índice de 100 a 546, los gastos corrientes pasaron solamente de 100 a 232 en el mismo período. La categoría que ha mostrado mayor incremento dentro de los gastos de capital ha sido la del Plan de Trabajos Públicos, que es la más importante y que comprende las inversiones hechas en construcción y mantenimiento de carreteras. Esto es indicativo del creciente volumen de obras que ha llevado a cabo la DNV. En cuanto a las erogaciones corrientes, el aumento más significativo se ha manifestado en la categoría de Bienes y Servicios no Personales, que incluye materiales y suministros. El servicio de la deuda interna y externa de la DNV en 1968 y 1969 presentó menos del 1% y el 1,8% respectivamente, del total de erogaciones y el 0,7% y 1,5% de los recursos totales de la Entidad.
- (c) Los déficits correspondientes a 1966, 1967 y 1968 de US\$17,6 millones, US\$5,3 millones y US\$5,6 millones, respectivamente, fueron cubiertos por aportes de la Tesorería Nacional o anticipos del Banco Central. A partir de 1969, con los nuevos impuestos se solucionó la situación de déficit y la DNV adquiere una situación financiera mucho más sólida.

2.46 A continuación se presenta una comparación entre los gastos de inversión de la DNV y las inversiones totales del Gobierno.

CUADRO VI

INVERSIÓN TOTAL DEL GOBIERNO Y DE LA DNV
(En millones de US\$)

| <u>Gastos de Inversión</u> | <u>1967</u> | <u>1968</u> | <u>1969</u> |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|
| De la Nación | 536 | 788 | 942 |
| De la DNV | 101 | 181 | 244 |
| DNV/Nación - % | 18,8 | 23,0 | 25,9 |

Las cifras anteriores demuestran la creciente importancia que el Gobierno viene asignando al desarrollo del sistema vial del país.

iii. Necesidades Financieras de la DNV, 1970-1979

- 2.47 Con el fin de estimar los recursos y erogaciones de la DNV durante la próxima década, se prepararon los datos que se resumen en el Apéndice "F", tomando en cuenta los recursos tributarios, los aportes del gobierno así como recursos provenientes de préstamos en ejecución y/o en fase de negociación con instituciones financieras internacionales. En el total del período los recursos tributarios contribuyen con el 92,4% para la formación de los ingresos totales; los aportes del gobierno y del exterior representan el 6,3% y el restante 1,3% está constituido por recursos no impositivos. La proyección de los ingresos refleja una tasa de crecimiento mucho más moderada que la tendencia presentada por los mismos en los últimos cinco años. Las erogaciones fueron proyectadas tomándose en cuenta el ritmo de crecimiento de los ingresos. Las inversiones en construcción y conservación de obras viales que se incluyen dentro del rubro "Plan de Trabajos Públicos" ascienden a unos US\$2,111 millones en el período 1970-1979 y se cubren en más de 1,6 veces con los recursos tributarios que se espera alcanzarán la cifra de US\$3,393 millones.
- 2.48 La proyección de las inversiones en construcción y mantenimiento de caminos para el período 1970-1979, la cual representa un 57,5% de los recursos totales de la DNV en ese período, resulta aceptable teniendo en cuenta la experiencia de los últimos cinco años cuando dicho rubro representó el 55.5% del total de los recursos de la Entidad.
- 2.49 En general, los gastos corrientes y de capital proyectados para el período 1970-1979 mantienen un nivel muy cercano a la experiencia real de los últimos cinco años, por lo que puede considerarse que la proyección es bastante adecuada y posible de cumplir, especialmente en lo que concierne a erogaciones de capital.
- 2.50 Los gastos de intereses y amortización de deuda ascienden, durante el período de 10 años que abarca el Apéndice "F", a un total de US\$207,9 millones, o sea, sólo un 5,7% de los recursos totales de la DNV y un 6,1% de los recursos de origen impositivo de este Organismo. Debe notarse que el aporte local para los tres proyectos considerados en ese documento representaría solo un 7,4% de los recursos de origen impositivo en el año de mayor incidencia.

iv. Contribución de los usuarios al financiamiento de Carreteras.

- 2.51 A continuación se presenta un cuadro que muestra la relación entre los ingresos provenientes de contribuciones de los usuarios de carreteras y los gastos efectuados para la construcción y mantenimiento de las mismas en el período 1965 a 1969.

CUADRO VII

(En millones de US\$)

| | <u>1965</u> | <u>1966</u> | <u>1967</u> | <u>1968</u> | <u>1969</u> |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Pagos de usuarios de carreteras <u>1/</u> | 54,7 | 62,3 | 98,3 | 149,3 | 205,2 |
| Inversión en carreteras <u>2/</u> | 30,02 | 45,0 | 74,3 | 135,0 | 191,1 |
| Excedentes de contribuciones sobre gastos | 24,7 | 17,3 | 24,0 | 14,3 | 14,1 |

1/ Comprende los siguientes impuestos: Impuesto Especial a la Nafta, Impuesto a los Combustibles, Impuesto a las Cubiertas (neumáticos), Impuesto a la Compra y Transferencia de Automotores.

2/ Gastos de construcción, mejoramiento, pavimentación y mantenimiento de carreteras.

2.52 Como se observa en el cuadro anterior, las recaudaciones provenientes de gravámenes a los usuarios de carreteras excedieron al monto de las inversiones realizadas en las construcción, mejoramiento, pavimentación y mantenimiento de carreteras públicas nacionales durante el período 1965-1969. Lo anterior indica que los usuarios de las carreteras vienen contribuyendo al financiamiento de las mismas en términos ampliamente satisfactorios pese al considerable incremento registrado en las inversiones públicas destinadas a ese sector.

2.53 El análisis realizado en esta sección permite concluir que la Dirección Nacional de Vialidad de Argentina estaría en condiciones de efectuar los aportes requeridos para los posibles préstamos.

d) Evaluación de los Préstamos Anteriores

i. Aspectos Generales

2.54 En fecha 28 de diciembre de 1967, el BID otorgó a la República Argentina dos préstamos (170/SF-AR y 158/OC-AR) para financiar el proyecto de Carreteras de Integración con Chile y Bolivia y el Puente sobre el Río Paraná entre Corrientes y Barranqueras, respectivamente. El primero por un monto de US\$21.150.000, con cargo a los recursos del Fondo para Operaciones Especiales y el segundo por un monto de US\$12.850.000, con cargo a los recursos del Capital Ordinario del Banco.

2.55 Los contratos de préstamos se firmaron el 18 de junio de 1968, suscribiéndose, posteriormente, contratos de préstamos sustitutivos a éstos con fecha 30 de agosto de 1969 que no alteraron las cláusulas de índole económico-financieras. Según estos últimos contratos, el primer

desembolso debía efectuarse el 10. de octubre de 1969, o sea, solamente un mes después de la firma de los contratos. Sin embargo, debido a los problemas que enfrentó el prestatario para cumplir con los requisitos previos al primer desembolso, fue necesario prorrogar este plazo por dos meses hasta el 10. de diciembre de 1969. 1/ Dentro de ese plazo los requisitos de naturaleza jurídica fueron cumplidos y los préstamos declarados parcialmente elegibles para desembolsos. 2/ El 15 de mayo de 1970, ambos préstamos fueron declarados totalmente elegibles.

- 2.56 La DNV ha estado cumpliendo en forma satisfactoria todos los requisitos establecidos en los contratos de préstamos y ha contado con los recursos necesarios de contrapartida para ejecutar el proyecto.

ii. Asistencia Técnica

- 2.57 Dentro de los mencionados préstamos no se previó una partida para asistencia técnica. Sin embargo, se establecieron determinadas condiciones con el objeto de mejorar el sistema contable de la DNV y fortalecer su Oficina de Créditos Especiales. En consecuencia se han tomado las siguientes medidas dentro de la DNV, tendientes a mejorar significativamente su administración.

Contratación de JICEFA - La DNV contrató a un costo de US\$28.300 los servicios de la Junta de Investigaciones Científicas y Experimentaciones de las Fuerzas Armadas (JICEFA) del Ministerio de Defensa, el 18 de diciembre de 1968, con el fin de llevar a cabo: (1) la reestructuración de su organización y métodos de trabajo; (2) un estudio para el mejor aprovechamiento del equipo contable ya instalado; y (3) el relevamiento y análisis de la información necesaria para reestructurar la contabilidad, establecer un sistema moderno de controles y determinar los datos financieros adecuados a una efectiva administración. Esta labor se ha venido llevando a cabo desde mediados de 1969 por un grupo de expertos muy capacitados en la materia y en el transcurso de abril de 1970 se estaba preparando el informe final.

Creación de Oficina para Coordinación de Préstamos del BID - Para centralizar todo lo relativo a dichos préstamos se organizó y puso en

-
- 1/ Estos problemas se relacionaron fundamentalmente con dificultades surgidas en la interpretación de algunas cláusulas de los contratos de préstamos y en la preparación del Calendario de Inversiones y de la Lista de Bienes y Servicios.
- 2/ En el préstamo 158/OC-AR el subproyecto del puente Corrientes-Barranqueras fue declarado elegible para desembolso el 4.11.69 y el de la Carretera a Bolivia el 15.5.70. En el préstamo 170/SF-AR el subproyecto Carretera a Bolivia fue declarado elegible para desembolso el 23.12.69 y el de la Carretera a Chile el 15.5.70.

marcha una oficina específica dentro de la DNV bajo la dirección de un Ingeniero y con un Contador, la cual viene funcionando satisfactoriamente.

Reorganización - Se inició una completa reestructuración de los cuadros jerárquicos y una renovación del personal incorporándose un buen número de funcionarios calificados lo que ha significado una mejora de importancia. Este reordenamiento, que se ha llevado a cabo con la cooperación de JICEFA, culminó en la aprobación de la nueva estructura orgánica de la DNV.

Refuerzo futuro del personal - Durante el presente año se están contratando un mínimo de 40 profesionales universitarios adicionales para la DNV.

Estudios contable-financieros - En el transcurso de 1968 se realizaron varios estudios en el área de contabilidad y finanzas, tales como: (1) de los sistemas contables en uso y su adecuación a las disposiciones legales vigentes y requisitos de instituciones internacionales, realizado con la cooperación de la Contaduría General de la Nación; (2) de un sistema primario de proyecciones a corto, mediano y largo plazo de movimiento de fondos, con el fin de fundamentar las decisiones en materia financiera, puesto en práctica en 1969 con la colaboración de la Secretaría de Estado de Hacienda; (3) estudio sobre mejoras en las operaciones de la Tesorería, realizado con la colaboración de JICEFA.

- 2.58 En general, puede considerarse que las condiciones de tipo contable-financiero de ambos préstamos se han venido cumpliendo satisfactoriamente aunque con algún retraso. La DNV ha presentado ya al Banco los estados financieros al 31 de diciembre de 1967 y 1968, dictaminados por la Contaduría General de la Nación, los que han sido evaluados por las secciones correspondientes del Banco. Las recomendaciones formuladas por el Banco al primero de dichos estados fueron recogidas en los de 1968. (Sobre estas últimas el Banco no tuvo observaciones). Los estados financieros relativos a 1969 todavía no han llegado al Banco. Esa situación ha sido llevada al conocimiento de las más altas autoridades del país por el Banco junto con el pedido para que se examine la posibilidad de dotar la Contaduría General de la Nación con un mayor número de funcionarios.

iii. Desarrollo de los Proyectos

- 2.59 El préstamo 158/OC-AR financia parte del subproyecto Carretera a Bolivia y el subproyecto Puente Corrientes-Barranqueras. La parte del subproyecto Carretera a Bolivia financiada con los recursos de ese préstamo comprende la construcción y mejoramiento de dos tramos de carreteras con una extensión total de aproximadamente 170 kilómetros, en las Rutas 9 y 34 que conectan el territorio Argentino con la frontera con Bolivia. El subproyecto Puente Corrientes-Barranqueras consiste en la construcción de un puente sobre el Río Paraná con

las correspondientes obras de acceso para la conexión de las Ciudades de Corrientes y Barranqueras. Hasta el 30 de junio de 1970, o sea, nueve meses después de la firma del contrato de préstamo, se había comprometido un 88,1% del total prestado. Respecto al avance físico de las obras financiadas por dicho préstamo, los dos tramos de las carreteras se encuentran en construcción anticipándose que ellos serían terminados dentro del plazo de los contratos respectivos. En relación con el Puente Corrientes-Barranqueras su construcción se encuentra bastante avanzada, no obstante el retraso sufrido inicialmente debido a que no se encontraron las condiciones de subsuelo esperadas y en consecuencia fue necesario rediseñar la fundación de las obras. Eso significó la introducción de modificaciones en la subestructura del puente y un aumento importante en los costos de este subproyecto, el cual será asumido por la DNV.

- 2.60 El préstamo 170/SF-AR financia, junto con los recursos del aporte local, el resto del subproyecto Carretera a Bolivia y parte del subproyecto Carretera a Chile. La parte del subproyecto Carretera a Bolivia financiada con los recursos de ese préstamo comprende la construcción y mejoramiento de 4 tramos de carreteras con una extensión total de 389,2 Kms. en las Rutas 34 y 50 y conectan el territorio Argentino con la frontera con Bolivia. El subproyecto Carretera a Chile también financiado parcialmente con recursos de ese préstamo, consiste en la construcción y mejoramiento de 5 tramos de carreteras con una extensión total de 145,6 Kms. en la parte de la Ruta 7 que vincula al territorio Argentino con el territorio Chileno. Este subproyecto contempla, además, el mejoramiento del Túnel de Caracoles. Hasta el 30 de junio de 1970 se había comprometido un 87% del total prestado. Respecto al avance físico de las obras financiadas por dicho préstamo se encuentran en construcción 384 Kms. de carreteras y se estima que los contratos correspondientes se concluirán en las fechas programadas. En la actualidad solo quedan por firmar los contratos correspondientes a los tramos Uspallata-Túnel de 94 Kms. y Pichanal-Ballivián de 56,8 Kms. También en este caso se estima que los contratos de construcción se concluirán en las fechas programadas. Respecto al subproyecto del Túnel de Caracoles han sido contratados los servicios de un experto quien tendrá a su cargo la ejecución de estudios de modificación y adaptación de ese túnel al tránsito mixto ferroviario y carretero.
- 2.61 Al 30 de junio de 1970 se estima que el avance físico del programa en su conjunto es de un 15% mientras que, de acuerdo con la previsión original, debería ser del 20%. Sin embargo, se estima que el avance llegará al 65% al 31.12.1970, de acuerdo con las previsiones originales. Este supuesto se basa en el hecho de que el 87% de las obras previstas en el programa ya tienen los respectivos contratos de construcción firmados.

iv. Situación al 30.6.1970

2.62 A continuación se indica la situación de los préstamos 158/OC-AR y 170/SF-AR al 30.6.70:

| | |
|---|----------------------------|
| Préstamo 158/OC-AR - Total desembolsado | US\$ 2.372.324,00 - 18,4% |
| C.C. Vigentes | - - |
| Saldo por desembolsar | 10.477.676,00 - 81,6% |
| Monto del préstamo | US\$12.850.000,00 - 100.0% |
| <hr/> | |
| Préstamo 170/SF-AR - Total desembolsado | US\$ 1.073.183,00 - 5,1% |
| C.C. Vigentes | - - |
| Saldo por desembolsar | 20.076.817,00 - 94,9% |
| Monto del préstamo | US\$21.150.000,00 - 100.0% |
| <hr/> | |

Como se desprende de los datos anteriores, el total desembolsado dentro de los dos préstamos, representa aproximadamente un 10% del total de los mismos, aunque el avance físico de las obras se calcula en alrededor del 15%. Cabe destacar, no obstante, que ya han sido aprobados por el Banco la ejecución de obras y celebración de contratos que envuelven una proporción del 87% de las obras previstas en el programa.

v. Recursos Internos

2.63 El aporte del BID ha sido acompañado por inversiones locales totalizando el equivalente de US\$2.830.000 lo cual arroja un pari-passu de 46-54% de inversión BID-prestatario. La relación de aporte establecida en los contratos de préstamo es 47% BID - 53% aporte local, para el total del programa cuyo costo se estima en el equivalente de US\$72.060.000.

2.64 De acuerdo con proyecciones preparadas por la DNV, a fines de 1970 el total de desembolsos de los dos préstamos ascenderá a US\$5.686.000 y la contrapartida local alcanzará el equivalente de US\$8.017.000, lo cual significará una participación porcentual del 42% y 58% respectivamente.

vi. Conclusión

2.65 Salvo por un atraso que puede considerarse menor (véase párrafo 2.61), el programa se está desarrollando en forma normal. Por otra parte, teniendo en cuenta que la mayoría de los contratos de construcción han sido firmados y considerando que los mismos deberán ser ejecutados dentro de los plazos acordados, no se prevé mayores dificultades en la continuación normal de la ejecución del programa.

e) Préstamos de otros organismos de financiamiento internacional

2.66 Además de los préstamos obtenidos previamente del BID, comentados en la sección anterior, la DNV ha recibido préstamos de otros organismos de financiamiento internacional, cuya situación al 31 de mayo de 1970 se resume a continuación:

CUADRO VIII

PRESTAMOS DEL EXTERIOR A LA DNV 1/

Situación al 31.5.1970

(En miles de US\$)

| Organismos | Fecha | Monto Original | Monto Cancelado | Desembolsos | Saldo a desembolsar | Monto amortizado | Saldo a Amortizar |
|-------------------|---------|----------------|-----------------|-------------|---------------------|------------------|-------------------|
| EXIMBANK (826-A) | 30.5.57 | 4.749 | - | 4.749 | - | 2.528 | 2.221 |
| EXIMBANK (1409) | 24.5.61 | 40.000 | 20.759 2/ | 19.241 | - | 9.099 | 10.142 |
| USAID (510-L-004) | 26.5.61 | 6.000 | - | 6.000 | - | 179 | 5.821 |
| USAID (510-L-007) | 21.1.63 | 6.700 | - | 6.700 | - | - | 6.700 |
| USAID (510-L-008) | 18.3.63 | 30.500 | - | 29.707 | 793 | - | 29.707 |
| USAID (510-L-010) | 3.6.63 | 3.700 | - | 2.255 | 1.445 | - | 2.255 |
| BIRF (288AR) | 30.6.61 | 48.500 | 17.549 3/ | 30.951 | - | 9.222 | 21.729 |
| BIRF (619AR) | 24.6.69 | 25.000 | - | - | 25.000 | - | - |
| TOTAL | | 165.149 | 38.308 | 99.603 | 27.238 | 21.028 | 78.575 |

1/ Excepto préstamos del BID.

2/ Estos US\$20,8 millones fueron cancelados a solicitud de la DNV en 1966, y corresponderían a equipos de mantenimiento a importar que la DNV no estimó necesario conservar como parte del proyecto.

3/ US\$16,5 millones fueron cancelados a solicitud de la DNV en julio de 1965, por las mismas razones que fue cancelado parcialmente el préstamo del EXIMBANK. Posteriormente, se canceló la suma de US\$1.049.000.

- 2.67 Como se desprende del cuadro anterior, entre 1967 y 1969 la DNV obtuvo préstamos de otros organismos de financiamiento internacional por un monto de US\$126,8 millones (excluidas las cancelaciones), de los cuales ya utilizó US\$99,6 millones, o sea, el 78,5%.
- 2.68 Durante los últimos años, la DNV ha hecho uso también de créditos de proveedores extranjeros para adquisición de equipos por un total de US\$2,9 millones, de los cuales un 56% correspondió a proveedores de los Estados Unidos de América.

f) Conclusiones sobre la capacidad técnica institucional y financiera de la DNV

- 2.69 La DNV goza de amplia experiencia en la ejecución de obras viales, cuenta con personal técnico calificado y con adecuadas fuentes de recursos. En resumen, el análisis conduce a la conclusión de que el Programa Vial de la Mesopotamia y de Interconexión con el Uruguay sería ejecutado adecuadamente en sus aspectos técnicos y financieros por la DNV.

2. Comisión Técnica Mixta del Puente sobre el Río Uruguay (COMPAU)

a) Aspectos Generales

- 2.70 Mediante notas reversales de fecha 23 de noviembre de 1960 la República Argentina y la República Oriental del Uruguay constituyeron la Comisión Técnica Mixta del Puente entre Argentina y Uruguay (COMPAU) con el objeto de realizar los estudios técnicos preliminares imprescindibles para la preparación del proyecto del puente internacional sobre el río Uruguay en la zona Puerto Unzué (República Argentina) y Fray Bentos (República Oriental del Uruguay). Posteriormente, con fecha 30 de mayo de 1967, ambos países suscribieron un convenio aprobando el trabajo realizado por COMPAU y encomendando a ésta la labor de tomar las medidas necesarias para la ejecución del puente. El convenio que fue ratificado en la Ciudad de Montevideo, el 17 de octubre de 1967, otorga a COMPAU, además de la misión ya citada, las funciones de explotación, administración y conservación de la obra.

b) Capacidad Jurídica

- 2.71 COMPAU es una organización de naturaleza internacional con capacidad jurídica necesaria para cumplir sus cometidos específicos, de conformidad con el convenio y el reglamento de la Entidad pudiendo adquirir derechos, contraer obligaciones y celebrar los actos y contratos necesarios para la obtención de sus fines.
- 2.72 COMPAU tiene su sede en la Ciudad de Montevideo y se rige de conformidad con el convenio y el reglamento en todo lo relativo a su organización y funcionamiento.

- 2.73 COMPAU mantiene sus relaciones con los Gobiernos de Argentina y Uruguay por medio de los respectivos Ministerios de Relaciones Exteriores, a los que debe mantener informados de sus actuaciones.

c) Atribuciones de COMPAU

- 2.74 Las principales atribuciones de COMPAU para la construcción del Puente Fray Bentos-Puerto Unzué y su futura administración son las siguientes:
- a) Elaborar los presupuestos básicos que abarquen la obra principal y las obras complementarias.
 - b) Proponer las expropiaciones de inmuebles que se estimen necesarias.
 - c) Efectuar llamados de carácter público e internacional para la selección de firmas y adjudicación de las obras.
 - d) Efectuar llamados de carácter público e internacional para licitar la construcción de las obras.
 - e) Informar a los respectivos Gobiernos del examen y estudio de los concursos y licitaciones realizadas, aconsejando su aprobación y/o adjudicación.
 - f) Supervisar el cumplimiento de los contratos suscritos.
 - g) Realizar recepciones parciales y totales, provisorias y definitivas de las obras e instalaciones contratadas.
 - h) Aprobar los certificados de obras y efectuar los pagos correspondientes.
 - i) Proponer las normas y/o disposiciones que en el orden interno de cada Estado deberán tener vigencia durante la construcción y/o explotación del puente.
 - j) Proponer las tasas de peaje.
 - k) Designar y remover el personal necesario para el cumplimiento de su cometido.
 - l) Efectuar las adquisiciones de los bienes necesarios para sus actividades.
 - m) Gestionar en forma directa ante las respectivas Aduanas el libre tránsito de los vehículos, embarcaciones, instrumentos y cualquier otro artículo que para el cumplimiento de los fines de la Entidad se deban transportar transitoriamente de uno a otro territorio, los que estarán exentos de todo gravamen.

- n) Elaborar su presupuesto de funcionamiento.
- o) Rendir cuenta a los Gobiernos de Uruguay y Argentina de los gastos e inversiones que se efectúen con cargo a COMPAU.

d) Organización

i. Estructura

- 2.75 La labor de COMPAU hasta el momento ha sido la de formulación y preparación del proyecto. En consecuencia su estructura orgánica es muy simple. De acuerdo con los documentos constitutivos, COMPAU está integrada por una delegación de Argentina y otra de Uruguay, constituidas por ocho miembros seleccionados entre profesionales de reconocido prestigio en distintas especialidades, entre las cuales predomina la Ingeniería. Cada delegación tiene su Presidente y su Secretario.
- 2.76 Integran la administración de COMPAU un Presidente, un Secretario, un Tesorero y un Protesorero. La Presidencia de COMPAU es desempeñada en forma alterna por el Presidente de cada delegación por un período de seis meses. Lo mismo ocurre con la Secretaría, Tesorería y Protesorería, en forma tal que cuando la Presidencia corresponde a una delegación, el Tesorero pertenece a la misma, en tanto que el Secretario y Protesorero son miembros de la otra. Aunque esto modifica la administración cada semestre, la continuidad administrativa no se ve afectada con estos cambios.
- 2.77 El Presidente dirige el trabajo de las sesiones e integra la Mesa Directiva. El Secretario asiste al Presidente en la preparación de toda documentación llevando los libros de actas de la comisión e integrando la Mesa Directiva. Corresponde al Tesorero llevar el control de la contabilidad de los fondos de COMPAU y al Protesorero colaborar con éste en el desempeño de sus funciones. La Mesa Directiva está integrada por el Presidente y Secretario de COMPAU y tiene la función de concretar las resoluciones de la Comisión no teniendo atribuciones de decisión. La representación de COMPAU es ejercida por el Presidente.
- 2.78 Al concederse el posible préstamo y adjudicarse las obras se iniciaría una nueva etapa de COMPAU, la que originaría un aumento considerable en sus actividades que se atendería mediante: (a) la organización de una Unidad Ejecutiva dentro de COMPAU; (b) un incremento de su personal administrativo-financiero; (c) la contratación de una firma consultora para la dirección técnica de las obras; y (d) la contratación de firma

o firmas de contadores públicos independientes para la preparación, instalación, puesta en marcha, supervisión y auditoría de su sistema contable. 1/

2.79 Para dar cumplimiento al punto (a) mencionado en el párrafo anterior, se organizaría dicha Unidad Ejecutiva con tres secciones: Contaduría, Tesorería y Administración. El Departamento de Contabilidad tendría como funciones básicas controlar, registrar e imputar todas las operaciones contables que se lleven a cabo durante el período de construcción y, posteriormente, de la operación y mantenimiento del puente; el Departamento de Tesorería tendría a su cargo la custodia de fondos y valores que maneje COMPAU y, por último, el Departamento de Administración se ocuparía del trámite de los asuntos administrativos generales, administración del personal y otras funciones que pudieran serle asignadas. La Unidad Ejecutiva sería administrada por el Director Ejecutivo de Proyecto, el cual deberá ser un profesional de alta calidad con título de Ingeniería Civil y, de ser posible, especializado en puentes. 2/ Además, la unidad contaría con un mínimo de tres profesionales de alto nivel aparte del personal auxiliar respectivo. El Apéndice "I" muestra el organograma proyectado de COMPAU, tanto durante el período de construcción del puente como durante la fase posterior de funcionamiento del mismo, el cual se considera adecuado.

2.80 Las principales funciones de la Unidad Ejecutiva serían las siguientes:

- (a) Servir de órgano de enlace en las relaciones de COMPAU con los consultores, los contratistas y con el BID, y mantener la coordinación necesaria con las autoridades correspondientes de Argentina y Uruguay en la ejecución de las obras complementarias a la construcción del puente;
- (b) Impartir instrucciones a los consultores y contratistas;
- (c) Aprobar los certificados de obra y las modificaciones de las mismas;
- (d) Tramitar órdenes de pago y vigilar su cumplimiento;

1/ Con respecto a lo indicado en las letras "c" y "d" véase el Capítulo de Conclusiones y Recomendaciones de este documento. Además, los términos de referencia que definan el alcance de los servicios de los ingenieros consultores y de la firma de contadores se incluyen en forma resumida en los párrafos 3.50 y 3.51 y en forma más detallada en los Apéndices 18, 18a, 18b y 18c del Anexo I de este documento.

2/ La contratación de dicho Ingeniero sería una condición previa al primer desembolso. Véase el Capítulo de Conclusiones y Recomendaciones de este documento.

- (e) Formular las solicitudes de desembolso, tanto ante el BID como ante cada uno de los Gobiernos respectivos y realizar las tramitaciones correspondientes;
- (f) Proporcionar los elementos y facilidades necesarios a los contadores públicos independientes que serían contratados para estudiar el sistema contable de COMPAU, vigilando la ejecución de las tareas que sean encomendadas a éstos y a los auditores;
- (g) Preparar las bases de licitación, hacer las convocatorias, estudiar las ofertas, efectuar pre-selecciones y recomendar a la Junta Directiva de COMPAU las adjudicaciones pertinentes; y
- (h) Cumplir cualquier otra función que le sea encomendada por la Junta Directiva de COMPAU.

ii. Personal

- 2.81 Durante el período de construcción del puente COMPAU contará con la siguiente planta de personal:

Personal Ejecutivo

| | |
|---|---|
| Director Ejecutivo del Proyecto (ingeniero) | 1 |
|---|---|

Personal Técnico y Administrativo

| | |
|---------------------------------|-----------|
| Jefe de Contabilidad (contador) | 1 |
| Ingeniero | 1 |
| Ayudante de Ingeniero | 2 |
| Sobrestante - Mecnógrafos | 3 |
| Dibujante | 1 |
| Secretarías | 2 |
| Auxiliar de contabilidad | 1 |
| Auxiliar de Oficina | 1 |
| Otros | 3 |
| Total | <u>16</u> |

- 2.82 El Director Ejecutivo del proyecto actuaría como jefe general de las oficinas y sería el funcionario ejecutivo central de COMPAU durante el período de construcción. Esta centralización de funciones, que conllevaría la delegación de amplias facultades al Director Ejecutivo por parte de COMPAU es imprescindible para lograr impartir al proyecto la mayor flexibilidad y rapidez de ejecución, evitando demoras y problemas. Este puesto cesaría al terminarse la obra.

- 2.83 Una vez que el puente quede abierto al tránsito se requeriría el siguiente personal administrativo adicional:

| | |
|---------------------------------|----------|
| Tesorero-Cajero | 1 |
| Jefe de Administración | 1 |
| Auxiliares de Contabilidad | 2 |
| Auxiliares de caja-Recaudadores | 4 |
| TOTAL | <u>8</u> |

Cabe señalar que la labor de administración del puente durante el período de operación será muy sencilla y no se anticipan problemas en esa área. En el Capítulo III se describen las medidas a tomar para el mantenimiento del puente.

iii. Sistema Contable

- 2.84 En realidad, COMPAU no ha contado hasta el presente con un sistema de contabilidad propiamente dicho y ello se ha debido a que:

- (a) Los ejecutivos de COMPAU que son funcionarios de los respectivos Gobiernos han prestado sus servicios sin retribución alguna con cargo a la Entidad, incurriéndose en erogaciones por sueldos sólo con respecto a una secretaria y a un ordenanza;
- (b) Las erogaciones por servicios no personales y la adquisición de mobiliario y equipo han sido insignificantes;
- (c) Los gastos de los miembros de las delegaciones han sido sufragados por los respectivos Gobiernos; y
- (d) Las únicas inversiones significativas realizadas hasta la fecha de la misión negociadora (marzo de 1970) eran las correspondientes a los estudios de factibilidad. Dichas erogaciones se han contabilizado en forma aceptable.

iv. Recursos Financieros

- 2.85 Los recursos de que ha dispuesto COMPAU hasta el presente han sido provistos por los Gobiernos de Uruguay y Argentina por partes iguales. Estos aportes continuarán efectuándose en la medida en que las recaudaciones por peaje no cubran los gastos de operación de COMPAU y los gastos de mantenimiento de la obra. Cuando las recaudaciones por peaje permitan cubrir esas necesidades y exista una reserva que cubra por lo menos el equivalente de tres meses del costo de operación del puente, COMPAU transferiría a los respectivos Gobiernos los excedentes registrados, en la proporción en que ambos países hayan contribuido a la realización del proyecto.

- 2.86 Los gastos de funcionamiento de COMPAU hasta el 31 de diciembre de 1969 ascendían al equivalente de US\$5.485, los cuales fueron destinados a retribuciones al personal y servicios generales. En adición a estos gastos, los Gobiernos de Argentina y Uruguay han financiado con sus propios recursos los estudios técnicos preliminares y los de factibilidad e ingeniería del puente. El costo de estos estudios alcanzó a US\$680.000. En el cuadro de costo del proyecto (Ver párrafo 3.26) figura una partida de US\$340.000 correspondiente al financiamiento argentino de los mencionados estudios.
- 2.87 Con motivo del incremento de las actividades de COMPAU en el corriente año se estima que su presupuesto de funcionamiento para 1970 aumentará a US\$13.000. Esta cifra representa casi dos veces y media el presupuesto ejecutado en 1969 y se considera como razonable dentro de las actuales circunstancias en que se está desarrollando COMPAU.
- 2.88 Se estima que el presupuesto anual de funcionamiento de COMPAU ascenderá a US\$60.000 durante el período de construcción del proyecto y que una vez que el puente quede abierto al tránsito el mismo será de US\$55.000.
- 2.89 La relación de los costos de operación, de mantenimiento, financieros y amortización de los préstamos del Banco a Argentina y Uruguay con respecto al estimado de recaudaciones de peaje, se muestra en el cuadro siguiente:

(En miles de US\$ equivalentes)

| | I | II | III | IV | V | VI |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| I. <u>Recaudaciones por Peaje</u> 1/ | 759 | 886 | 976 | 1.042 | 1.174 | 1.193 |
| II. <u>Total Gastos</u> | 230 | 241 | 252 | 265 | 278 | 292 |
| Gastos de Operación | 55 | 61 | 67 | 74 | 81 | 89 |
| Gastos de Mantenimiento | 175 | 180 | 185 | 191 | 197 | 203 |
| III. <u>Disponibles</u> | 529 | 645 | 724 | 777 | 896 | 901 |
| IV. <u>Costos Financieros y Amortizaciones</u> | 1.578 | 1.523 | 1.473 | 1.427 | 1.377 | 1.315 |
| Disponibles % de IV | 33,5% | 42,4% | 49,2% | 54,4% | 65,1% | 69,0% |

1/ Según cálculos realizados por la firma Cueto Rua de Buenos Aires, que efectuó para Tudor Engineering Company-Hidrosud Argentina las investigaciones económicas del estudio de factibilidad.

- 2.90 Como se refleja en el cuadro anterior, durante los primeros años de operación del puente los ingresos estimados por peaje cubrirían los gastos de operación y de mantenimiento y dejarían un disponible para cubrir parte de los costos financieros y amortizaciones de los préstamos del BID. Asimismo, se observa una tendencia constante a que el disponible aumente, principalmente en la medida en que aumenta la recaudación por peaje con motivo del sostenido incremento del tráfico previsto. El disponible que en el primer año de funcionamiento del puente cubriría solo el 35,5% de los costos financieros y amortizaciones de los préstamos del BID cubriría en el sexto año el 69% de dichas obligaciones.

v. Auditoría

- 2.91 Las funciones de auditoría se han llevado a cabo internamente en forma muy rudimentaria. COMPAU ha previsto que la estructuración de su sistema contable sea llevado a cabo por una firma de consultores y que la auditoría externa anual se realice por una firma de auditores independientes, las cuales deberán ser aceptables al BID (ver párrafo 2.78).

D - GARANTIA

- 2.92 La responsabilidad general del deudor.

III. EL PROGRAMA

A. ANTECEDENTES

1. Evolución del Sistema Vial Argentino

- 3.01 En 1930 la Ley Nacional de Vialidad (Ley 11.658) creó un nuevo sistema institucional financiero, económico y administrativo, con la finalidad de definir un sistema troncal de caminos nacionales en todo el territorio de la República, y proyectar, construir y conservar las obras necesarias para el funcionamiento del mismo.
- 3.02 En 1933 se estructuró por primera vez una red de caminos nacionales para cumplir con el objetivo de dotar a la Argentina de una infraestructura vial que respondiera a las demandas de la economía de la nación. Así se definió una red de unos 45.000 Km. que se desarrolló en todos los ámbitos del país. En el año 1936 se decidió modificar la red original, formalizándose un plan de 15 años que reajustaba la red a una extensión de 47.000 Km. Posteriormente se hicieron varias nuevas modificaciones con el fin de adecuar necesidades y recursos.
- 3.03 A pedido del Gobierno de la República Argentina, basado en una recomendación de una misión del Fondo Especial de las Naciones Unidas y del Banco Internacional de Reconstrucciones y Fomento, un grupo constituido por expertos extranjeros y técnicos argentinos, formuló en 1960 un plan general a largo plazo de transportes para el país (excluidos el aéreo y urbano) el cual sería ejecutado a través de planes trienales para permitir la revisión periódica del orden de prioridades indicada en dicho plan general de transportes. Parte de las recomendaciones de ese plan fueron adoptadas por la Dirección Nacional de Vialidad y en la actualidad se continúa en la realización de aquellas que no han perdido su vigencia.
- 3.04 El Plan Trienal previsto para el período 1968-1970 permitió a Dirección Nacional de Vialidad realizar una serie de obras diferidas en varias oportunidades y cuya ejecución ya era imposible postergar. De dicho plan que comprende 12.345 Kms. se ha ejecutado a la fecha, el 71%. Se puede decir que este es el punto de partida de la nueva política vial, la cual se ha caracterizado por la asignación de recursos mucho mayores que en el pasado, a la DNV. La Dirección Nacional de Vialidad ha aprobado recientemente la reestructuración de la red troncal de caminos, elevando por intermedio de la Secretaría de Estado de Obras Públicas, el proyecto de ley correspondiente a la aprobación del Poder Ejecutivo. Esta remodelación se efectuó teniendo en cuenta los nuevos requerimientos de índole económica, de integración nacional de desarrollo económico, de seguridad y de coordinación con otros medios de transporte.

- 3.05 Uno de los principales objetivos de la Dirección Nacional de Vialidad es asegurar la transitabilidad permanente en la red troncal nacional. Dicho objetivo no ha sido logrado hasta la fecha y se estima que solamente habrá un 65% de caminos de tránsito permanente a fines del corriente año. La DNV ha preparado un plan tentativo para los próximos cinco años, mediante el cual se llegaría al 77% aproximadamente de rutas con transitabilidad permanente. Dicho plan comprende la prosecución de las obras actualmente en marcha y el desarrollo de un programa de obras nuevas ajustado al criterio de integración de la red troncal. La extensión total de la red de caminos del país es actualmente de 42.836 Km., la cual está constituida por 5.705 Km. de caminos pavimentados de tipo superior; 11.247 Kms. de caminos pavimentados de tipo intermedio; 8.120 km. de caminos de calzada mejorada; 15.526 Kms. de caminos de calzada natural y 2.238 Kms. de huellas.
- 3.06 Para el período 1971-1974 la DNV ha previsto inversiones en obras públicas del orden de US\$746.6 millones y erogaciones totales por un monto de US\$1.326,9 millones. El nivel de inversiones estimado para ese período se conserva bastante alto pero no se ha previsto un crecimiento tan rápido como el que ocurrió durante el período 1968-1970. El costo total del programa propuesto al BID representa solo el 11,2% de las inversiones y el 6,3% de las erogaciones totales previstas en su plan.

2. El sistema vial de la Mesopotamia

- 3.07 La red vial de la región mesopotámica se compone de 1.820 Km. de caminos pavimentados, 1.730 Km. mejorados y 11.820 Km. de suelo natural. La distribución de esta red dentro de la zona no es uniforme y tiende a concentrarse en los sectores de mayor desarrollo agropecuario. Tomada como base la división política, la red caminera en la Mesopotamia presenta la siguiente distribución:

CUADRO IX

EXTENSION DE LA RED CAMINERA EN KILOMETROS

| Provincia | Pavimento | Enripiado o mejorado | Tierra | Total |
|------------|-----------|----------------------|--------|--------|
| Entre Ríos | 1.050 | 990 | 3.600 | 5.640 |
| Corrientes | 610 | 740 | 5.500 | 6.850 |
| Misiones | 160 | - | 2.720 | 2.880 |
| TOTAL | 1.820 | 1.730 | 11.820 | 15.370 |

- 3.08 De las tres provincias de la Mesopotamia Entre Ríos es la que cuenta con la mayor concentración vial y de caminos pavimentados, seguida por Corrientes y Misiones.

La densidad de caminos por unidad de área da una idea más clara del desarrollo relativo de las redes.

CUADRO X
DENSIDAD DE CAMINOS KM/1000 KM²

| Provincia | Pavimentos | Ripiado o mejorado | Tierra |
|--------------------------|-------------|--------------------|--------------|
| Entre Ríos | 14,46 | 13,76 | 49,96 |
| Corrientes | 6,89 | 8,42 | 62,29 |
| Misiones | 5,31 | - | 91,24 |
| <u>Total Mesopotamia</u> | <u>9,52</u> | <u>9,13</u> | <u>62,14</u> |
| Buenos Aires | 22,73 | 2,45 | 65,15 |
| Córdoba | 19,25 | 5,26 | 83,50 |
| Santa Fé | 16,97 | - | 134,06 |
| <u>Total Argentina</u> | <u>7,92</u> | <u>9,07</u> | <u>54,87</u> |

- 3.09 En la Mesopotamia el mayor desarrollo vial se ha volcado fundamentalmente sobre los caminos que corren paralelos al Río Paraná. La materialización de los planes viales en ejecución o programados permitirá contar, en un corto plazo, con un recorrido pavimentado entre Puerto Iguazú y Brazo Largo por la orilla del Río Uruguay. La extensión de caminos pavimentados fuera de este itinerario básico es limitada no existiendo ninguna conexión de esta característica entre el Este y el Oeste Mesopotámico con excepción de la ruta que une Gualleguay a Gualleguaychú en el extremo sur. El tipo de camino mejorado con calzada de ripio ha sido muy utilizado en caminos nacionales en la zona Este de las provincias de Entre Ríos y Corrientes.

B. DESCRIPCIÓN

- 3.10 El programa que sería financiado parcialmente con los recursos del BID forma parte del plan vial general que tendrá lugar en la región mesopotámica, el cual comprende la construcción de aproximadamente 2.400 Km. de rutas troncales con un costo total del orden de los US\$200.000.000, la construcción de aproximadamente 1.125 Km. de caminos secundarios con un costo total del orden de los US\$50.000.000, y la ejecución de varios puentes sobre las vías fluviales de la región.
- 3.11 Con la terminación de la construcción del túnel subfluvial Paraná-Santa Fé, del Puente Corrientes-Barranquera y del propuesto cruce

combinado de Zárate-Brazo Largo ^{1/} la zona mesopotámica de la Argentina tendrá por primera vez conexiones terrestres con el resto del país.

- 3.12 El programa propuesto tiene por objeto no solo integrar mejor las economías de las Provincias Mesopotámicas, proporcionando carreteras que unan sus principales centros poblados y de producción, sino también integrar estas provincias con la zona del Gran Buenos Aires. Esta zona absorbe el 54% de la electricidad y el 60% del acero consumido por el país, agrupa a un tercio de la población argentina, 70% de los depósitos y 72% de los préstamos bancarios. Puede estimarse que cualquier provincia que se encuentre sin comunicación eficiente con Buenos Aires, tendrá un lento desarrollo.
- 3.13 El programa, además de mejorar la infraestructura vial de la región sur de la Mesopotamia, vincularía la región metropolitana argentina con las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones y estimularía una mayor integración regional y del país con sus vecinos del Este y del Norte mediante el Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué. Con la construcción de las rutas troncales previstas en el programa, los caminos alimentadores de las mismas y el Puente Internacional con Uruguay, se superaría la situación de aislamiento de dicha región mesopotámica respecto al resto del país y se establecería una vinculación de integración física con Uruguay que redundaría en el mejor aprovechamiento y desarrollo de los recursos regionales.
- 3.14 El programa se divide en tres proyectos: Proyecto de Rutas Nacionales, Proyecto del Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué y Proyecto de Rutas Provinciales los cuales se describen en las secciones siguientes. Los estudios de viabilidad técnica y económica de los proyectos Rutas Nacionales y Puente Fray Bentos-Puerto Unzué se encuentran completos e incluyen los diseños finales de ingeniería. En el caso del Proyecto de Rutas Provinciales se encuentran listos los estudios de factibilidad económica de las rutas localizadas en la Provincia de Entre Ríos, excepto el relativo al tramo entre Undinarráin y la Ruta Provincial 15, y están por completarse los estudios correspondientes a las distintas rutas de la Provincia de Corrientes.

^{1/} El primero ya fue puesto en servicio y el segundo está en construcción y cuenta con financiamiento del BID. El tercer proyecto será ejecutado por la DNV y sería financiado mediante créditos de proveedores y recursos externos de colocación de títulos públicos. El puente Zárate-Brazo Largo sería operado por la DNV mediante el cobro de peaje. En el capítulo de Conclusiones y Recomendaciones de este documento se ha incluido, una cláusula condicionando el primer desembolso para cualquiera de los tres préstamos, a la presentación al Banco del contrato firmado para la construcción del puente Zárate-Brazo Largo.

Asimismo, los diseños finales de ingeniería de las rutas que integran este proyecto serían concluidos este año. (Ver párrafos 3.41, 3.42 y 3.43).

1. Proyecto de Rutas Nacionales

- 3.15 Los trabajos contemplados bajo este proyecto comprenden la construcción de las obras de terracería, drenajes y pavimentación con concreto asfáltico de 215 Km. de rutas nacionales, cuyos tramos se mencionan a continuación:

| | | |
|-----|--|------------------|
| (a) | <u>Ruta Nacional No. 12</u> | |
| | Brazo Largo a Ceibas | 45,5 Km. |
| | Ceibas a Médanos | 26,2 Km. |
| | Médanos a Gualeguay | 37,7 Km. |
| (b) | <u>Ruta Nacional No. 14</u> | |
| | Ceibas a Sauce | 43,0 Km. |
| | Sauce a Empalme RP 20 | 30,4 Km. |
| (c) | <u>Ruta Nacional S/N</u> | |
| | Empalme RN 14 al Puente Internacional Fray Bentos- Puerto Unzué | 32,0 Km. |
| | Total | <u>214,8 Km.</u> |

- 3.16 Las características geométricas de las rutas nacionales se han determinado tomando en consideración: (a) el tipo de tránsito que deberá soportar cada ruta y (b) la topografía del terreno que atraviesa la carretera. Combinando estos dos factores se obtuvo el diseño adecuado. Se considera que los diseños de las carreteras del proyecto son adecuados para soportar los volúmenes de tránsito actuales y absorber el tránsito futuro durante la vida útil de las rutas, calculada en 25 años.

2. Proyecto del Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué

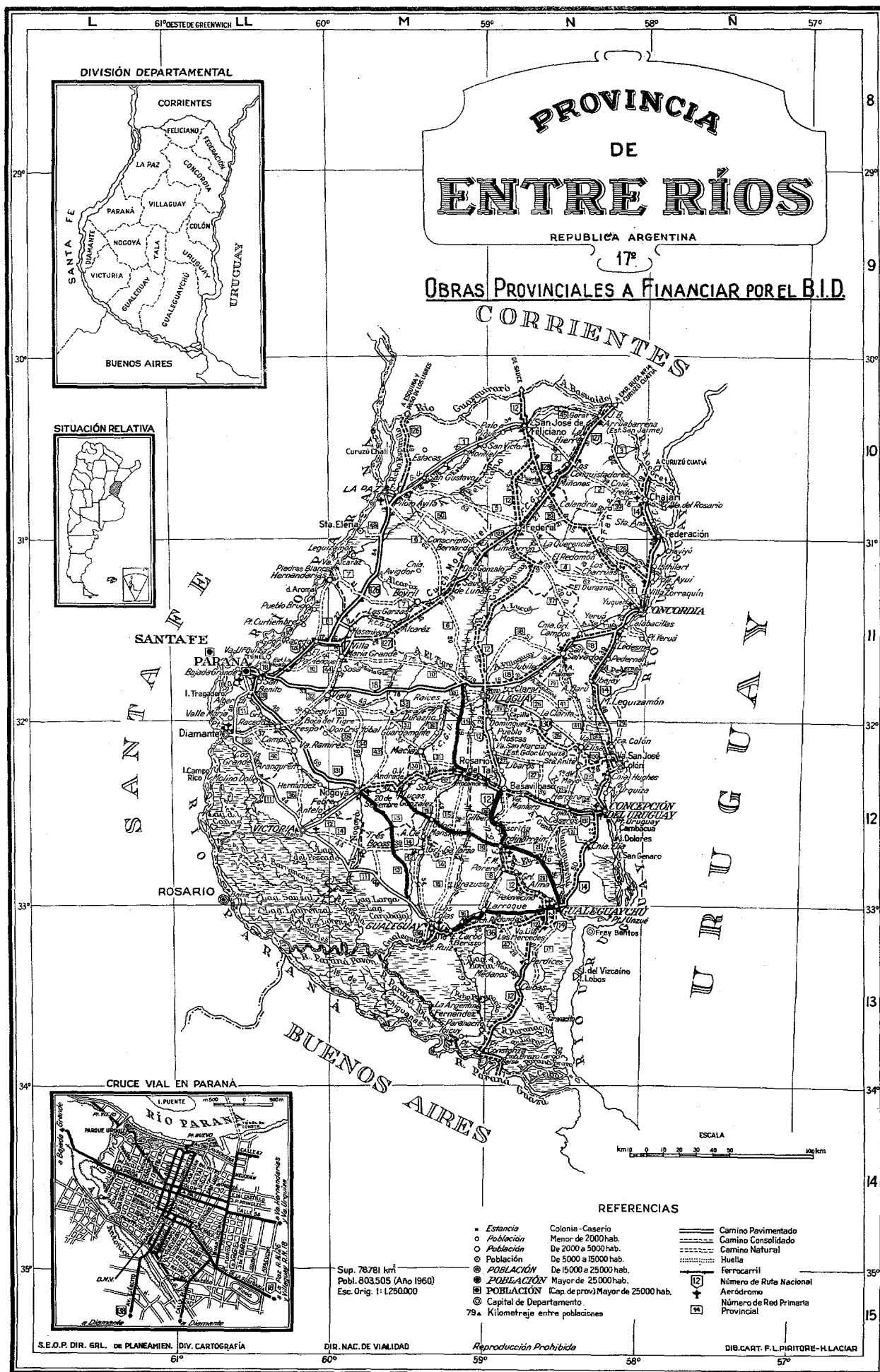
- 3.17 Este proyecto consiste en la construcción de un puente sobre el Río Uruguay y sus viaductos de acceso, entre las localidades de Puerto Unzué, Provincia de Entre Ríos (Argentina) y Fray Bentos, Departamento de Río Negro (Uruguay), con una longitud de aproximadamente 5,4 Km. Los límites de la obra son los puntos identificados en el terreno mediante los mojones A₁ (Lado Argentino, Km. 0.4555) y U₁ (Lado Uruguayo, Km. 5,821), que distan entre sí de 5,367 Km. El ancho de calzada es de 8,50 m. para permitir el tránsito de los vehículos en las dos sendas y además tiene dos veredas de 1,50 m. cada una para peatones.
- 3.18 La obra está dividida en los siguientes tramos: (a) un vano principal sobre el canal navegable del Río Uruguay con una luz de 220 metros

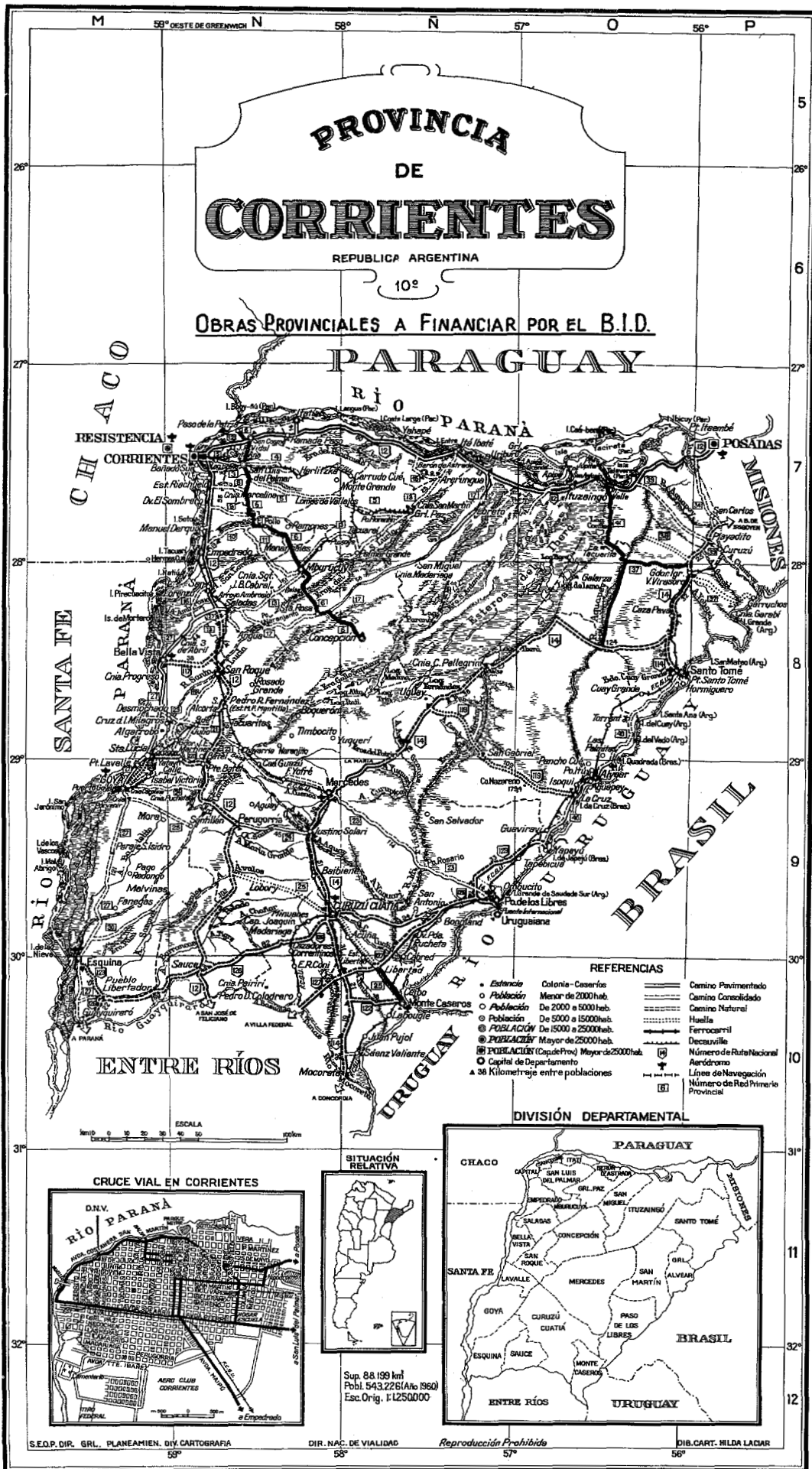
entre apoyos y una altura libre de 36 m. referida al cero de Fray Bentos; (b) dos vanos continuos al principal con luz de 145 m. entre apoyos; (c) 24 vanos secundarios, de 70 m. de luz entre pilas, correspondiendo 17 al lado argentino y 7 al lado uruguayo; (d) dos vanos de transición, uno a cada lado, de 55 m. de luz entre apoyos; (e) viaducto del lado argentino constituido por 26 vanos de 41,05 m. de luz entre apoyos y un vano final de 40,52 m. de luz entre pila y estribo; (f) obra de acceso (terraplén) entre A₁ 0,455 Km. y 2,07765 Km. del lado argentino y U₁ 5,486 Km. y 5,82188 Km. del lado uruguayo.

- 3.19 La superestructura del puente es de hormigón armado con elementos estructurales prefabricados y pretensados. Los vanos principales y los secundarios se construirán con vigas isostáticas del tipo cajón, consistente en una doble ménsula que recibe en sus extremos la carga de los tramos suspendidos de 40 m. de luz. El resto del puente, es decir, la superestructura del viaducto, consiste en vigas de hormigón armado simplemente apoyadas de 40 metros de luz. Las vigas y estribos son de hormigón armado hechas "in-situ". El puente estará debidamente iluminado y señalizado en la calzada y aceras con el objeto de facilitar el tránsito de vehículos y peatones. Asimismo, las cuatro pilas y los vanos sobre el canal estarán iluminados para el tránsito de embarcaciones, contando además con indicadores de mareas, correntógrafos, semáforos y sirenas como servicios auxiliares a la navegación.

3. Proyecto de Rutas Provinciales

- 3.20 Este proyecto comprende la construcción, mejoramiento y reconstrucción aproximadamente de 610 Km. de rutas provinciales que servirán de alimentadoras al sistema de rutas nacionales en las provincias de Entre Ríos y Corrientes, especialmente al Proyecto de Rutas Nacionales antes mencionado. Como se indicó anteriormente, están por completarse los estudios de factibilidad económica de las rutas localizadas en la Provincia de Corrientes y los del tramo entre Urdinarraín y la Ruta Provincial 15. En consecuencia los tramos actualmente indicados para la Provincia de Corrientes son tentativos y podrían ser reemplazados por otros. En el capítulo de Conclusiones y Recomendaciones de este documento se incluye una cláusula estableciendo que el primer desembolso para cualquiera de estas rutas o cualquiera substitución de rutas dentro del proyecto quedaría sujeto a la presentación de los estudios que comprueben la factibilidad técnica y económica de las mismas. Actualmente se encuentran seleccionados los siguientes tramos:





PROVINCIA DE CORRIENTES

REPUBLICA ARGENTINA

10°

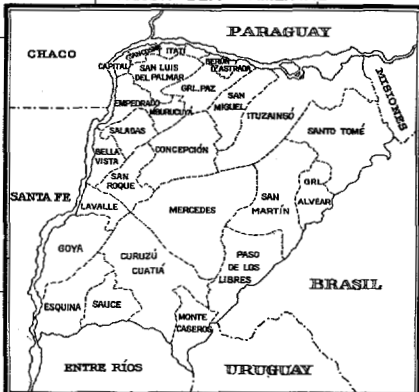
OBRAS PROVINCIALES A FINANCIAR POR EL B.I.D.

PARAGUAY

REFERENCIAS

- Estación Colonia-Caseros
- Población Menor de 2000 hab.
- Población De 2000 a 5000 hab.
- Población De 5000 a 15000 hab.
- Población De 15000 a 25000 hab.
- POBLACIÓN Mayor de 25000 hab.
- POBLACIÓN (Caudal Prov.) Mayor de 25000 hab.
- Capital de Departamento
- ▲ 38 Kilometraje entre poblaciones
- Camino Pavimentado
- Camino Consolidado
- Camino Natural
- Huella
- Ferrocarril
- Decauville
- Número de Ruta Nacional
- Aeródromo
- Línea de Navegación
- Número de Red Primaria Provincial

DIVISIÓN DEPARTAMENTAL



CRUCE VIAL EN CORRIENTES



SITUACIÓN RELATIVA



Sup. 88.199 km²
Pobl. 543.226 (Año 1980)
Esc. Orig. 1:250000

S.E.O.P. DIR. G.R.L. PLANEAMEN. D.Y. CARTOGRAFIA

DIR. NAC. DE VIALIDAD

Reproducción Prohibida

DIB. CART. HILDA LACAR

Provincia de Entre Ríos 1/

Obras básicas y pavimentación

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| RP 13 Nogoyá a Empalme RP 11 | 86,0 Km. |
| RP 15 Rosario de Tala a Empalme RN 18 | 63,0 Km. |
| RP 19 Lucas González a Empalme RP 15 | 49,0 Km. |
| RP 19 Empalme RP 15 a Urdinarraín | <u>35,0 Km.</u> |
| Subtotal | 233,0 Km. |

Reconstrucción

| | |
|----------------------------------|-----------------|
| RP 16 Gualaguay a Gualaguaychú | 80,0 Km. |
| RP 20 Gualaguaychú a Basavilbaso | <u>95,0 Km.</u> |
| Subtotal | 175,0 Km. |
| Total en la Provincia | 408,0 Km. |

Provincia de Corrientes 2/

Obras básicas y pavimentación

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| RP 6 RN 12 a RP 17 | 87,0 Km. |
| RP 41 Empalme RN 12 - Empalme RP 37 | 37,0 Km. |
| RP 37 RP 41 a Empalme RP 14 | 51,0 Km. |
| RP 25 Empalme RN 122 a Empalme RN 127 | <u>27,0 Km.</u> |
| Total en la Provincia | 202,0 Km. |
| Total General de Obras | 610,0 Km. |

- 3.21 Las características geométricas de las rutas provinciales también se han determinado tomando en consideración el tipo de tránsito que deben soportar las rutas y la topografía del terreno que atraviesa cada carretera.

-
- 1/ En la Provincia de Entre Ríos todos los tramos, salvo los 35 Kms. entre Urdinarraín y la Ruta Provincial 15, cuentan ya con estudios de factibilidad económica.
- 2/ Los estudios de factibilidad económica se encuentran en preparación y se espera que sean presentados al Banco para su aprobación antes de fines de 1970.

C - COSTO TOTAL

- 3.22 El costo total del programa a realizarse en territorio argentino y a cuyo financiamiento contribuirían los recursos de los préstamos, se estima en el equivalente de **US\$83,7 millones**, de los cuales 48,9% se destinaría al Proyecto de Rutas Nacionales, el 15,7% al Proyecto del Puente Fray Bentos-Puerto Unzué, y el 35,4% al Proyecto de Rutas Provinciales. 1/

1. Costo del Proyecto de Rutas Nacionales

- 3.23 El costo del Proyecto de Rutas Nacionales asciende al equivalente de **US\$40,9 millones**, el cual se descompone en los siguientes rubros:

CUADRO XI

PROYECTO DE RUTAS NACIONALES

(En miles de US\$ equivalentes)

| R u b r o s | Costos en Divisas | | | Costos en | | % |
|--|-------------------|-----------|-------|--------------|--------|-------|
| | Dírec. | Indirect. | Total | Moneda Local | Total | |
| a) <u>Construcción (215 Km)</u> | - | 4.883 | 4.883 | 27.725 | 32.608 | 79,7 |
| RN-12 - Brazo Largo-Ceibas | - | 3.304 | 3.304 | 10.815 | 14.119 | 34,5 |
| RN-12 - Ceibas-Médano | - | 292 | 292 | 3.277 | 3.569 | 8,7 |
| RN-12 - Médano-Gualeguay | - | 424 | 424 | 4.134 | 4.558 | 11,1 |
| RN-14 - Ceibas-Sauce | - | 355 | 355 | 4.006 | 4.361 | 10,7 |
| RN-14 - Sauce-Empalme RP-20 | - | 252 | 252 | 2.736 | 2.988 | 7,3 |
| - Empalme RN-14-Puente | - | 256 | 256 | 2.757 | 3.013 | 7,4 |
| b) <u>Imprevistos</u> | - | 732 | 732 | 3.748 | 4.480 | 11,0 |
| De construcción | - | 254 | 254 | 990 | 1.244 | 3,0 |
| Por elevación de costos | - | 478 | 478 | 2.758 | 3.236 | 8,0 |
| c) <u>Supervisión y Administración</u> | - | - | - | 1.660 | 1.660 | 4,1 |
| d) <u>Estudios de factibilidad</u> | - | - | - | 335 | 335 | 0,8 |
| e) <u>Otros gastos</u> | 1.617 | - | 1.617 | 200 | 1.817 | 4,4 |
| Intereses | 1.315 | - | 1.315 | 170 | 1.485 | 3,6 |
| Comisión de compromiso | 217 | - | 217 | 30 | 247 | 0,6 |
| Inspección y Vigilancia BID | 85 | - | 85 | - | 85 | 0,2 |
| Total | 1.617 | 5.615 | 7.232 | 33.668 | 40.900 | 100,0 |

1/ Se examinó el posible efecto de la devaluación del peso ocurrida el 18 de junio de 1970 sobre el costo del programa y no se consideró necesario reajustar el costo total del mismo ni el monto de los préstamos. Para mayores detalles véase Apéndice "K".

- 3.24 Los costos presentados en el cuadro anterior fueron estudiados por un consorcio de firmas de ingenieros consultores y verificados por las unidades técnicas del Banco. 1/ Los presupuestos estimados están basados en precios unitarios de reciente aplicación en obras similares. Asimismo, los cálculos de cantidades de obras reflejan los resultados obtenidos del cálculo de las distintas partidas de trabajo establecidas para cada tramo de carretera. Finalmente, el costo total del proyecto comprende, además, del costo neto de construcción, las estimaciones para imprevistos, gastos generales y servicios de ingeniería.
- 3.25 En la determinación de los costos netos de construcción, los consultores efectuaron un análisis de los precios unitarios que incluyó: el examen de las leyes y convenios salariales, los costos de equipos y máquinas, los costos de gastos de transporte, el costo de combustibles y lubricantes, los rendimientos de equipos y mano de obra, las dosificaciones y bases específicas de materiales, los resultados de ofertas y licitaciones públicas recientes y los datos de variaciones de costos de la Dirección Nacional de Vialidad.

2. Costo del Proyecto del Puente Fray Bentos-Puerto Unzué

- 3.26 El costo total del puente se estima en el equivalente de US\$18.680.000. Se ha acordado la proporción del 71,7% para Argentina y 28,3% para Uruguay en la distribución de determinados costos del puente entre los dos países. Estas relaciones se aplican a: (i) la construcción física de la obra, (ii) la contratación de consultores para la supervisión de la construcción del puente, (iii) los gastos de administración de COMPAU durante el período de construcción, y (iv) los imprevistos. Para Argentina estos rubros suman el equivalente de US\$10.996.000. Los estudios de factibilidad e ingeniería fueron financiados en proporciones iguales por ambos países y a la Argentina le correspondió aportar para estos fines el equivalente de US\$340.000 2/: Los rubros anteriores suman el equivalente de US\$11.336.000. Los demás costos del puente (parte Argentina) ascendentes a US\$1.764.000, se refieren a los gastos financieros del préstamo del Banco y a la contribución al Fondo de Inspección y Vigilancia del BID. La suma de las partidas anteriores alcanzan a un total de US\$13.100.000, cifra que representa la parte del costo del puente

1/ Lucio Berger Inc. y Sociedad Argentina de Estudios S.R.L. (véase párrafo 3.41).

2/ El costo de estos estudios sería reconocido a dichos gobiernos como parte de la contribución local al proyecto. En el cuadro de costos (ver párrafo 3.34) figura una partida de US\$340.000 correspondiente al financiamiento argentino de los mencionados estudios (véase Conclusiones y Recomendaciones).

a cargo de Argentina. Si a este monto se agregan los US\$5.580.000 ^{1/} correspondientes a la parte del costo del puente a ser cubierta por Uruguay, se llega a la suma de US\$18.680.000, o sea el costo total de la obra (ver Apéndice "J").

CUADRO XII

COSTO DEL PUENTE FRAY BENTOS-PUERTO UNZUE (PARTE ARGENTINA) 2/

(En miles de US\$ equivalentes)

| R u b r o s | Costos en Divisas | | | Costos en | | Total | % |
|--|-------------------|-----------|-------|--------------|--|--------|-------|
| | Direct. | Indirect. | Total | Moneda Local | | | |
| a) Construcción puente (71,7% de US\$12.145.425) | 1.472 | 1.969 | 3.441 | 5.267 | | 8.708 | 66,4 |
| b) Estudios de factibilidad e ingeniería (50% de US\$680.000) | 340 | - | 340 | - | | 340 | 2,6 |
| c) Consultores p/supervisión construcción puente (71,7% de US\$600.000) | 430 | - | 430 | - | | 430 | 3,3 |
| d) Gastos de Administración COMPAU durante construcción (71,7% de US\$300.000) | - | - | - | 215 | | 215 | 1,6 |
| e) Imprevistos | 256 | 395 | 651 | 992 | | 1.643 | 12,7 |
| De construcción (71,7% de US\$1.110.000) | 109 | 198 | 307 | 488 | | 795 | 6,1 |
| Por elevación costo (71,7% de US\$1.215.000) | 147 | 197 | 344 | 504 | | 848 | 6,6 |
| f) Otros gastos | 1.480 | - | 1.480 | 284 | | 1.764 | 13,4 |
| Intereses | 1.204 | - | 1.204 | 244 | | 1.448 | 11,0 |
| Comisión de Compromiso | 196 | - | 196 | 40 | | 236 | 1,8 |
| Inspección y Vigilancia | | | | | | | |
| BID | 80 | - | 80 | - | | 80 | 0,6 |
| Total | 3.978 | 2.364 | 6.342 | 6.758 | | 13.100 | 100,0 |

1/ Esta suma sería financiada parcialmente con dos préstamos del BID por un monto total de US\$4,8 millones (US\$3,6 millones con cargo a los recursos ordinarios de capital del Banco y US\$1,2 millones con cargo a los recursos argentinos) y el restante con aporte local.

2/ Para el costo total del puente ver Apéndice "J".

- 3.27 Los estimados de costo de este proyecto fueron realizados por la firma consultora Tudor Engineering Company e Hidrosud Argentina. Los cálculos de cantidades de obra se determinaron en base a los diseños finales de las alternativas estudiadas para el puente y los precios unitarios están ajustados a cotizaciones recientes para obras de naturaleza similar. En cuanto a la metodología usada cabe destacar que se calcularon los costos detallados de los rubros siguientes: mano de obra, equipos, materiales permanentes, materiales de consumo y subcontratación. Sobre el costo neto así estimado se agregó un 30% por concepto de gastos generales, beneficios del contratista e imprevistos. En el cálculo de los costos externos directos e indirectos del proyecto se considero que los costos directos estarían representados por el acero para pretensado; parte del acero estructural; el 50% de los gastos generales del contratista y la parte correspondiente de los costos de los estudios, diseños y supervisión del proyecto. Los costos indirectos que representan el 18,2% del costo total del proyecto, corresponden a la depreciación del equipo que se utilizaría en la construcción.

3. Costo del Proyecto de Rutas Provinciales

- 3.28 El costo del proyecto de rutas provinciales alcanzaría al equivalente de US\$29,7 millones, conforme a la siguiente distribución.

CUADRO XIII

COSTO DEL PROYECTO DE RUTAS PROVINCIALES

(En miles de US\$ equivalentes)

| R u b r o s | Costos en Divisas | | | Costos en | | % |
|--------------------------------------|-------------------|-----------|-------|--------------|--------|-------|
| | Direct. | Indirect. | Total | Moneda Local | Total | |
| a) <u>Construcción</u> (600 Km) | - | 2.267 | 2.267 | 18.343 | 20.610 | 69,4 |
| Prov. Entre Ríos (398) | - | 1.500 | 1.500 | 12.139 | 13.639 | 46,0 |
| RP13 - Nogoyá-Empalme RP11 | - | 283 | 283 | 2.289 | 2.572 | 8,7 |
| RP15 - Rosario del Tala-Emp. RN18 | - | 238 | 238 | 1.925 | 2.163 | 7,3 |
| RP19 - Lucas González-Emp. RP15 | - | 158 | 158 | 1.279 | 1.437 | 4,8 |
| RP19 - Emp. RP15 - Urdinarraín | - | 159 | 159 | 1.284 | 1.443 | 4,9 |
| RP16 - Gualaguay-Gualaguaychú | - | 244 | 244 | 1.978 | 2.222 | 7,5 |
| RP20 -Gualaguaychú-Basivilbaso | - | 418 | 418 | 3.384 | 3.802 | 12,8 |
| Prov. de Corrientes (202) | - | 767 | 767 | 6.204 | 6.971 | 23,4 |
| RP 6 - Km25 RN12-RP17 | - | 330 | 330 | 2.672 | 3.002 | 10,1 |
| RP41 - Empalme RN12-Emp.RP37 | - | 140 | 140 | 1.137 | 1.277 | 4,3 |
| RP37 - RP41 - RN14 | - | 194 | 194 | 1.566 | 1.760 | 5,9 |
| RP25-Emp.RN122-Emp.RN127 | - | 103 | 103 | 829 | 932 | 3,1 |
| b) <u>Imprevistos</u> | - | 587 | 587 | 4.727 | 5.314 | 17,9 |
| De construcción | - | 360 | 360 | 2.916 | 3.276 | 11,0 |
| Por elevación de costos | - | 227 | 227 | 1.811 | 2.038 | 6,9 |
| c) <u>Supervisión Administración</u> | - | - | - | 1.195 | 1.195 | 4,0 |
| d) <u>Estudios de factibilidad</u> | 400 | - | 400 | 389 | 789 | 2,7 |
| e) <u>Otros gastos</u> | 270 | - | 270 | 1.522 | 1.792 | 6,0 |
| Intereses | - | - | - | 1.382 | 1.382 | 4,6 |
| Comisión de Compromiso | 100 | - | 100 | 140 | 240 | 0,8 |
| Inspección y Vigilancia BID | 170 | - | 170 | - | 170 | 0,6 |
| Total | 670 | 2.854 | 3.524 | 26.176 | 29.700 | 100,0 |

3.29 Los consultores Louis Berger Inc. y Sociedad Argentina de Estudios S.R.L. también efectuaron los análisis de costos para las rutas provinciales en la Provincia de Entre Ríos y utilizaron los mismos criterios aplicados para la determinación de los precios unitarios en el estudio de factibilidad técnico-económica de la Ruta Nacional 14. (Véanse párrafos 3.24 y 3.25).

3.30 Los procedimientos utilizados para el cálculo de construcción se consideran adecuados y se indican a continuación:

- a) Se definió una sección transversal típica;
- b) Se consideró el movimiento de tierras mínimo para lograr una raze que permita velocidades del orden de 70/80 Kms. por hora;
- c) Se calculó el volumen de enripiado, suelo seleccionado y tratamiento superficial doble necesario en cada caso, considerando una distancia de transporte de 100 a 150 Kms.;
- d) Se determinó el número de puentes y alcantarillas importantes encontradas en el reconocimiento y se definió el tipo de alcantarilla promedio;
- e) Se adoptó un diseño simple para el pavimento sin incorporar materias estabilizantes, tales como cal, cemento, etc.

3.31 Para las rutas de Corrientes se aplicó el costo promedio por Km. establecido para los caminos de Entre Ríos. Sin embargo, tomando en cuenta las limitaciones del cálculo se ha considerado conveniente aumentar, en ambas provincias, el porcentaje de los imprevistos a un 25%, incluyendo un 3% anual de previsión por elevación de los costos de construcción. En lo que respecta a la estimación de las importaciones indirectas dentro de los costos de construcción se ha adoptado un porcentaje de 11% basado en los resultados obtenidos al estudiar estas materias para los cinco tramos de las Rutas Nacionales 12 y 14.

3.32 El cuadro siguiente contiene un resumen, por proyecto, de las inversiones que se harían:

CUADRO XIV

COSTO TOTAL DEL PROGRAMA

(En miles de US\$ equivalentes)

| Programa Vial de la Mesopotamia e Interco- nexión con el Uruguay | Costos en Divisas | | | Costos en | | % |
|--|-------------------|-----------|--------|--------------|----------------------|-------|
| | Direct. | Indirect. | Total | Moneda Local | Total | |
| I - Proyecto Rutas Nacio- nales (OC) | 1.617 | 5.615 | 7.232 | 33.668 | 40.900 | 48,8 |
| II - Proyecto Puente Fray Bentos-Puerto Unzué (OC) | 3.978 | 2.364 | 6.342 | 6.758 | 13.100 ^{1/} | 15,7 |
| Subtotal (I + II) | 5.595 | 7.979 | 13.574 | 40.426 | 54.000 | 64,5 |
| III - Proyecto de Rutas Pro- vinciales (FOE) | 670 | 2.854 | 3.524 | 26.176 | 29.700 | 35,5 |
| Total del Programa | 6.265 | 10.833 | 17.098 | 66.602 | 83.700 | 100,0 |

^{1/} Costo de la parte Argentina (Ver Apéndice "J").

3.33 Del cuadro anterior se desprende que el programa en su conjunto ocasionaría un gasto en divisas del equivalente de US\$17,1 millones de los cuales US\$6,3 millones serían costos directos y US\$10,8 millones indirectos.

D - PLAN DE FINANCIAMIENTO

1. Esquema General

3.34 El plan de financiamiento de acuerdo con la fuente y aplicación de fondos del mismo se resume a continuación:

COSTO TOTAL Y PLAN DE FINANCIAMIENTO DEL PROGRAMA 1/

Rev.

(En miles de US\$)

| RUBROS | PRESTAMOS DEL BID | | | | | | | APORTE LOCAL | | |
|---|------------------------|------------|--------|---------------------|--------|-----------------|--------|------------------------|-------------------|--------|
| | MONEDAS DE USO | | | | | | | GASTOS EN MONEDA LOCAL | GASTOS EN DIVISAS | TOTAL |
| | EN DIVISAS | | | | | | | | | |
| | PARA GASTOS EN DIVISAS | | | PARA GASTOS LOCALES | | EN MONEDA LOCAL | TOTAL | | | |
| | DIRECTOS | INDIRECTOS | TOTAL | LOCALES | TOTAL | | | | | |
| recto Rutas Nacionales (OC) | 85 | 5.615 | 5.700 | 1.550 | 7.250 | 1.250 | 8.500 | 30.868 | 1.532 | 32.400 |
| onstrucción (215 Kms.) | - | 4.883 | 4.883 | 1.172 | 6.055 | 945 | 7.000 | 25.608 | - | 25.608 |
| mprevistos | - | 732 | 732 | 378 | 1.110 | 305 | 1.415 | 3.065 | - | 3.065 |
| upervisión y Administración | - | - | - | - | - | - | - | 1.660 | - | 1.660 |
| studios de Factibilidad | - | - | - | - | - | - | - | 335 | - | 335 |
| tros Gastos | 85 | - | 85 | - | 85 | - | 85 | 200 | 1.532 | 1.732 |
| ntereses | - | - | - | - | - | - | - | 170 | 1.315 | 1.485 |
| omisión de Compromiso | - | - | - | - | - | - | - | 30 | 217 | 247 |
| nspección y Vigilancia BID | 85 | - | 85 | - | 85 | - | 85 | - | - | - |
| recto Puente Fray Bentos-Puerto Unzué (OC) 2/ | 2.238 | 2.364 | 4.602 | 1.748 | 6.350 | 1.650 | 8.000 | 3.360 | 1.740 | 5.100 |
| onstrucción (71,7% de US\$12.145.425) | 1.472 | 1.969 | 3.441 | 1.457 | 4.898 | 1.376 | 6.274 | 2.434 | - | 2.434 |
| studios de Factibilidad e Ingeniería | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 50% de US\$680.000) | - | - | - | - | - | - | - | - | 340 | 340 |
| onsultores para Supervisión Construcción | 430 | - | 430 | - | 430 | - | 430 | - | - | - |
| uente (71,7% de US\$600.000) | - | - | - | - | - | - | - | 215 | - | 215 |
| astos de Administración COMPAU durante Cons- | - | - | - | - | - | - | - | 427 | - | 427 |
| trucción (71,7% de US\$300.000) | 256 | 395 | 651 | 291 | 942 | 274 | 1.216 | 284 | 1.400 | 1.684 |
| mprevistos | 80 | - | 80 | - | 80 | - | 80 | 244 | 1.204 | 1.448 |
| ntereses | - | - | - | - | - | - | - | 40 | 196 | 236 |
| omisión de Compromiso | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| nspección y Vigilancia BID | 80 | - | 80 | - | 80 | - | 80 | - | - | - |
| SUBTOTAL (I + II) | 2.323 | 7.979 | 10.302 | 3.298 | 13.600 | 2.900 | 16.500 | 34.228 | 3.272 | 37.500 |
| recto de Rutas Provinciales (FOE) | 170 | 2.854 | 3.024 | 2.476 | 5.500 | 11.500 | 17.000 | 12.200 | 500 | 12.700 |
| onstrucción (600 Kms.) | - | 2.267 | 2.267 | 1.962 | 4.229 | 9.114 | 13.343 | 7.267 | - | 7.267 |
| rovincia Entre Ríos (398 Kms.) | - | 1.550 | 1.500 | 1.298 | 2.798 | 6.030 | 8.828 | 4.811 | - | 4.811 |
| rovincia Corrientes (202 Kms.) | - | 767 | 767 | 664 | 1.431 | 3.084 | 4.515 | 2.456 | - | 2.456 |
| mprevistos | - | 587 | 587 | 514 | 1.101 | 2.386 | 3.487 | 1.827 | - | 1.827 |
| upervisión y Administración | - | - | - | - | - | - | - | 1.195 | - | 1.195 |
| studios de Factibilidad | - | - | - | - | - | - | - | 389 | 400 | 789 |
| tros Gastos | 170 | - | 170 | - | 170 | - | 170 | 1.522 | 100 | 1.622 |
| ntereses | - | - | - | - | - | - | - | 1.382 | - | 1.382 |
| omisión de Compromiso | - | - | - | - | - | - | - | 140 | 100 | 240 |
| nspección y Vigilancia BID | 170 | - | 170 | - | 170 | - | 170 | - | - | - |
| TOTAL DEL PROGRAMA | 2.493 | 10.833 | 13.326 | 5.774 | 19.100 | 14.400 | 33.500 | 46.428 | 3.772 | 50.200 |

gunas diferencias entre estas cifras y las del informe técnico que se deben a ajustes y a la composición de las monedas de pago de los intereses de la parte Argentina.

- 3.35 El costo total del programa sería financiado en un 40% con los recursos de los préstamos y en un 60% con el aporte local. El plan de financiamiento de acuerdo con el origen y uso de monedas sería el siguiente:

b) de acuerdo con el origen y uso de monedas:

FUENTE Y USO DE MONEDAS
(En miles de US\$ equivalentes)

| PROGRAMA VIAL DE LA MESOPOTAMIA E INTERCONEXION CON EL URUGUAY | MONEDAS DE ORIGEN | | MONEDAS DE USO | | TOTAL |
|--|-------------------|--------|----------------|--------|--------|
| | DIVISAS | LOCAL | DIVISAS | LOCAL | |
| I - <u>Proyecto Rutas Nacionales</u> | | | | | |
| Préstamo del BID (CO) | 7.250 | 1.250 | 5.700 | 2.800 | 8.500 |
| Aporte Local | - | 32.400 | 1.532 | 30.868 | 32.400 |
| Subtotal | 7.250 | 33.650 | 7.232 | 33.668 | 40.900 |
| II - <u>Proyecto Puente Fray Bentos-Puerto Unzué</u> ^{1/} | | | | | |
| Préstamo del BID (CO) | 6.350 | 1.650 | 4.602 | 3.398 | 8.000 |
| Aporte Local | - | 5.100 | 1.740 | 3.360 | 5.100 |
| Subtotal | 6.350 | 6.750 | 6.342 | 6.758 | 13.100 |
| Subtotal (I + II) | | | | | |
| Préstamos del BID (CO) | 13.600 | 2.900 | 10.302 | 6.198 | 16.500 |
| Aporte Local | - | 37.500 | 3.272 | 34.228 | 37.500 |
| TOTAL | 13.600 | 40.400 | 13.574 | 40.426 | 54.000 |
| III - <u>Proyecto Rutas Provinciales</u> | | | | | |
| Préstamo del BID (FOE) | 5.500 | 11.500 | 3.024 | 13.976 | 17.000 |
| Aporte Local | - | 12.700 | 500 | 12.200 | 12.700 |
| TOTAL | 5.500 | 24.200 | 3.524 | 26.176 | 29.700 |
| TOTAL DEL PROGRAMA | 19.100 | 64.600 | 17.098 | 66.602 | 83.700 |
| Préstamos del BID | 19.100 | 14.400 | 13.326 | 20.174 | 33.500 |
| CO | 13.600 | 2.900 | 10.302 | 6.198 | 16.500 |
| FOE | 5.500 | 11.500 | 3.024 | 13.976 | 17.000 |
| Aporte Local | - | 50.200 | 3.772 | 46.428 | 50.200 |
| Proyecto I | - | 32.400 | 1.532 | 30.868 | 32.400 |
| Proyecto II | - | 5.100 | 1.740 | 3.360 | 5.100 |
| Proyecto III | - | 12.700 | 500 | 12.200 | 12.700 |

^{1/} Costo de la parte Argentina.

2. Préstamos del BID

- 3.36 El préstamo del Capital Ordinario para el proyecto de Rutas Nacionales estaría compuesto por US\$7.250.000 en divisas y US\$1.250.000 en moneda local. Las divisas representan los siguientes montos: US\$85.000 gastos directos en divisas (inspección y vigilancia del Banco), US\$5.615.000 gastos indirectos en divisas (depreciación de maquinaria importada e imprevistos), y US\$1.550.000 en divisas para gastos locales. Esta última cifra es aproximadamente igual al monto de gastos directos en divisas (US\$1.532.000) que el prestatario debería financiar por concepto de cargos financieros durante el período de construcción.
- 3.37 El préstamo del Capital Ordinario para el puente estaría compuesto por US\$6.350.000 en divisas y US\$1.650.000 en moneda local. Las divisas representan los siguientes montos: US\$2.238.000 gastos directos en divisas (materiales para la construcción, consultores para supervisión, imprevistos e inspección y vigilancia), US\$2.364.000 gastos indirectos en divisas (depreciación de maquinaria importada e imprevistos) y US\$1.748.000 en divisas para gastos locales. Esta última cifra es aproximadamente igual al monto de gastos directos en divisas (US\$1.740.000) que el prestatario debería financiar por concepto de cargos financieros en divisas durante el período de construcción y la suma en divisas pagada por concepto de los estudios de factibilidad.
- 3.38 El préstamo con recursos del Fondo para Operaciones Especiales para el proyecto de Rutas Provinciales estaría compuesto por US\$5.500.000 en divisas y US\$11.500.000 en moneda local. Las divisas representan los siguientes montos: US\$170.000 gastos directos en divisas (inspección y vigilancia del Banco), US\$2.854.000 gastos indirectos en divisas (depreciación de maquinaria e imprevistos) y US\$2.476.000 en divisas para gastos locales. Si de esta última cifra se deducen los gastos directos en divisas que el prestatario financiaría por los estudios de factibilidad (US\$400.000) y por concepto de cargos financieros en divisas durante el período de construcción (US\$100.000), el saldo de US\$1.976.000 de divisas para gastos locales representaría un 35,9% de las divisas del préstamo del Fondo para Operaciones Especiales. Esa cantidad en divisas para gastos locales se justifica puesto que el total del programa asciende a US\$83,7 millones de los cuales el Banco financiaría solamente US\$19,1 millones en divisas y US\$14,4 millones en pesos argentinos. Los desembolsos en pesos argentinos tendrían efectos monetarios importantes en la economía argentina.

3. Aporte Local

- 3.39 La DNV aportaría al programa el equivalente de US\$50,2 millones, de los cuales US\$32,4 millones serían para el Proyecto de Rutas Nacionales, US\$5,1 millones para la parte Argentina del Proyecto del Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué y US\$12,7 millones para el Proyecto de Rutas Provinciales. Como se indica en el Párrafo 2.50 el aporte local para los tres préstamos representa sólo un 7,4% de los recursos de origen impositivo de la DNV en el año de mayor incidencia.
- 3.40 El examen de las fuentes de recursos y la situación financiera de la DNV (Véase al respecto Párrafos 2.40 a 2.43 y 2.45 a 2.48), permite concluir que el aporte local se realizaría sin dificultades y en la oportunidad adecuada.

E. EJECUCION DEL PROGRAMA

1. Estado de los estudios

- 3.41 Los estudios de factibilidad técnico y económicos para las Rutas Nacionales fueron realizados por firmas consultoras contratadas por la DNV. Los estudios correspondientes a la Ruta Nacional 12 fueron efectuados en 1966 por la firma ITALO CONSULT de Roma y financiados con recursos de la DNV. En 1969 dichos estudios fueron revisados y actualizados por Louis Berger Inc. y Sociedad Argentina de Estudios S. R. L. como parte del estudio del "Complejo Zárate-Brazo Largo-Ruta Nacional No. 14" el cual fue financiado con recursos de la AID y de la DNV. El estudio realizado por ITALO CONSULT incluye los diseños finales de ingeniería que han sido aceptados por la DNV y considerados satisfactorios por los funcionarios técnicos del Banco. La Ruta Nacional 14 fue estudiada por el consorcio Louis Berger Inc. y Sociedad Argentina de Estudios S. R. L., y los estudios incluyen, además de la justificación económica, los proyectos de ingeniería de los distintos tramos de la carretera. Los diseños finales de ingeniería han sido aprobados por la DNV y también estimados satisfactorios por el BID.
- 3.42 Los estudios de factibilidad técnica y económica para el puente, fueron realizados en 1969 por las firmas Tudor Engineering Co. e Hidrosud Argentina contratados para tal efecto por COMPAU. La parte correspondiente a la factibilidad económico-financiera fue preparada por subcontrato de la firma Cueto-Rua y Consultores Asociados, bajo la supervisión de Tudor Engineering Co. El alcance de los estudios contratados incluyó la elaboración de planos finales de ingeniería para la construcción del puente, así como los documentos para la licitación correspondiente, los cuales ya han sido aprobados por COMPAU.
- 3.43 Los estudios de factibilidad técnica y económica para los caminos en la Provincia de Entre Ríos, han sido efectuados por la Sociedad Argentina de Estudios S. R. L. y Louis Berger Inc. La selección de los caminos se hizo utilizando el método del grado de circuito. Para completar el análisis, se hizo un estudio de los volúmenes de tránsito (TMDA), necesarios para justificar una inversión dada en los caminos seleccionados. Los estudios de factibilidad de los caminos de la provincia de Corrientes, han sido encomendados a Louis Berger Inc. y Sociedad Argentina de Estudios S. R. L. y se seguirá la misma metodología de trabajo. Los estudios finales de ingeniería de las Rutas Provinciales de Entre Ríos y Corrientes, serán realizados por personal de la Dirección Nacional de Vialidad y por consultores y se espera serán terminados a fines del presente año.

2. Calendario de Desembolsos

- 3.44 Se estima que el programa podría ejecutarse en un período aproximado de 3-1/2 años de acuerdo con el siguiente calendario de desembolsos:

CUADRO XVII

CALENDARIO DE DESEMBOLSOS

(En miles de US\$ dólares)

| PROYECTOS | AÑO I | | AÑO II | | AÑO III | | AÑO IV 1/ | | T O T A L | |
|-------------------------------------|-------|-------|--------|--------|---------|--------|-----------|--------|-----------|---------|
| | BID | LOCAL | BID | LOCAL | BID | LOCAL | BID | LOCAL | BID | LOCAL G |
| Rutas Nacionales | 335 | 132 | 2.470 | 10.568 | 3.995 | 15.240 | 1.700 | 6.460 | 8.500 | 32.400 |
| Rutas Provinciales | 42 | 917 | 5.568 | 3.281 | 7.990 | 5.980 | 3.400 | 2.522 | 17.000 | 12.700 |
| Puente Fray Bentos- Puerto Unzué | 20 | 524 | 2.620 | 1.167 | 3.647 | 2.335 | 1.713 | 1.074 | 8.000 | 5.100 |
| T O T A L | 397 | 1.573 | 10.658 | 15.016 | 15.632 | 23.555 | 6.813 | 10.056 | 33.500 | 50.200 |
| TOTAL ANUAL | 1.970 | | 25.674 | | 39.187 | | 16.869 | | 83.700 | |
| PORCENTAJE | 2,4% | | 30,7% | | 46,8% | | 20,1% | | 100,0% | |

1/ Seis meses.

3. Procedimientos de Ejecución

- 3.45 La Dirección Nacional de Vialidad Argentina otorgaría por contrato a firmas constructoras la construcción de las Rutas Nacionales y Provinciales del Programa. Los procedimientos de licitación pública internacional en el caso de estas rutas deberían cumplir con los requisitos establecidos por las leyes Argentinas y estar de acuerdo con las normas y procedimientos establecidos por el Banco. La construcción del Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué sería también realizada por contrato con empresas o consorcios debidamente calificados que reúnan individual o colectivamente experiencia reconocida en importantes obras de ingeniería similares a ésta. Los procedimientos de licitación pública internacional en el caso del puente deberán ajustarse tanto a las leyes Argentinas como Uruguayas y estar de acuerdo con las normas y procedimientos establecidos por el Banco.

De conformidad con las recomendaciones de los consultores se ha estimado que para las Rutas Nacionales se harían cinco licitaciones, cuyos montos variarían entre 3 y 5 millones de dólares aproximadamente y una licitación por un monto de 14 millones de dólares. Para las Rutas Provinciales de Entre Ríos se ha considerado realizar una licitación por cada uno de los seis tramos que las constituyen, con valores que oscilan entre 1.4 y 3.8 millones de dólares. Para el Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué se ha considerado hacer una sola licitación.

4. Consultores

- 3.46 La ejecución de las obras relacionada con los proyectos de Rutas Nacionales y Provinciales sería supervisada por medio de firmas de ingenieros consultores nacionales contratadas por la DNV para garantizar que todos los procedimientos de construcción se ajusten a los planos, especificaciones y documentos del contrato y asegurar la buena calidad de las obras. COMPAU contrataría los servicios de una firma de ingenieros consultores mediante un procedimiento de competencia internacional para la dirección y supervisión técnica de las obras relacionadas con el Proyecto del Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué.
- 3.47 En general la contratación de los ingenieros consultores debería ajustarse a los siguientes procedimientos:
- (a) DNV y COMPAU en su caso someterían a la aprobación del Banco para la contratación de los respectivos consultores: i) el procedimiento a usarse en la selección de las firmas; ii) los términos de referencia describiendo el alcance del trabajo de los consultores; iii) la lista de firmas o consorcios a quienes se invitaría a presentar propuestas.
 - (b) Después de la aprobación por el Banco de los tres aspectos mencionados anteriormente, la DNV y COMPAU solicitarían propuestas sin determinación de precios por lo menos a tres de las firmas que hayan sido aprobadas por el Banco. Asimismo seleccionarían las propuestas más adecuadas a las necesidades específicas de los respectivos proyectos

y someterían para la aprobación del Banco los contratos negociados con las firmas proponentes. Los contratos deberían contener una cláusula que permita la comunicación directa entre el Banco y las firmas consultoras en todos aquellos aspectos relativos a la ejecución de los proyectos.

- 3.48 En el caso del Proyecto de Rutas Nacionales el alcance del trabajo de los ingenieros consultores que serían contratados por la DNV, comprendería la revisión de los planos de ingeniería para las obras mencionadas; la revisión de los documentos de licitación; el análisis de las ofertas recibidas y recomendación sobre la adjudicación de los contratos de construcción y la adecuada supervisión de la construcción de las obras. En el caso del Proyecto de Rutas Provinciales, los consultores prepararían los planos de ingeniería para las obras mencionadas y los documentos de licitación; harían el análisis de las ofertas recibidas y opinarían sobre la adjudicación de los contratos de construcción; y supervisarían la construcción de las obras. Los ingenieros consultores asumirían la responsabilidad técnica de los diseños, responderían por la supervisión de la ejecución de las obras y asignarían además el personal clave que fuera necesario, el cual sería asistido por personal auxiliar designado por la DNV. Los ingenieros consultores comunicarían directamente a la DNV todo aquello relativo al avance y progreso de los proyectos proporcionando copia de esta correspondencia al BID.
- 3.49 En el caso del Proyecto del Puente Fray Bentos-Puerto Unzué, donde el diseño final ya esté listo, los servicios de los ingenieros consultores que serían contratados por COMPAU comprenderían la preparación de los documentos de licitación, el análisis de las ofertas recibidas, la recomendación sobre la adjudicación de los contratos de construcción y la adecuada supervisión de la construcción de las obras. Los ingenieros consultores asumirían la responsabilidad técnica de los diseños y responderían por la supervisión de la ejecución de las obras. Además, designarían el personal clave que sería necesario, quienes serían asistidos por personal auxiliar designado por COMPAU. Los ingenieros consultores comunicarían directamente a COMPAU lo relativo al avance y progreso del proyecto, proporcionando copia de esta correspondencia al BID.
- 3.50 Como se señala en el Párrafo 2.78, COMPAU contrataría los servicios de una firma de contadores públicos independientes para asegurar su adecuado funcionamiento administrativo durante la fase de construcción de las obras y en la etapa posterior de funcionamiento del puente. Dichos servicios deberían comprender los siguientes campos: 1/
- (a) Estudio de la organización de la entidad en el área de administración financiera con el fin de establecer una estructura y normas de funcionamiento que satisfagan a los requerimientos

1/ Se estima el costo de este trabajo en el equivalente de US\$30.000, que sería financiado con los recursos del préstamo que el Banco otorgaría a la República Oriental del Uruguay.

operativos futuros de la misma, teniendo en cuenta la necesidad de establecer una adecuada separación de funciones; definir atribuciones, responsabilidades y líneas de mando y determinar cuantitativa y cualitativamente la planta de personal.

- (b) Preparación de procesos administrativos, financieros y contables teniendo en cuenta, entre otros factores, la naturaleza jurídica supra-nacional de la entidad, el régimen de autorizaciones necesarias, los formularios y registros preliminares a establecer, el control interno de informes y de comunicación que es también necesario establecer entre COMPAU y los Gobiernos de Argentina y Uruguay y todos los demás sistemas internos que sean necesarios para mantener un control adecuado de la administración, de la contabilidad, del presupuesto y de las recaudaciones por peaje.
- (c) Creación de una unidad de auditoría interna adecuada al tipo de operaciones que realizaría COMPAU, y
- (d) Determinación de la información de tipo financiero y/o estadística que se necesitaría a los distintos niveles para la toma de decisiones óptimas y que se utilizarían como herramientas de control y planificación.

5. Peaje

3.51 El Puente Fray Bentos-Puerto Unzué sería operado por COMPAU mediante el cobro de peaje. El producto del peaje tendría por objeto:

- (a) Cubrir los gastos de operación y mantenimiento del puente.
- (b) Construir una reserva para cubrir el equivalente de tres meses del costo de operación del puente y que se estima en una suma equivalente a US\$15.000.
- (c) Traspasar a los Gobiernos de Argentina y Uruguay, en la misma proporción en que ambos Gobiernos hayan contribuido a la realización del proyecto, los excedentes que resulten de las recaudaciones del peaje.

6. Mantenimiento

3.52 El mantenimiento de las Rutas Nacionales es responsabilidad de la Dirección Nacional de Vialidad, la cual realiza las tareas correspondientes por medio de su Dirección General de Conservación y de los distritos regionales. El mantenimiento de las Rutas Provinciales es ejecutado por las Direcciones Provinciales de Vialidad. La Dirección Nacional de Vialidad se comprometería a realizar por sí misma o por medio de las respectivas Direcciones Provinciales de Vialidad un mantenimiento adecuado de todas las carreteras que se financiarían con los recursos de los préstamos.

- 3.53 Al respecto cabe mencionar que la DNV ha destinado, durante los últimos 3 años, una suma considerable de sus recursos al mantenimiento de carreteras, conforme lo indican los datos siguientes:

(En miles de US\$ equivalentes)

| | <u>1967</u> | <u>1968</u> | <u>1969</u> |
|--------------|-------------|-------------|-------------|
| Conservación | 33.818 | 36.832 | 39.865 |

- 3.54 El costo promedio de conservación por Km/año de la red caminera de Argentina presentó para el período 1967-1969 las siguientes cifras:

(En US\$ equivalentes)

| | <u>1967</u> | <u>1968</u> | <u>1969</u> |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|
| Costo Promedio Km/año | 789 | 860 | 931 |

- 3.55 El costo promedio de conservación por Km/año de esa red según el tipo de calzada se ha estimado para 1970 en la forma siguiente:

| TIPO DE CALZADA | LONGITUD Conserva- da Km. | COSTO PROMEDIO Km/año (US\$1.00) <u>1/</u> |
|------------------------------------|---------------------------------|--|
| "A" - Pavimento de tipo superior | 5.705 | 1.300 |
| "B" - Pavimento de tipo intermedio | 11.247 | 1.125 |
| "C" - Calzada mejorada | 8.120 | 938 |
| "D" - Calzada natural | 15.526 | 700 |
| "E" - Huellas | <u>2.238</u> | <u>566</u> |
| TOTAL | 42.836 | 929 <u>2/</u> |

1/ Tasa de cambio US\$1,00 = \$a.4,00

2/ Promedio ponderado

- 3.56 Se observa que la DNV ha mantenido un nivel muy satisfactorio de inversiones en la conservación de la red caminera y que el costo promedio de conservación por Km/año se considera aceptable.
- 3.57 Para asegurar un adecuado mantenimiento de las carreteras que serían financiadas con los recursos de los préstamos, la DNV sometería a la aprobación del Banco, por lo menos 3 meses antes del comienzo de cada año fiscal, y por un período de diez años a partir de la terminación de las obras, un plan anual de mantenimiento de las mismas. Dicho plan debería además (según un método a convenir con el Banco) evaluar el estado de las carreteras y señalar los fondos disponibles en el presupuesto de mantenimiento para el año corriente e incluir la cantidad prevista en el presupuesto para el año para el cual el plan es sometido.
- 3.58 Se ha estimado en US\$1.120 el costo anual de mantenimiento por Km. de las carreteras que integran el Proyecto de Rutas Nacionales y en US\$800 por Km. el de las carreteras que componen el Proyecto de Rutas Provinciales. La DNV se comprometería a asignar en sus presupuestos anuales las sumas necesarias para realizar un mantenimiento adecuado de las carreteras que componen el programa. (Véase Conclusiones y Recomendaciones).
- 3.59 El mantenimiento del Puente estaría bajo la responsabilidad de COMPAU entidad que contrataría estas tareas con la Dirección Nacional de Vialidad Argentina y/o con el Ministerio de Obras Públicas del Uruguay, de acuerdo con procedimientos que sean aceptables por el Banco. Asimismo COMPAU debería someter al Banco el proyecto de contrato que celebraría con el organismo responsable del mantenimiento. Por otro lado, las recaudaciones que se obtengan del cobro del peaje se destinan en primer lugar a cubrir los gastos de administración y mantenimiento del Puente y sus obras accesorias. Además, a los efectos de asegurar un adecuado mantenimiento del puente, COMPAU sometería a la aprobación del Banco, por lo menos tres meses antes del comienzo de cada año fiscal y por un período de diez años a partir de la terminación de las obras, el plan anual de mantenimiento. El plan de mantenimiento debería señalar también los fondos disponibles en el presupuesto de mantenimiento para el año corriente e incluir la cantidad a ser asignada en el presupuesto para el año para el cual el plan es sometido. El costo anual de mantenimiento del puente se estima en US\$175.000 para el primer año de operación del mismo y se considera que en los años siguientes, ese costo sufriría un incremento anual del orden de 3%.

7. Inspección y Vigilancia del BID

- 3.60 Se contratarían los servicios de dos especialistas de proyecto para supervisar, por cuenta del BID, la ejecución del Programa. Uno de los especialistas debería ser un ingeniero de carreteras con experiencia en construcciones de obras similares a las rutas nacionales y provinciales y, el otro, ingeniero con experiencia en la construcción de puentes.

8. Auditoría

- 3.61 En relación con la Auditoría externa se ha previsto que la Dirección Nacional de Vialidad presente al BID, dentro de los 120 días siguientes al cierre de cada ejercicio financiero, sus estados financieros y los de los proyectos de Rutas Nacionales y Rutas Provinciales, debidamente dictaminados por la Contaduría General de la Nación. En cuanto a la auditoría externa de COMPAU se ha previsto que la misma presente al BID dentro de los 120 días siguientes al cierre de cada ejercicio financiero, sus estados financieros debidamente auditados por una firma de contadores públicos independiente. (Ver capítulo de Conclusiones y Recomendaciones).

IV. JUSTIFICACION

A. VIABILIDAD TECNICA, FINANCIERA Y ADMINISTRATIVA

- 4.01 Como se indica en los capítulos precedentes, la Dirección Nacional de Vialidad, cuenta con una organización adecuada y está técnicamente capacitada para realizar sus labores de construcción y conservación del sistema nacional de carreteras. En general dispone de suficiente personal técnico, administrativo y de campo para desempeñar las labores relacionadas con los estudios, preparación de documentos de licitación adjudicación de contratos, construcción y conservación de obras y supervisión de las mismas. Sin embargo, dada la magnitud de las obras a ejecutarse, y de acuerdo con la política seguida por la DNV se considera conveniente contratar consultores especializados para revisar diseños y documentos de licitación, participar en la adjudicación de los contratos de licitación pública y supervisar la ejecución de las obras, a fin de asegurar la buena marcha de los proyectos. Por otro lado, las Direcciones Provinciales de Entre Ríos y Corrientes están capacitadas para colaborar con la DNV en la supervisión del Proyecto de Rutas Provinciales y para mantener adecuadamente las carreteras que se construirían.
- 4.02 Como se ha indicado anteriormente (Ver párrafo 2.75) la labor de COMPAU hasta el momento, ha sido la de formulación del proyecto. En consecuencia su estructura orgánica es muy simple y adecuada a esa clase de tareas. Para enfrentar la nueva etapa de sus responsabilidades se considera necesario dotarla de capacidad técnica y de flexibilidad administrativa para asegurar la buena marcha del proyecto en su ejecución y posteriormente en su operación. En ese sentido se ha previsto una serie de medidas (Ver párrafos 2.78 y 3.51) las cuales se incluyen en el Capítulo de Conclusiones y Recomendaciones de este documento.
- 4.03 Los proyectos que componen el programa se consideran técnicamente factibles y el plan general de financiamiento adecuado. Las estimaciones de costos realizadas por los consultores han sido cuidadosamente examinadas y consideradas satisfactorias. Además, se ha incluido en cada proyecto una cantidad 1/ proporcional a los costos netos de construcción, para cubrir imprevistos y un porcentaje para posibles

1/ En el caso del Proyecto de Rutas Nacionales se tomó un 5% del costo neto de construcción. Para el proyecto del Puente Internacional ese porcentaje fue de 10% y para el proyecto de Rutas Provinciales de 20%.

incrementos de costos como resultado de posible inflación de precios interna y externa durante los años de ejecución de los proyectos. 1/

- 4.04 De acuerdo con las proyecciones de origen y aplicaciones de fondo que aparecen en el Apéndice "F", se concluye que la DNV contará con suficientes recursos para realizar los aportes locales requeridos en la ejecución del programa, así como para cumplir con los pagos de amortizaciones e intereses correspondientes a los préstamos del BID.
- 4.05 En cuanto a las recaudaciones provenientes del peaje aplicable al tráfico del puente, COMPAU adoptará las medidas necesarias a través de la Unidad Ejecutiva, para disponer de los recursos adecuados para la operación y conservación de las obras.
- 4.06 El mecanismo de ejecución de considera satisfactorio para la realización de los tres proyectos.

B. JUSTIFICACION ECONOMICA DEL PROGRAMA

1. Zona de influencia

- 4.07 Las rutas que componen el Programa están ubicadas en las provincias de Entre Ríos y Corrientes. No obstante, toda la región mesopotámica puede ser considerada como la zona de influencia del mismo, teniendo en cuenta la naturaleza del flujo de tráfico entre la Mesopotamia y el Gran Buenos Aires. Para los propósitos de la evaluación económica se considera como región mesopotámica aquella que está integrada por las Provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones y está limitada al Este por el Río Uruguay y al Oeste por el Río Paraná.
- 4.08 La Mesopotamia ocupa el 7% de la superficie de Argentina y contiene cerca del 8% de la población del país. Su clima es básicamente subtropical y su economía se basa principalmente sobre actividades agrícolas. Sus industrias se dedican especialmente a la elaboración de los productos de ese origen y contribuyen aproximadamente con 11% a la formación del Producto Bruto Regional, frente a 35% con que contribuye el sector industrial argentino al Producto Bruto Nacional. Las industrias nacionales dinámicas tales como las fábricas de automotores de productos químicos y la metalurgia no están radicadas en la Mesopotamia. Existe allí, sin embargo, una gran oportunidad de expansión de las industrias de procesamiento agropecuario. El sector agropecuario de Entre Ríos y Corrientes, está formado por la ganadería, principalmente ovino y bovino, aún cuando el sistema de explotación de las haciendas es muy anticuado. Parte de Entre Ríos

1/ El porcentaje usado para el cálculo de imprevistos por elevación de costos fue el 3% anual sobre las estimaciones de costo expresadas en términos de dólares.

es considerada ecológicamente como integrante de la pampa húmeda y tiene una producción considerable de trigo, maíz y sorgo. La producción de citrus es importante en las tres provincias, en tanto que Corrientes y Entre Ríos producen la mayor parte del arroz que consume la Argentina. Los principales productos de Misiones son maderas, citrus, té y tung.

- 4.09 Durante el período 1958-1966 la Mesopotamia contribuyó con 4% al Producto Bruto Interno de la Argentina. El ingreso per cápita en la Mesopotamia es menos de la mitad del ingreso medio en la Argentina. La tasa de incremento anual acumulativa del Producto Bruto Interno en la Argentina para el período 1958-1966 fue de 2,3% mientras que la región mesopotámica no experimentó incremento alguno, lo que implicó una disminución en el ingreso per cápita. Desde 1964 el ingreso de la economía argentina se ha acelerado visiblemente en tanto que el de la Mesopotamia, aún cuando presenta cierto aumento, se ha quedado atrás en el promedio de la recuperación nacional. Durante el período 1958-1966 la participación neta de cada provincia en el producto regional de la Mesopotamia es la siguiente: Entre Ríos, 54%; Corrientes, 27%; Misiones, 19%. Indudablemente el aislamiento de la Mesopotamia del resto de la Argentina, por la falta de puentes y túneles que crucen los ríos que la separan de las demás provincias, ha contribuido a que el rendimiento económico de la Mesopotamia fuera bajo. La construcción del Puente Chaco-Corrientes (ya iniciada), el Túnel Paraná-Santa Fé (ya terminado), y el complejo Zárate-Brazo Largo (será ejecutado por la DNV) eliminarán estas restricciones impuestas al desarrollo. Además, están siendo procesados los proyectos para construir los puentes de Paysandú-Colón y Fray Bentos-Puerto Unzué, este último dentro del presente programa. Dado que la mayor parte del comercio mesopotámico regional se lleva a cabo con Buenos Aires, la construcción de rutas troncales de diseño moderno que unan esas dos zonas del país, (Rutas 12 y 14) y la construcción de caminos pavimentados que sirvan las comunicaciones internas de la zona estimulará asimismo la actividad económica de la Mesopotamia haciendo que se dé un uso más eficiente a sus recursos productivos.
- 4.10 En el caso del proyecto del Puente Fray Bentos-Puerto Unzué, la zona de influencia del proyecto se extendería a los estados brasileños de Paraná, Santa Catarina y Río Grande Do Sul, toda la República Oriental del Uruguay, y en Argentina a la Provincia de Entre Ríos, a la parte Sur de la Provincia de Santa Fé y a la parte Nordeste de la Provincia de Buenos Aires. Otras zonas más alejadas, pero que en cierta medida obtendrían ventajas económicas como consecuencia de la construcción del citado puente, comprenden el vasto territorio brasileño situado al Norte de los tres estados mencionados, y las provincias y regiones que en la Argentina se hallan ubicadas al Sur del paralelo 31°.

2. Rentabilidad de las Inversiones

(a) Proyecto de Rutas Nacionales

- 4.11 Los tramos a construirse en las carreteras nacionales no sólo mejorarían el transporte en las provincias de Entre Ríos y Corrientes, sino que aportarían beneficios directos a los usuarios de otras provincias del país y de países limítrofes, así como beneficios indirectos de carácter inducido a los no usuarios. Los estudios realizados sobre la rentabilidad de las inversiones en una muestra representativa de este proyecto indican que por sus beneficios económicos directos, la obra en su conjunto tendría una rentabilidad atractiva, la cual resulta de las economías en el costo de operación de vehículos y de conservación de caminos. La rentabilidad en los distintos tramos se presenta a continuación: 1/

(miles de US\$)

| Tramos | Km. | Valor actualizado de los beneficios directos para un período de 25 años (i = 10% a) | Valor actualizado de los costos directos (i = 10% a) | B/C | Tasa Interna de retorno |
|----------------------|------|---|--|------|-------------------------|
| Brazo Largo-Ceibas | 45.5 | 22.155 | 12.998 | 1,70 | 15,5% |
| Ceibas-Guaaleguay | 63.9 | 17.994 | 7.560 | 2,38 | 19.8% |
| Ceibas-Guaaleguaychú | 73.4 | 10.181 | 6.854 | 1,49 | 14,0% |

- 4.12 Cabe señalar que además de los beneficios directos indicados en el párrafo anterior, el proyecto traería una serie de beneficios adicionales tales como: posible reducción en el nivel de precios de los productos por un acceso más rápido a los mercados; la reducción del riesgo de pérdidas de productos perecederos; contribución a la reducción de disparidades del ingreso y empleo de la población en el área, etc., los cuales tendrían implicaciones favorables en el desarrollo económico y social de la región.

(b) Proyecto del Puente Fray Bentos-Puerto Unzué

- 4.13 Las obras propuestas para la construcción del puente constituyen una facilidad para la integración regional del nordeste argentino que

1/ Se han utilizado en esta justificación los beneficios que fueron calculados por los consultores bajo el supuesto de que se construiría el puente Zárate-Brazo Largo.

conduciría a la formación de un eje de interconexión de rutas nacionales con proyecciones internacionales para la vinculación con Uruguay y Brasil. Los beneficios económicos directos e indirectos se han estimado según los ahorros que en tiempo y en costo de operación de los vehículos se obtendrían en el transporte de pasajeros y carga por el puente (beneficios directos) y de los beneficios netos para la economía de Uruguay resultantes de los gastos de turista, inducidos por el puente (beneficios indirectos). 1/ La tasa interna de retorno se ha estimado en 11,1%. Cabe destacar que en la estimación de los beneficios económicos del Puente Fray Bentos-Puerto Unzué se han excluido los beneficios que generaría el tráfico argentino-brasileño, los cuales se asignaron al Puente Paysandú-Colón.

(c) Proyecto de Rutas Provinciales

- 4.14 El estudio de la rentabilidad de las inversiones de este proyecto analiza las inversiones que se realizarían en las rutas ubicadas en la Provincia de Entre Ríos, las cuales representarían el 67% del costo total del proyecto. El restante 33% se compone de cuatro rutas ubicadas en la Provincia de Corrientes para las cuales la DNV presentaría oportunamente, los estudios de factibilidad económica. La rentabilidad de los tramos estudiados, la cual resulta de las economías en el costo de operación de vehículos y de conservación de caminos, es en general aceptable y se desglosa en la forma siguiente:

| Tramos | KM | Tasa Interna de Retorno |
|-------------------------------------|----|-------------------------------|
| RP13 - Nogoyó-Empalme RP11 | 86 | 24,0% |
| RP15 - Rosario de Tala-Empalme RN18 | 63 | 24,2% |
| RP19 - Lucas Gonzáles-Empalme RP15 | 49 | 20,2% |
| RP16 - Gualeguay-Gualeguaychú | 80 | 33,0% |
| RP20 - Gualeguaychú-Basavilbaso | 95 | 20,0% |

- 4.15 Conforme a lo mencionado anteriormente la DNV enviaría al Banco los estudios de factibilidad económica de las rutas localizadas en la Provincia de Corrientes y del tramo de la RP19 entre Urdinarrain y el Empalme de la RP15 localizado en la Provincia de Entre Ríos. Se incluye en el capítulo de Conclusiones y Recomendaciones del documento una cláusula condicionando los desembolsos correspondientes a cada tramo a la presentación de los respectivos estudios de factibilidad técnica y económica. Este último deberá mostrar una tasa interna de retorno no inferior al 10%.

1/ Para calcular estos beneficios indirectos se tomó en cuenta las inversiones adicionales requeridas en hoteles y otras facilidades para el turismo inducido.

3. Efecto del programa sobre el valor de las tierras

- 4.16 El programa propuesto tendría un impacto favorable sobre el valor de las tierras vecinas o que se encuentran dentro de las zonas de influencia de los caminos. La aplicación de un impuesto sobre el mayor valor de las tierras podría resultar una importante fuente de recursos para el financiamiento de la construcción y mantenimiento de carreteras.
- 4.17 Tanto en Entre Ríos como en Corrientes existen leyes provinciales que establecen impuestos a la plusvalía de las tierras adyacentes a las obras viales que se construyen. No obstante, debido al bajo nivel promedio de ingreso del área no se ha considerado oportuno poner en vigor esas leyes en su forma original. Con el fin de considerar las reformas a introducir al texto legal que posibiliten su cumplimiento en breve plazo, se han creado en ambas provincias comisiones técnicas integradas, entre otros, por las Direcciones Provinciales de Vialidad, de Catastro y General de Rentas.

4. El Programa y la Integración Regional en el País y la Integración Multinacional

- 4.18 La construcción de las obras contempladas en los proyectos de Rutas Nacionales y Provinciales permitiría una mayor integración del sistema de transporte Vial del área de influencia del programa. La integración de la Mesopotamia al área del Gran Buenos Aires aceleraría el lento proceso de desarrollo económico de aquella región y contribuiría para disminuir la brecha que actualmente existe entre dichas regiones.
- 4.19 El Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué posibilitaría la integración del sistema de transporte de Argentina, Uruguay y Brasil y traería además de los beneficios económicos directos e indirectos ya calculados una serie de otros beneficios inherentes a proyectos de integración multinacional tales como adelantos sociales, económicos y políticos.

5. Utilización de los Recursos del FOE

- 4.20 Conforme se mencionó anteriormente la economía de la Mesopotamia se basa principalmente sobre actividades agrícolas y sus industrias se dedican especialmente a la elaboración de los productos de ese origen. Esa importante región del país presenta condiciones que son claramente de menor desarrollo relativo frente a las de otras áreas del país, debido en gran parte a la falta de interconexión terrestre continua sobre los ríos Paraná y Uruguay que circundan el área y a la inexistencia de caminos pavimentados que sirvan a las comunicaciones internas de la zona. En efecto, el ingreso per capita en la Mesopotamia es menos de la mitad del ingreso medio en la Argentina. La tasa de incremento anual

acumulativa del Producto Interno Bruto en el país para el período 1958-1966 fue de 2,3% mientras que la región mesopotámica no experimentó incremento alguno, es decir sufrió una disminución en el ingreso per capita. Los recursos del Fondo para Operaciones Especiales se utilizarían exclusivamente en el financiamiento de rutas provinciales localizadas en esa región. Dichas rutas unirían poblaciones de bajo desarrollo ubicadas en zonas caracterizadas por pequeñas y medianas propiedades y actualmente aisladas de los centros más avanzados de la región y de las zonas vecinas.

6. Apreciación del CIAP sobre la situación económica del país

- 4.21 El resumen de la situación económica del país realizada por el CIAP en febrero del corriente año concluye con una favorable impresión sobre la actual situación económica de Argentina y sobre las buenas perspectivas para el restante de 1970.
- 4.22 El CIAP consideró que la consolidación del progreso en la estabilización de los precios fue de la más alta prioridad para el Gobierno y que las políticas monetarias y fiscales anunciadas eran compatibles con ese objetivo. En general, el CIAP estuvo de acuerdo con el programa de inversiones públicas establecido dentro de la estructura del Plan de Desarrollo para 1970-1974. Según ese plan la tasa de crecimiento de las inversiones en infraestructura económica sería más alta que en el pasado; las inversiones en el sector social crecerían aún más rápidamente. El programa bajo consideración es parte del Plan de Desarrollo para 1970-1974, pero la apreciación del CIAP no hace una referencia específica en cuanto a la prioridad relativa del programa.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.01 El análisis realizado en los capítulos precedentes conduce a la conclusión de que los proyectos del programa vial de la Mesopotamia e interconexión con el Uruguay son viables desde los puntos de vista técnico, económico, financiero y jurídico. Por tanto se recomienda el otorgamiento de tres préstamos a la Nación Argentina hasta por el total equivalente de US\$33.500.000, según el siguiente detalle: uno hasta por el equivalente de US\$8.000.000 con cargo a los recursos ordinarios de capital del Banco, destinado al proyecto del Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué; otro hasta por el equivalente de US\$8.500.000 con cargo a los mismos recursos ordinarios, para el proyecto de Rutas Nacionales; y el tercero hasta el equivalente de US\$17.000.000 con cargo al Fondo para Operaciones Especiales destinado al proyecto de Rutas Provinciales. Dichos préstamos estarán sujetos a las disposiciones que se establecen en las resoluciones respectivas y a las siguientes condiciones que se incluirán en los contratos de préstamo correspondientes, las cuales deberán cumplirse a satisfacción del Banco.

A. Condiciones aplicables al préstamo destinado al proyecto de Rutas Nacionales

1. Antes de proceder a las distintas convocatorias a licitación, la Dirección Nacional de Vialidad deberá presentar, para la aprobación del Banco, los planos finales de ingeniería y el pliego de documentos de la licitación correspondiente.
2. El deudor deberá comprometerse a mantener, a través de la Dirección Nacional de Vialidad, por lo menos durante 10 años a contarse de la terminación de las obras, las carreteras financiadas con los recursos del préstamo, siguiendo normas aceptables al Banco y de acuerdo con lo establecido en el Apéndice A.

B. Condiciones aplicables al préstamo para el proyecto del Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué

1. Antes del primer desembolso del préstamo COMPAU deberá demostrar al Banco:
 - (a) Que en los presupuestos del deudor y de la República Oriental del Uruguay correspondientes al año 1971

constan las partidas pertinentes para las contribuciones nacionales relativas a la construcción del Puente Internacional y que tales partidas se hallan disponibles para desembolsarse oportunamente.

- (b) Que ha contratado, en términos y condiciones satisfactorios al Banco, los servicios de (i) un funcionario como Director Ejecutivo del proyecto, con capacidad profesional, jerarquía y funciones adecuadas; (ii) una firma o firmas de contadores públicos independientes para la preparación, establecimiento, puesta en marcha y supervisión de su sistema de contabilidad; (iii) una firma de ingenieros consultores calificada para la supervisión de las obras del proyecto de acuerdo con los procedimientos que se establezcan en el contrato de préstamo.
 - (c) Que ha adquirido el terreno necesario para la ejecución del proyecto dentro del territorio argentino o ha recibido la autorización para expropiarlo, la cual deberá incluir la posibilidad de entrar en posesión inmediata del mismo.
2. Antes de proceder a la convocatoria a licitación de las obras del Puente Internacional, COMPAU someterá a la aprobación del Banco los planos finales de ingeniería y el correspondiente pliego de documentos de licitación.
 3. A partir de 1972 y durante la ejecución del proyecto, COMPAU deberá presentar al Banco, dentro de los 30 días siguientes a la aprobación del presupuesto nacional, una demostración de que (i) se han efectuado las asignaciones a COMPAU que corresponden al deudor para la ejecución del proyecto durante el respectivo año, (ii) la República Oriental del Uruguay ha cumplido con una condición similar correspondiente a su participación en la construcción del Puente Internacional.
 4. Dentro de 18 meses contados a partir de la fecha del contrato, COMPAU deberá presentar al Banco los planos, especificaciones técnicas y documentos de licitación para la construcción de las instalaciones accesorias destinadas al servicio de control migratorio y sanitario, de aduana y de cobro de peaje.
 5. COMPAU deberá comprometerse a mantener durante la vigencia del contrato de préstamo, las obras financiadas con recursos del mismo, siguiendo normas aceptables al Banco y de acuerdo con lo establecido en el Apéndice A del documento de préstamo.

6. El Banco podrá reconocer como parte de la contribución nacional al proyecto, gastos efectuados por COMPAU en la realización de los estudios de factibilidad e ingeniería del mismo con anterioridad a la fecha del contrato de préstamo, pero después del 1 de enero de 1969, hasta el equivalente de US\$340.000 y siempre que se hayan cumplido requisitos sustancialmente análogos a los que se establezcan en el contrato de préstamo.

C. Condiciones aplicables al préstamo para el proyecto de Rutas Provinciales

1. Antes de cualquier desembolso para cada una de las rutas provinciales indicadas en el Apéndice A la Dirección Nacional de Vialidad deberá presentar al Banco los estudios definitivos que comprueben su factibilidad técnica y económica y muestren, en cada caso, una tasa interna de retorno no inferior al 10%.
 2. Antes de proceder a cualquier convocatoria a licitación la Dirección Nacional de Vialidad presentará, para la aprobación del Banco, los planos finales de ingeniería y el correspondiente pliego de documentos de licitación.
 3. El deudor deberá comprometerse a mantener, a través de la Dirección Nacional de Vialidad, por lo menos durante 10 años a contarse de la terminación de las obras, las carreteras financiadas con recursos del préstamo, siguiendo normas aceptables al Banco y de acuerdo con lo establecido en el Apéndice A.
 4. Dentro de 18 meses contados a partir de la fecha del contrato de préstamo, el deudor deberá presentar al Banco un informe sobre las medidas adoptadas y a adoptarse para la aplicación de la legislación relativa al impuesto de plusvalía sobre las tierras que serían beneficiadas por las carreteras en las provincias de Entre Ríos y Corrientes.
- 5.02 En los respectivos contratos de préstamo se hará constar la forma en que deberán ser auditados los estados financieros correspondientes a la Dirección Nacional de Vialidad y a COMPAU, teniendo en cuenta lo establecido en el párrafo 3.61 de este documento.
- 5.03 Para el respectivo Fondo de Inspección y Vigilancia del Banco se destinará de los recursos de los tres préstamos la suma total de US\$335.000, la cual se descompone: (a) US\$85.000 con cargo al préstamo de los recursos ordinarios de capital del Banco destinado al proyecto de Rutas Nacionales; (b) US\$80.000 con cargo al préstamo de los recursos ordinarios de capital del Banco destinado al proyecto del Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué; (c) US\$170.000 con cargo al préstamo del Fondo para Operaciones Especiales destinado al proyecto de Rutas Provinciales.

- 5.04 En los préstamos que se otorguen con cargo a los recursos ordinarios de capital del Banco se utilizará el total equivalente de US\$5.440.000 en monedas de países no miembros, a los que corresponde aplicar la Resolución DE-49/62 modificada, según el detalle siguiente: (a) el equivalente de US\$2.900.000 del préstamo destinado al proyecto de Rutas Nacionales y (b) el equivalente de US\$2.540.000 del préstamo para el proyecto del Puente Internacional Fray Bentos-Puerto Unzué.
- 5.05 El contenido del Apéndice A de este documento deberá ser incorporado en forma substancial en un anexo de los contratos de préstamo.
- 5.06 Los dólares de los Estados Unidos que se utilicen en el préstamo con cargo al Fondo para Operaciones Especiales se tomarán de los recursos aportados a dicho Fondo en virtud de los aumentos aprobados por las Resoluciones AG-2/65 y AG-10/67.

DESCRIPCION DEL PROGRAMA

(ANEXO "B" DEL CONTRATO DE PRESTAMO)

A) DEL PROGRAMA

El Programa se divide en tres Proyectos:

- 1) Proyecto de Rutas Nacionales: Los trabajos contemplados bajo este proyecto comprenden la construcción de las obras de terracería, drenajes y pavimentación con concreto asfáltico de 215 Km. de rutas nacionales, cuyos tramos se mencionan a continuación:

(a) Rutas Nacionales No. 12

| | |
|----------------------|---------|
| Brazo Largo a Ceibas | 45,5 Km |
| Ceibas a Médanos | 26,2 Km |
| Médanos a Gualeguay | 37,7 Km |

(b) Ruta Nacional No. 14

| | |
|-----------------------|---------|
| Ceibas a Sauce | 43,0 Km |
| Sauce a Empalme RP 20 | 30,4 Km |

(c) Ruta Nacional S/N

| | |
|---|---------|
| Empalme RN 14 al Puente Internacional Fray Bentos - Puerto Unzué | 32,0 Km |
|---|---------|

T o t a l : 214,8 Km

2) Proyecto de Puente Internacional Fray Bentos - Puerto Unzué:

Este proyecto consiste en la construcción de un puente sobre el Río Uruguay y sus viaductos de acceso, entre las localidades de Puerto Unzué, Provincia de Entre Ríos (Argentina) y Fray Bentos, Departamento de Río Negro (Uruguay), con una longitud de aproximadamente 5,4 Km. Los límites de la obra son los puntos identificados en el terreno mediante los mojones A₁ (lado argentino, Km. 0.4555) y U₁ (lado uruguayo, Km. 5,821), que distan entre sí de 5,36688 Km. El ancho de calzada es de 8,50 m. para permitir el tránsito de los vehículos en las dos sendas y además tiene dos veredas de 1,50 m. cada una para peatones.

La obra está dividida en los siguientes tramos:

- (a) Un vano principal sobre el canal navegable del río Uruguay con una luz de 220 metros entre apoyos y una altura libre de 36 m. referida al cero de Fray Bentos;
- (b) Dos vanos contiguos al principal con luz de 145 m. entre apoyos;
- (c) 24 vanos secundarios, de 70 m. de luz entre pilas, correspondiendo 17 del lado argentino y 7 del lado uruguayo;
- (d) Dos vanos de transición, uno a cada lado, de 55 m. de luz entre apoyos;
- (e) Viaducto del lado argentino constituido por 26 vanos de 41,05 m. de luz entre apoyos y un vano final de 40.52 m. de luz entre pila y estribo;
- (f) Obra de acceso (terraplén) entre A₁ 0,455 Km. y 2,07765 Km del lado argentino y U₁ 5.486 Km. y 5.82188 Km. del lado uruguayo.

3) Proyecto de Rutas Provinciales:

Este proyecto comprende la construcción, mejoramiento y reconstrucción de aproximadamente 610 Km. de rutas provinciales que servirán de alimentadoras al sistema de rutas nacionales en las provincias de Entre Ríos y Corrientes, especialmente aquellas más directamente vinculadas al proyecto de rutas nacionales. Los estudios de factibilidad de las rutas provinciales de Entre Ríos se encuentran terminados con excepción del tramo entre Urdinarrain y la ruta provincial 15. Los estudios de factibilidad económica de las rutas localizadas en la Provincia de Corrientes están por completarse. En consecuencia las rutas de la Provincia de Corrientes actualmente indicadas para componer el proyecto así como la ruta mencionada de Entre Ríos son tentativas. Cualquier sustitución de rutas que integran el proyecto quedará sujeto a la presentación de los estudios que comprueben la factibilidad técnica y económica de las mismas. Actualmente se encuentran seleccionados los siguientes tramos:

Provincia de Entre RíosObras básicas y pavimentación

| | |
|---------------------------------------|----------|
| RP 13 Nogoyá a Empalme RP 11 | 86,0 Km |
| RP 15 Rosario de Tala a Empalme RN 18 | 63,0 " |
| RP 19 Lucas González a Empalme RP 15 | 49,0 " |
| RP 19 Empalme RP 15 a Urdinarrain | 35,0 " |
| Subtotal | 233,0 Km |

Reconstrucción

| | |
|----------------------------------|----------|
| RP 16 Gualaguay a Gualaguaychú | 80,0 Km |
| RP 20 Gualaguaychú a Basavilbaso | 95,0 " |
| Subtotal | 175,0 Km |

Total en la Provincia 408,0 Km

Provincia de CorrientesObras básicas y pavimentación

| | |
|---------------------------------------|---------|
| RP 6 RN 12 a RP 17 | 87,0 Km |
| RP 41 Empalme RN 12 - Empalme RP 37 | 37,0 " |
| RP 37 RP 41 a Empalme RP 14 | 51,0 " |
| RP 25 Empalme RN 122 a Empalme RN 127 | 27,0 " |

Total en la Provincia 202,0 Km

Total General de Obras 610,0 Km

B) COSTO Y FINANCIAMIENTO DEL PROGRAMA

El costo total del programa se estima en el equivalente de
US\$83.700.000, los cuales serán distribuidos en la siguiente forma:

COSTO TOTAL Y PLAN DE FINANCIAMIENTO DEL PROGRAMA 1/

Rev.

(En miles de US\$)

| RUBROS | PRESTAMOS DEL BID | | | | | | | APORTE LOCAL | | |
|---|------------------------|------------|--------|---------------------|--------|--------|--------|------------------------|-------------------|--------|
| | MONEDAS DE USO | | | | | | TOTAL | GASTOS EN MONEDA LOCAL | GASTOS EN DIVISAS | TOTAL |
| | EN DIVISAS | | | | | | | | | |
| | PARA GASTOS EN DIVISAS | | | PARA GASTOS LOCALES | TOTAL | | | | | |
| | DIRECTOS | INDIRECTOS | TOTAL | | | | | | | |
| cto Rutas Nacionales (OC) | 85 | 5.615 | 5.700 | 1.550 | 7.250 | 1.250 | 8.500 | 30.868 | 1.532 | 32.400 |
| onstrucción (215 Kms.) | - | 4.883 | 4.883 | 1.172 | 6.055 | 945 | 7.000 | 25.608 | - | 25.608 |
| previstos | - | 732 | 732 | 378 | 1.110 | 305 | 1.415 | 3.065 | - | 3.065 |
| ervisión y Administración | - | - | - | - | - | - | - | 1.660 | - | 1.660 |
| udios de Factibilidad | - | - | - | - | - | - | - | 335 | - | 335 |
| ros Gastos | 85 | - | 85 | - | 85 | - | 85 | 200 | 1.532 | 1.732 |
| tereses | - | - | - | - | - | - | - | 170 | 1.315 | 1.485 |
| misión de Compromiso | - | - | - | - | - | - | - | 30 | 217 | 247 |
| spección y Vigilancia BID | 85 | - | 85 | - | 85 | - | 85 | - | - | - |
| cto Puente Fray Bentos-Puerto Unzué (OC) 2/ | 2.238 | 2.364 | 4.602 | 1.748 | 6.350 | 1.650 | 8.000 | 3.360 | 1.740 | 5.100 |
| onstrucción (71,7% de US\$12.145.425) | 1.472 | 1.969 | 3.441 | 1.457 | 4.898 | 1.376 | 6.274 | 2.434 | - | 2.434 |
| udios de Factibilidad e Ingeniería | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 0% de US\$680.000) | - | - | - | - | - | - | - | - | 340 | 340 |
| nsultores para Supervisión Construcción | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ente (71,7% de US\$600.000) | 430 | - | 430 | - | 430 | - | 430 | - | - | - |
| stos de Administración COMPAU durante Cons- | - | - | - | - | - | - | - | 215 | - | 215 |
| ucción (71,7% de US\$300.000) | - | - | - | - | - | - | - | 427 | - | 427 |
| previstos | 256 | 395 | 651 | 291 | 942 | 274 | 1.216 | 284 | 1.400 | 1.684 |
| ros Gastos | 80 | - | 80 | - | 80 | - | 80 | 244 | 1.204 | 1.448 |
| tereses | - | - | - | - | - | - | - | 40 | 196 | 236 |
| misión de Compromiso | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| spección y Vigilancia BID | 80 | - | 80 | - | 80 | - | 80 | - | - | - |
| SUBTOTAL (I + II) | 2.323 | 7.979 | 10.302 | 3.298 | 13.600 | 2.900 | 16.500 | 34.228 | 3.272 | 37.500 |
| cto de Rutas Provinciales (FOE) | 170 | 2.854 | 3.024 | 2.476 | 5.500 | 11.500 | 17.000 | 12.200 | 500 | 12.700 |
| onstrucción (600 Kms.) | - | 2.267 | 2.267 | 1.962 | 4.229 | 9.114 | 13.343 | 7.267 | - | 7.267 |
| rovincia Entre Ríos (398 Kms.) | - | 1.550 | 1.500 | 1.298 | 2.798 | 6.030 | 8.828 | 4.811 | - | 4.811 |
| rovincia Corrientes (202 Kms.) | - | 767 | 767 | 664 | 1.431 | 3.084 | 4.515 | 2.456 | - | 2.456 |
| previstos | - | 587 | 587 | 514 | 1.101 | 2.386 | 3.487 | 1.827 | - | 1.827 |
| ervisión y Administración | - | - | - | - | - | - | - | 1.195 | - | 1.195 |
| udios de Factibilidad | - | - | - | - | - | - | - | 389 | 400 | 789 |
| ros Gastos | 170 | - | 170 | - | 170 | - | 170 | 1.522 | 100 | 1.622 |
| tereses | - | - | - | - | - | - | - | 1.382 | - | 1.382 |
| misión de Compromiso | - | - | - | - | - | - | - | 140 | 100 | 240 |
| spección y Vigilancia BID | 170 | - | 170 | - | 170 | - | 170 | - | - | - |
| TOTAL DEL PROGRAMA | 2.493 | 10.833 | 13.326 | 5.774 | 19.100 | 14.400 | 33.500 | 46.428 | 3.772 | 50.200 |

Hay diferencias entre estas cifras y las del informe técnico que se deben a ajustes y a la composición de las monedas de pago de los intereses de la parte Argentina.

b) de acuerdo con el origen y uso de monedas:

FUENTE Y USO DE MONEDAS
(En miles de US\$ equivalentes)

| PROGRAMA VIAL DE LA MESOPOTAMIA E INTERCONEXION CON EL URUGUAY | MONEDAS DE ORIGEN | | MONEDAS DE USO | | TOTAL |
|---|-------------------|--------|----------------|--------|--------|
| | DIVISAS | LOCAL | DIVISAS | LOCAL | |
| I - Proyecto Rutas Nacionales | | | | | |
| Préstamo del BID (CO) | 7.250 | 1.250 | 5.700 | 2.800 | 8.500 |
| Aporte Local | - | 32.400 | 1.532 | 30.868 | 32.400 |
| Subtotal | 7.250 | 33.650 | 7.232 | 33.668 | 40.900 |
| II - Proyecto Puente Fray Bentos-Puerto Unzué ^{1/} | | | | | |
| Préstamo del BID (CO) | 6.350 | 1.650 | 4.602 | 3.398 | 8.000 |
| Aporte Local | - | 5.100 | 1.740 | 3.360 | 5.100 |
| Subtotal | 6.350 | 6.750 | 6.342 | 6.758 | 13.100 |
| Subtotal (I + II) | | | | | |
| Préstamos del BID (CO) | 13.600 | 2.900 | 10.302 | 6.198 | 16.500 |
| Aporte Local | - | 37.500 | 3.272 | 34.228 | 37.500 |
| TOTAL | 13.600 | 40.400 | 13.574 | 40.426 | 54.000 |
| III - Proyecto Rutas Provinciales | | | | | |
| Préstamo del BID (FOE) | 5.500 | 11.500 | 3.024 | 13.976 | 17.000 |
| Aporte Local | - | 12.700 | 500 | 12.200 | 12.700 |
| TOTAL | 5.500 | 24.200 | 3.524 | 26.176 | 29.700 |
| TOTAL DEL PROGRAMA | 19.100 | 64.600 | 17.098 | 66.602 | 83.700 |
| Préstamos del BID | 19.100 | 14.400 | 13.326 | 20.174 | 33.500 |
| CO | 13.600 | 2.900 | 10.302 | 6.198 | 16.500 |
| FOE | 5.500 | 11.500 | 3.024 | 13.976 | 17.000 |
| Aporte Local | - | 50.200 | 3.772 | 46.428 | 50.200 |
| Proyecto I | - | 32.400 | 1.532 | 30.868 | 32.400 |
| Proyecto II | - | 5.100 | 1.740 | 3.360 | 5.100 |
| Proyecto III | - | 12.700 | 500 | 12.200 | 12.700 |

^{1/} Costo de la parte Argentina.

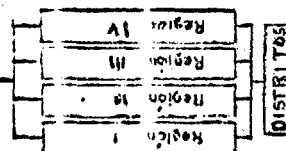
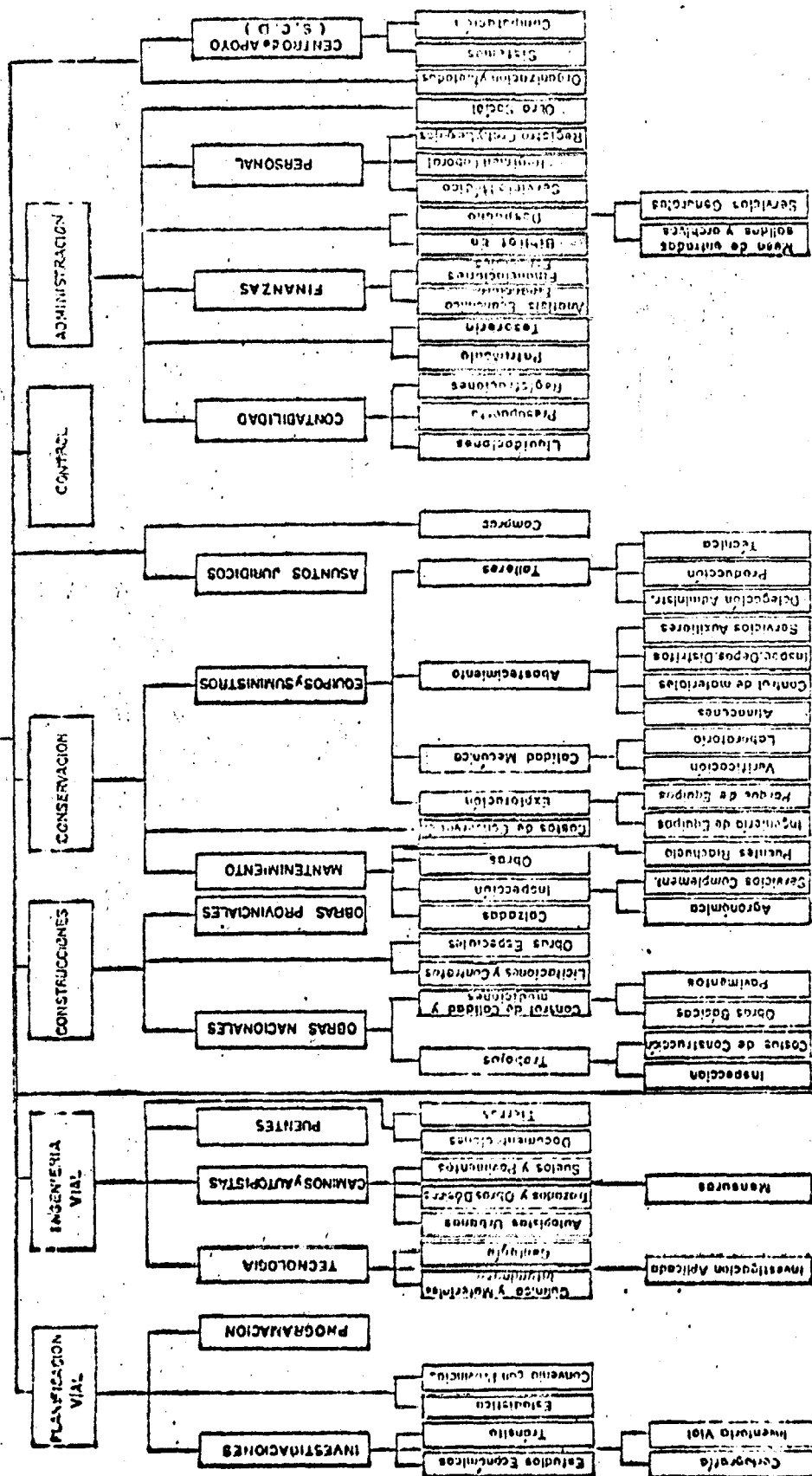
c) MANTENIMIENTO

A los efectos de asegurar un adecuado mantenimiento de la carretera y del puente que se financiaría con los recursos del BID, se seguirán las siguientes normas:

1. El propósito básico del mantenimiento será conservar la carretera y la estructura con todas sus partes componentes sustancialmente en las mismas condiciones en que se encontraban cuando fueron construidos.
2. El plan anual de mantenimiento deberá ser sometido a la aprobación del Banco por lo menos tres meses antes del comienzo de cada año fiscal; e incluirá como mínimo los detalles de la organización responsable del mantenimiento, el personal encargado del mantenimiento, el número, tipo y condición de los equipos destinados a mantenimiento; la localización y tamaño y condiciones de los locales de reparación, almacenamientos y campos de mantenimiento, etc.; el tipo de control que se usará para limitar el tamaño y peso de los vehículos que utilicen cada camino; el número de kilómetros de cada tipo de camino a ser mantenido y la localización de esos caminos, etc. Asimismo, deberá someterse al Banco el proyecto de contrato que se celebrará con el organismo responsable del mantenimiento.
3. El plan de mantenimiento deberá señalar los fondos disponibles en el presupuesto de mantenimiento (con exclusión de las operaciones de mejora) para el año corriente e incluirá la cantidad a ser asignada en el presupuesto para el año para el cual el plan es sometido.
4. El plan incluirá también un informe acerca de las condiciones del mantenimiento, basado en un sistema de evaluación de suficiencia que deberá haber sido previamente sometido y aprobado por el Banco. Este sistema estará estructurado para proporcionar una calificación global de las condiciones de mantenimiento de la carretera, cuya calificación estará basada en una evaluación numérica de los distintos componentes, tales como pavimentos, paseos, cunetas, estructuras de drenaje, puentes, etc.
5. El Banco tendrá el derecho de inspeccionar periódicamente los caminos y el puente. Si llegara a determinarse por la inspección o por los informes que el mantenimiento se efectúa por debajo de los standards convenidos, el deudor deberá ejercer la acción necesaria para corregir totalmente las deficiencias.

APPENDICE B

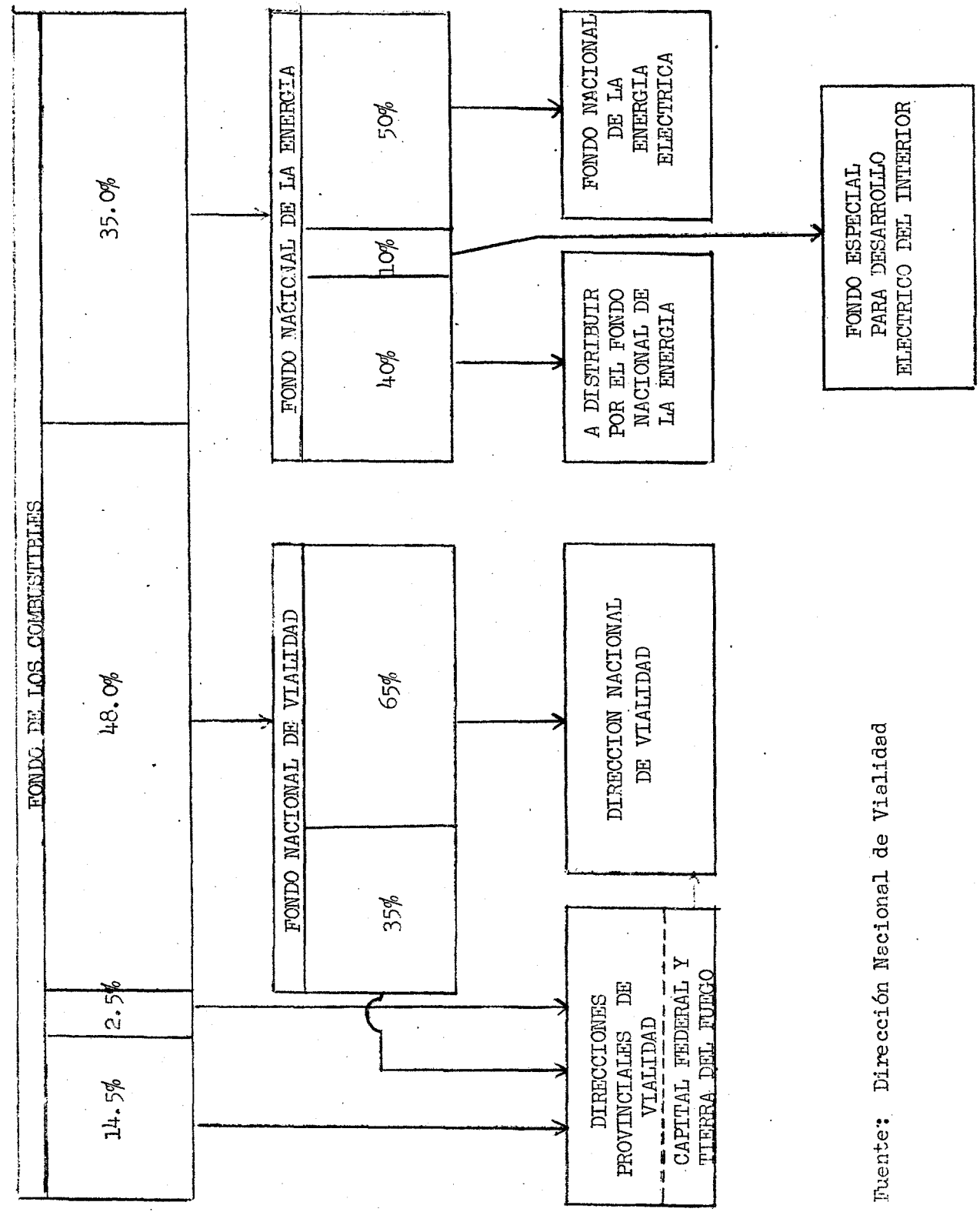
| | |
|----------------------------|----------------------------|
| ADMINISTRACION: GENERAL | Sub Administración General |
|----------------------------|----------------------------|



SECTION

REPUBLICA ARGENTINA
 DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD
 DISTRIBUCION DEL GRAVAMEN A LOS COMBUSTIBLES

APENDICE C



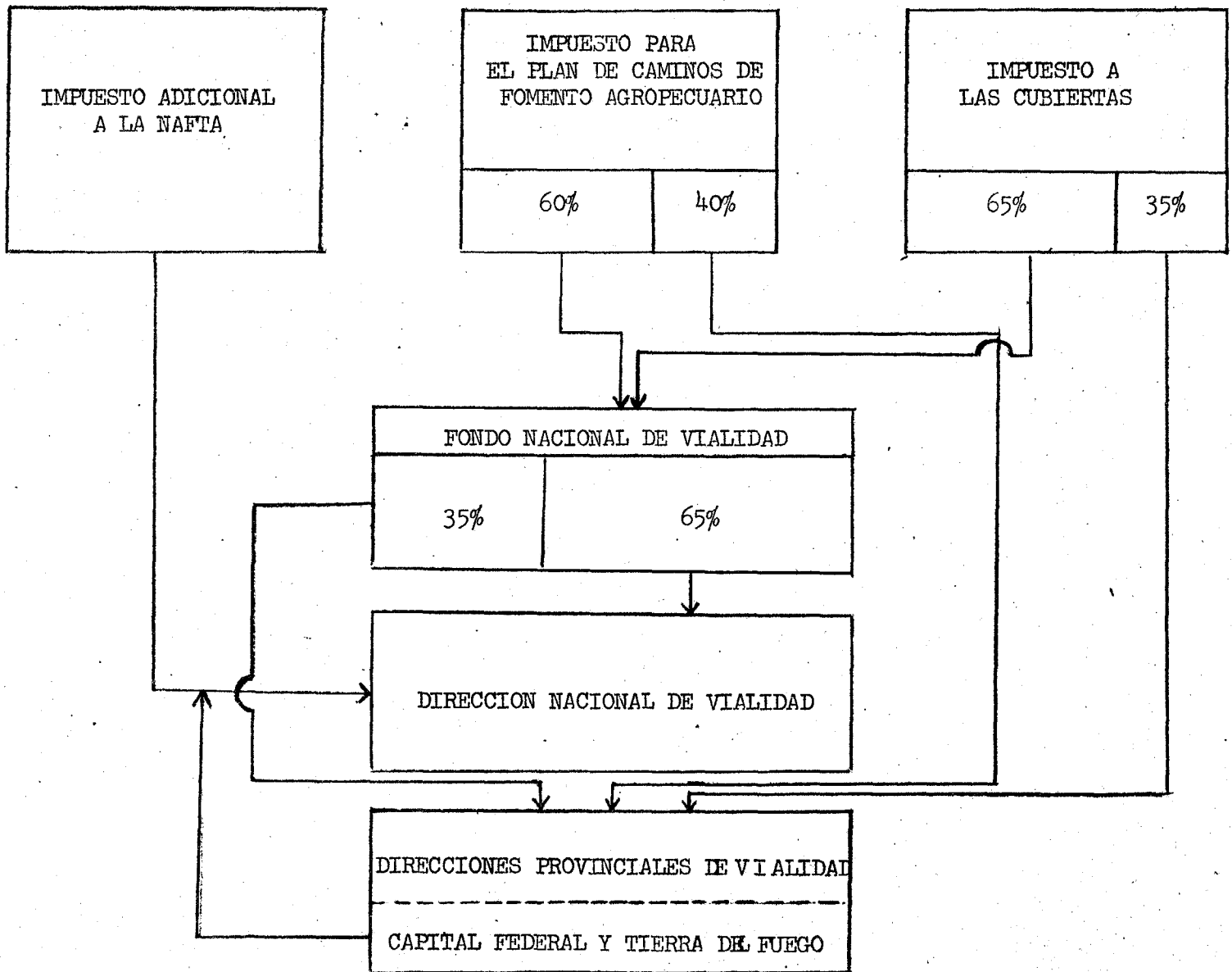
Fuente: Dirección Nacional de Vialidad

REPÚBLICA ARGENTINA

APENDICE D

DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

DESTINO DE LOS FONDOS RECAUDADOS POR IMPUESTOS



Fuente: Dirección Nacional de Vialidad

REPUBLICA ARGENTINA
DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

APENDICE E

RECURSOS DE LA DNV Y DE LAS DIRECCIONES PROVINCIALES DE VIALIDAD

| | | |
|--------------------------------------|--|--------------------------------|
| DIRECCIONES PROVINCIALES DE VIALIDAD | IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES LEY 16657 ART 1º Y LEY 17597 35% 65% | DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD |
| | IMPUESTO A LOS LUBRICANTES DE LEY 505/58 ART. 18 c) 35% 65% | |
| | IMPUESTO A LAS CUBIERTAS DE LEY 505/58 ART. 18 d) 35% 65% | |
| | IMPUESTO A LA COMPRA Y TRANSFER. AUTOMOTORES LEY 14385 ART. 12 y DE LEY 505/58 ART 18 c) 35% 65% | |
| | DE LEY 505/58 Y LEY 16657 ART. 1º c) 14.5% CAPITAL FEDERAL Y TIERRA DEL FUEGO 100% | |
| | FONDO NACIONAL COMPLEMENTARIO DE VIALIDAD LEY 15274 - IMPUESTO A LAS CUBIERTAS 35% 65% | |
| | IMPUESTO ESPECIAL A LA NAFTA LEY 18001 ART. 1º 100% | |
| | PLAN DE CAMINOS DE FOMENTO AGRICOLA LEY 15273 y 16450 40% 60% | |
| | RENTA DE VALORES PUBLICOS DE LEY 505/58 ART 18 j) 100% | |
| | VENTA DE BIENES DE LEY 505/58 ART. 18 g) 100% | |
| | VENTA DE SERVICIOS DE LEY 505/58 ART. 18 g) 100% | |
| | OTROS SIN CLASIFICAR DE LEY 505/58 ART. 18 k-l-m) 100% | |
| | USO DEL CREDITO PRESTAMOS DEL EXTERIOR y C.N.A. POSTAL 100% | |
| | VENTA DE ACTIVO FIJO DE LEY 505/58 ART. 18 g) 100% | |

REPUBLICA ARGENTINA
DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD
PROYECCION DE ORIGEN Y APLICACION DE FONDOS
1970-1979

APENDICE F

Millones de US Dólares

| | <u>1970</u> | <u>1971</u> | <u>1972</u> | <u>1973</u> | <u>1974</u> | <u>1975</u> | <u>1976</u> | <u>1977</u> | <u>1978</u> | <u>1979</u> | <u>Tot</u> |
|-----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|
| Costo Especial a | | | | | | | | | | | |
| Costo 1/ | 116,0 | 111,0 | 116,0 | 122,0 | 128,0 | 134,0 | 141,0 | 148,0 | 155,0 | 163,0 | 1.3 |
| Costos a los Combust. | 102,8 | 109,5 | 115,7 | 120,8 | 126,6 | 133,4 | 140,1 | 147,0 | 154,7 | 162,5 | 1.3 |
| Costos a los neumáticos | 51,6 | 53,0 | 54,9 | 56,5 | 58,3 | 60,0 | 61,7 | 63,4 | 65,4 | 67,4 | 5 |
| Impuestos | 12,6 | 13,7 | 14,0 | 14,8 | 15,1 | 15,7 | 16,0 | 16,8 | 17,1 | 17,7 | 1 |
| Costos No Tributarios | 5,4 | 5,1 | 3,7 | 3,9 | 4,3 | 4,3 | 4,6 | 5,1 | 5,5 | 5,7 | |
| Costos del Gob.y del Ext. | 10,2 | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 30,0 | 30,0 | 30,0 | 30,0 | 2 |
| Total de Recursos | <u>298,6</u> | <u>312,3</u> | <u>324,3</u> | <u>338,0</u> | <u>352,3</u> | <u>367,4</u> | <u>393,4</u> | <u>410,3</u> | <u>427,7</u> | <u>446,3</u> | <u>3.6</u> |
| Aplicaciones | | | | | | | | | | | |
| Costos de Personal | 26,1 | 30,9 | 32,3 | 34,0 | 35,7 | 37,4 | 39,4 | 41,2 | 43,4 | 45,5 | 3 |
| Costos y Serv.No Personales | 13,1 | 14,0 | 14,6 | 15,4 | 16,0 | 16,9 | 17,7 | 18,6 | 19,7 | 20,6 | 1 |
| Costos y Amortiz.de Deudas | 10,6 | 30,3 | 23,7 | 18,3 | 17,1 | 18,0 | 19,4 | 22,5 | 22,3 | 25,7 | 2 |
| Costos de Capital | 7,4 | 7,7 | 8,0 | 8,6 | 8,9 | 9,4 | 9,7 | 10,3 | 10,9 | 11,4 | |
| Costos de Trab.Públicos | 179,8 | 167,7 | 180,9 | 194,3 | 203,7 | 212,3 | 230,3 | 237,7 | 248,6 | 256,1 | 2.1 |
| Costos Particip.Federal a | | | | | | | | | | | |
| Costos ncias | 59,3 | 60,3 | 62,9 | 65,4 | 68,0 | 70,9 | 74,0 | 77,1 | 80,6 | 84,1 | 7 |
| | <u>2,3</u> | <u>1,4</u> | <u>1,9</u> | <u>2,0</u> | <u>2,9</u> | <u>2,5</u> | <u>2,9</u> | <u>2,9</u> | <u>2,2</u> | <u>2,9</u> | |
| Total de Erogaciones | <u>298,6</u> | <u>312,3</u> | <u>324,3</u> | <u>338,0</u> | <u>352,3</u> | <u>367,4</u> | <u>393,4</u> | <u>410,3</u> | <u>427,7</u> | <u>446,3</u> | <u>3.6</u> |

Fuente: Dirección Nacionalidad de Vialidad.

1/ Aunque la Ley 18.201 vence en 1974, la experiencia en Argentina con varias leyes impositivas de vigencia limitada es que son prorrogadas cuando están próximas a su término si las necesidades de los programas así lo aconsejan. En este caso específico las autoridades argentinas han manifestado que se prevé la prórroga de esta Ley en consideración al amplio programa de inversiones de la DNV. En todo caso la vigencia de esta Ley se extiende por todo el período de ejecución del programa.

REPUBLICA ARGENTINA
DIRECCION PROVINCIAL DE VIALIDAD - ENTRE RIOS
PROYECCION DE GASTOS OPERATIVOS E INVERSIONES
1970-1974

APENDICE G

Miles de US Dólares

| | <u>1970</u> | <u>1971</u> | <u>1972</u> | <u>1973</u> | <u>1974</u> |
|----------------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <u>Gastos Operativos</u> | | | | | |
| Gastos de Personal | 434 | 479 | 525 | 580 | 637 |
| Gastos Administrativos | 70 | 75 | 80 | 83 | 86 |
| Mantenimiento | <u>1.282</u> | <u>1.460</u> | <u>1.657</u> | <u>1.828</u> | <u>2.145</u> |
| Total de Gastos Operativos | <u>1.786</u> | <u>2.014</u> | <u>2.262</u> | <u>2.491</u> | <u>2.868</u> |
| <u>Inversiones</u> | | | | | |
| Obras | 7.254 | 8.343 | 9.594 | 11.034 | 12.689 |
| Conservación Vial | 1.923 | 2.114 | 2.326 | 2.560 | 2.814 |
| Otras | <u>29</u> | <u>43</u> | <u>57</u> | <u>85</u> | <u>114</u> |
| Total de Inversiones | <u>9.206</u> | <u>10.500</u> | <u>11.977</u> | <u>13.679</u> | <u>15.617</u> |
| Total de Erogaciones | 10.992 | 12.514 | 14.239 | 16.170 | 18.485 |

Fuente: Dirección Provincial de Vialidad.

APENDICE H

REPUBLICA ARGENTINA
DIRECCION PROVINCIAL DE VIALIDAD - CORRIENTES
PROYECCION DE GASTOS OPERATIVOS E INVERSIONES
1970-1974

Miles de US Dólares

| | <u>1970</u> | <u>1971</u> | <u>1972</u> | <u>1973</u> | <u>1974</u> |
|-----------------------------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <u>GASTOS OPERATIVOS</u> | | | | | |
| Gastos de Personal | 1.130 | 1.243 | 1.368 | 1.504 | 1.655 |
| Gastos Administrativos | 84 | 92 | 101 | 112 | 123 |
| Mantenimiento | <u>1.017</u> | <u>1.126</u> | <u>1.245</u> | <u>1.373</u> | <u>1.514</u> |
| Total de Gastos Operativos | <u>2.231</u> | <u>2.461</u> | <u>2.714</u> | <u>2.989</u> | <u>3.292</u> |
| <u>INVERSIONES</u> | | | | | |
| Obras | 10.228 | 8.832 | 3.462 | 4.038 | 5.926 |
| Mantenimiento y Conservación Vial | 115 | 129 | 143 | 157 | 171 |
| Otras | - | - | 36 | 42 | 61 |
| Total de Inversiones | <u>10.343</u> | <u>8.961</u> | <u>3.641</u> | <u>4.237</u> | <u>6.158</u> |
| Total de Erogaciones | 12.574 | 11.422 | 6.355 | 7.226 | 9.450 |

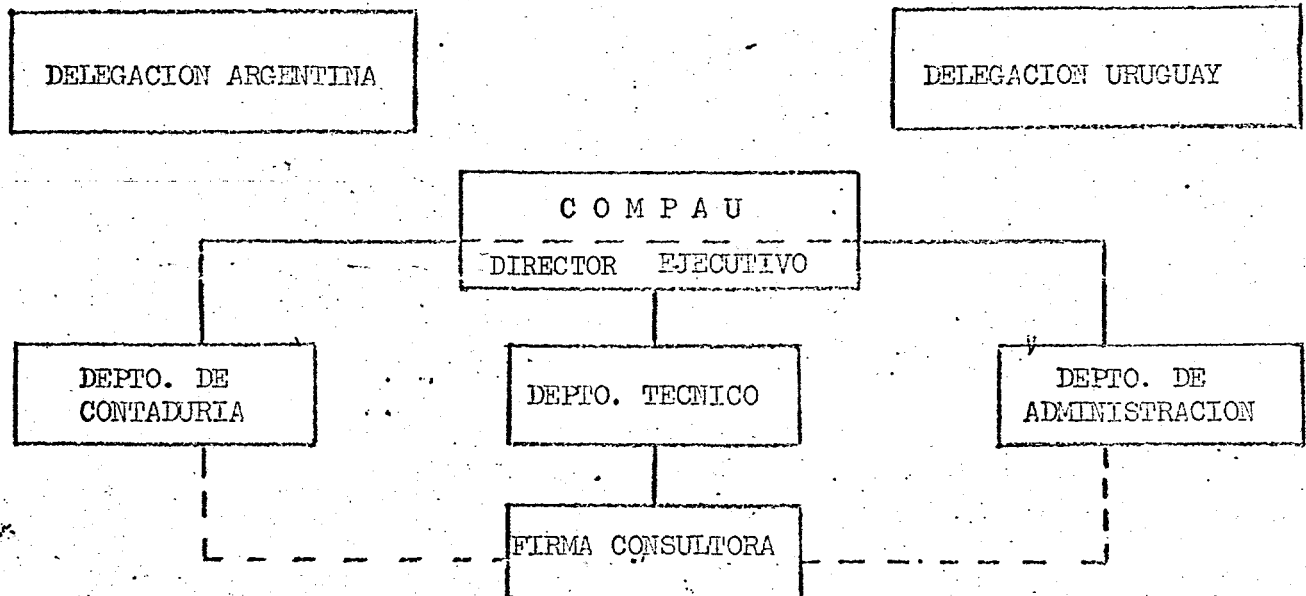
Fuente: Dirección Provincial de Vialidad.

COMISION TECNICA MIXTA DEL PUENTE ENTRE
ARGENTINA Y URUGUAY (COMPAU)

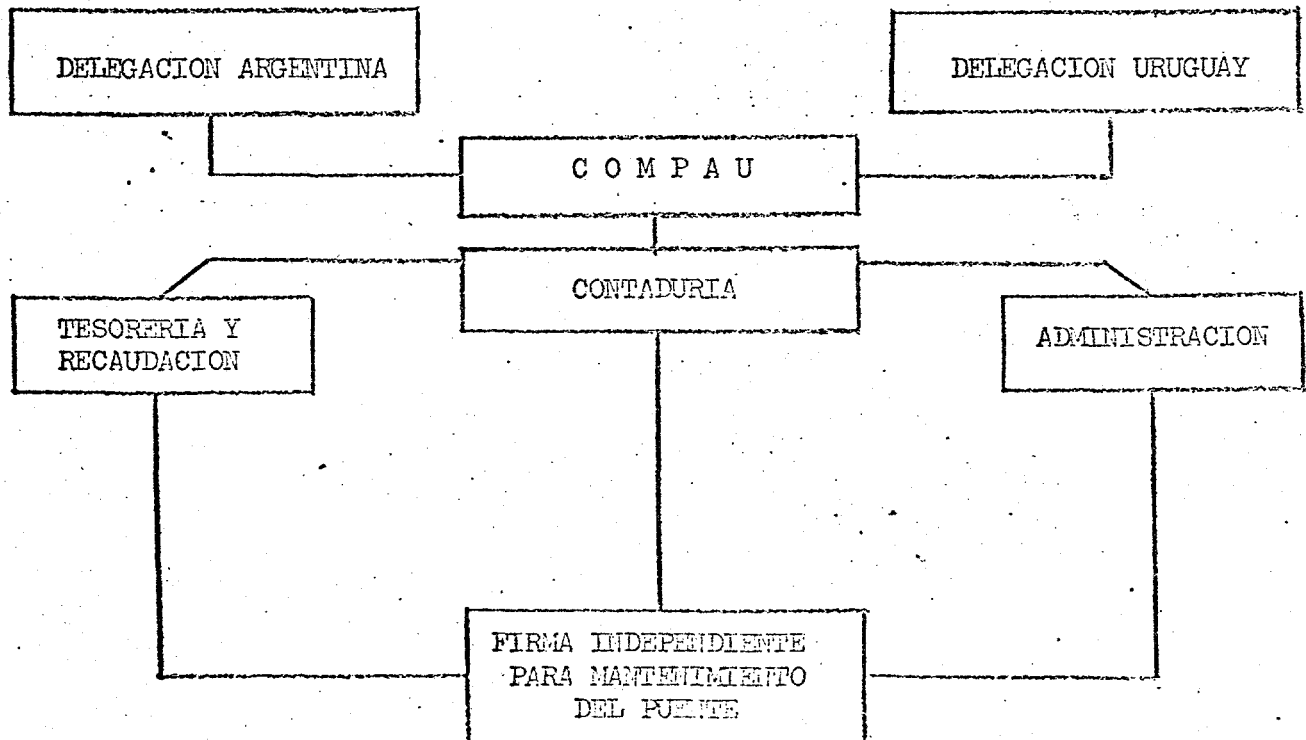
APENDICE "I"

ORGANIGRAMA PROYECTADO

(A) PERIODO DE CONSTRUCCION



(B) PERIODO OPERATIVO



COSTO TOTAL DEL PUENTE FRAY BENTOS-PUERTO UNZUE

ENTRE ARGENTINA Y URUGUAY

(En miles de US\$ o su equivalente)

| R U B R O S | COSTOS EN DIVISAS | | | COSTOS MONEDA LOCAL | TOTAL | % |
|---|-------------------|------------|-------|---------------------------|--------|-------|
| | DIRECTOS | INDIRECTOS | TOTAL | | | |
| a) Construcción puente | 2.017 | 2.643 | 4.660 | 7.485 | 12.145 | 64,9 |
| b) Estudios de factibilidad e ingeniería | 680 | - | 680 | - | 680 | 3,6 |
| c) Consultores para super- visión const. puente | 600 | - | 600 | - | 600 | 3,2 |
| d) Gastos de administración de COMPAU durante const. | - | - | - | 300 | 300 | 1,6 |
| e) Imprevistos | 350 | 529 | 879 | 1.424 | 2.303 | 12,3 |
| -De construcción | 148 | 265 | 413 | 697 | 1.110 | 5,9 |
| -Por elevación de costos | 202 | 264 | 466 | 727 | 1.193 | 6,4 |
| f) Otros gastos | 2.268 | - | 2.268 | 384 | 2.652 | 14,4 |
| Intereses (Préstamo CO) | 1.667 | - | 1.667 | 328 | 1.995 | 10,6 |
| Comisión de Compromiso (Préstamo CO) | 283 | - | 283 | 56 | 339 | 1,8 |
| Inspección y vigilancia BID | 116 | - | 116 | - | 116 | 1,0 |
| Intereses (Préstamo Re- cursos Argentina) | 202 | - | 202 | - | 202 | 1,0 |
| T O T A L | 5.915 | 3.172 | 9.087 | 9.593 | 18.680 | 100,0 |
| Porcentaje | 31,6 | 17,0 | 48,6 | 51,4 | 100,0 | |

EFFECT OF THE PESO DEVALUATION UPON THE COST ESTIMATES
(IN TERMS OF US DOLLARS) OF THE MESOPOTAMIAN HIGHWAYS
AND FRAY BENTOS-PUERTO UNZUE BRIDGE PROJECTS - ARGENTINA

The total cost of the proposed highway and bridge program was estimated in the application at the equivalent of US\$82.8 million (excluding contingencies provided for possible cost increases during the construction period) of which US\$74.8 million equivalent was scheduled for local purchases.

Assuming no change in Argentine prices and costs, the immediate effect of the June 1970 devaluation of the peso by 14.3% would be to reduce the local cost component by about the equivalent of US\$9.4 million. However, program costs were in fact calculated on the basis of December 1969 prices and costs, and between that date and September 1970 construction costs have actually risen by 11.7%, of which 3.5% took place in September itself. It is therefore almost certain that by the end of 1970 the increase in internal construction costs will have offset completely the net effects of the devaluation, and it can be concluded that the cost estimates presented in the loan document in terms of US dollars remain valid.