



# Directorio Ejecutivo

## Procedimiento de No Objeción

Vence el 22 de octubre de 2021

PR-4925  
8 de octubre de 2021  
Original: español  
**Público**  
**Divulgación Simultánea**

**A:** Los Directores Ejecutivos  
**Del:** Secretario  
**Asunto:** Argentina. Propuesta préstamo individual para el "Programa de Infraestructura Vial Productiva - Fase III"

**Información básica:** Modalidad ..... Operación Global de Obras Múltiples (GOM)  
Prestatario..... República Argentina  
Monto ..... hasta US\$150.000.000  
Fuente .....Capital Ordinario

**Consultas a:** Paloma Muñoz (teléfono Representación en Brasil 5561-3317-4127) o Martín Sosa (teléfono Representación en Paraguay 595-21616-2234)

**Observaciones:** Esta es la tercera operación individual a ser financiada con recursos de la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) para el "Programa de Infraestructura Vial Productiva" (documento PR-3427), aprobada mediante Resolución DE-102/09.

Se ruega a los Directores Ejecutivos que, a más tardar el **22 de octubre de 2021**, comuniquen por escrito al Secretario con copia a "**SEC-EXE**" si desean interrumpir el procedimiento. Si ello no ocurriera dentro de ese plazo, la resolución adjunta se dará por aprobada por el Directorio Ejecutivo y se dejará constancia de ello en el acta de una próxima sesión.

**Referencia:** DR-398-19(5/20), GN-2246-1(7/03), DE-58/03, GN-2246-4(12/06), DE 10/07, GN-2246-7(11/07), DE-164/07, GN-2246-9(9/16), DE-86/16, GN-2246-11(8/17), GN-2246-13(10/19), DE-98/19, GN-1838-3(6/18), GN-3034(2/21), GN-3034-2(8/21), PR-3427(9/09), DE-102/09, PR-3808(11/11), DE-186/11



DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

## **ARGENTINA**

### **PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL PRODUCTIVA - FASE III**

**(AR-L1339)**

**TERCERA OPERACIÓN INDIVIDUAL BAJO LA LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA  
PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL – LÍNEA CCLIP - AR-X1016**

#### **PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Paloma Muñoz, Jefa de equipo; Martín Sosa, Jefe de Equipo Alterno; Luis Uechi, Juan David Barahona, Juan Manuel Leaño, Julieta Abad, Isabel Granada, Laureen Montes, Pier Saraceno y Emilia Molina (INE/TSP); Carolina Verissimo y Alonso Chaverri (LEG/SGO); Marilia Santos, Ana María Niubo y Lilena Martínez (VPC/FMP); Gabriela Szarfer, Ivonne Rodriguez y Flavia Lotano (CSC/CAR); Serge-Henri Troch y Maria Escovar (VPS/ESG); Alfred Grunwaldt (CSD/CCS); Oscar Mitnik (SPD/SDV); Graciana Rucci (SCL/LMK); y Paolo de Salvo (CSD/RND).

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

## ÍNDICE

<b>RESUMEN DEL PROYECTO.....</b>	<b>1</b>
<b>I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS.....</b>	<b>2</b>
A. Antecedentes, problemática y justificación.....	2
B. Objetivos, componentes y costos .....	11
C. Indicadores claves de resultados.....	14
<b>II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS.....</b>	<b>15</b>
A. Instrumentos de financiamiento .....	15
B. Riesgos ambientales y sociales .....	17
C. Riesgos fiduciarios.....	18
D. Otros riesgos y temas claves .....	18
<b>III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....</b>	<b>18</b>
A. Resumen de los arreglos de implementación .....	18
B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados .....	21

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

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

ENLACES ELECTRÓNICOS OPCIONALES (EEO)	
EEO#1	<a href="#">Resumen - Proyectos de la Muestra</a>
EEO#2	<a href="#">Evaluación Económica</a>
EEO#3	<a href="#">Convenio Marco y Específico de Adhesión al Programa entre la DNV y Provincias y Municipios Beneficiarios</a>
EEO#4	<a href="#">Acuerdo de Otorgamiento de Línea de Crédito Condicional AR-X1016</a>
EEO#5	<a href="#">PCR Primer Programa de Infraestructura Vial Productiva (2185/OC-AR)</a>
EEO#6	<a href="#">Anexo Movilidad Segura e Inclusiva</a>
EEO#7	<a href="#">Análisis del Sector Vial de Argentina</a>
EEO#8	<a href="#">Anexo de Equidad de Género</a>
EEO#9	<a href="#">Anexo de Cambio Climático</a>
EEO#10	<a href="#">Evaluación de Riesgos e Impactos Socioambientales de los Proyectos de la Muestra</a>
EEO#11	<a href="#">Plan de Consulta del Programa para las Partes Interesadas</a>
EEO#12	<a href="#">Mapas de Obra - Proyectos de la Muestra</a>
EEO#13	<a href="#">Mapas de Obra - Proyectos del Programa de Infraestructura Vial Productiva I, II y III</a>
EEO#14	<a href="#">Reglamento Operativo del Programa (ROP)</a>

ABREVIATURAS	
ALC	América Latina y el Caribe
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BM	Banco Mundial
CC	Cambio Climático
CO	Capital Ordinario
CCLIP	Línea de Crédito Condicional de Proyectos de Inversión
COV	Costo de Operación Vehicular
CGPPEFE	Coordinación de General de Programas y Proyectos Especiales con Financiamiento Externo de la DNV
CR	Caminos Rurales
CREMA	Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento
DPV	Dirección Provincial de Vialidad
EEP	Equipo de Ejecución del Programa
FI	Fortalecimiento Institucional
IA	Inteligencia Artificial
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
INDEC	Instituto Nacional de Estadística y Censos
MGAS	Marco de Gestión Ambiental y Social
MOP	Ministerio de Obras Públicas de la Nación
MR	Muestra Representativa
OE	Organismo Ejecutor
PA	Plan de Adquisiciones
PIB	Producto Interno Bruto
PcD	Personas con Discapacidad
POA	Plan Operativo Anual
PCR	Informe de Terminación de Proyecto
PME	Plan de Monitoreo y Evaluación
PEFATTPcD	Programa Especial de Formación y Asistencia Técnica para Trabajo para Personas con Discapacidad
RP	Ruta Provincial
RVN	Red Vial Nacional
RVM	Red Vial Municipal
RVP	Red Vial Provincial
ROP	Reglamento Operativo del Programa
SAE	Secretaría de Asuntos Estratégicos de la Presidencia de la Nación
SV	Seguridad Vial
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económica
VANE	Valor Actual Neto

**RESUMEN DEL PROYECTO**  
**ARGENTINA**  
**PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL PRODUCTIVA - FASE III**  
**(AR-L1339)**

**TERCERA OPERACIÓN INDIVIDUAL BAJO LA LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA PROYECTOS DE**  
**INFRAESTRUCTURA VIAL – LÍNEA CCLIP - AR-X1016**

Términos y Condiciones Financieras					
<b>Prestatario:</b> República Argentina			<b>Facilidad de Financiamiento Flexible<sup>(a)</sup></b>		
			<b>Plazo de amortización:</b>	25 años	
<b>Organismo Ejecutor:</b> El prestatario por intermedio del Ministerio de Obras Públicas (MOP) a través de la Dirección Nacional Vialidad (DNV)			<b>Período de desembolso:</b>	5 años	
			<b>Período de gracia:</b>	5,5 <sup>(b)</sup> años	
<b>Fuente</b>	<b>Monto (US\$)</b>	<b>%</b>	<b>Tasa de interés:</b>	Basada en LIBOR <sup>(c)</sup>	
<b>BID (CO):</b> <sup>(g)</sup>	150.000.000	76,8	<b>Comisión de crédito:</b>	<sup>(d)</sup>	
			<b>Comisión de inspección y vigilancia:</b>	<sup>(d)</sup>	
<b>Local:</b>	45.400.000	23,2	<b>Vida Promedio Ponderada (VPP):</b>	15,25 años	
<b>Total:</b>	195.400.000	100	<b>Moneda de aprobación:</b>	Dólares de los Estados Unidos de América	
<b>Esquema del Proyecto</b>					
<b>Objetivo del proyecto/descripción:</b> El objetivo general es mejorar la calidad de las condiciones de circulación y la seguridad vial de los usuarios, promoviendo un modelo de empleabilidad futura inclusivo asociados a las obras (¶1.32). Los objetivos específicos para esta operación son: (i) mejorar la calidad de circulación de las mallas Contrato de Rehabilitación y Mantenimiento (CREMA) intervenidas, disminuyendo los costos de transporte y tiempos de viaje; y (ii) contribuir a asegurar la transitabilidad permanente de los caminos rurales intervenidos vinculados a corredores de integración con la Red Vial Provincial (RVP) o Red Vial Nacional (RVN) pavimentada (¶1.32).					
<b>Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento:</b> Que el prestatario, por intermedio de la DNV, haya presentado, a satisfacción del Banco, evidencia de: (i) la suscripción y entrada en vigencia de un convenio entre el MOP y la DNV para la transferencia de los recursos del préstamo y la ejecución de las actividades del programa; y (ii) la aprobación y la entrada en vigencia del <a href="#">Reglamento Operativo del Programa</a> , en los términos y condiciones previamente acordados con el Banco (¶3.7).					
<b>Condiciones contractuales especiales de ejecución:</b> Previo a la no objeción del Banco a cada proyecto ejecutivo de una provincia o municipio participante del subcomponente 1.2 del programa, que el prestatario, por intermedio de la DNV, haya presentado evidencia a satisfacción del Banco de la suscripción y entrada en vigencia del Convenio de Adhesión entre la DNV y la provincia o el municipio respectivo (¶3.8). Ver las condiciones contractuales especiales de ejecución de carácter ambiental y social en el Anexo B del IGAS ( <a href="#">EER#3</a> ).					
<b>Excepciones a las políticas del Banco:</b> Ninguna.					
<b>Alineación Estratégica</b>					
<b>Desafíos<sup>(e)</sup>:</b>		SI <input checked="" type="checkbox"/>	PI <input checked="" type="checkbox"/>	EI <input type="checkbox"/>	
<b>Temas Transversales<sup>(f)</sup>:</b>		GE <input checked="" type="checkbox"/> y DI <input type="checkbox"/>	CC <input checked="" type="checkbox"/> y ES <input type="checkbox"/>	IC <input checked="" type="checkbox"/>	

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

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

<sup>(c)</sup> En consistencia con el documento FN-729 (Estrategia y Preparación Operacional para Ejecutar la Transición de la LIBOR en el Balance General del BID) y el documento CF-257-1 (Remplazo de la Tasa Base para Préstamos con Garantía Soberana basada en Libor), este préstamo estará sujeto a la tasa de interés basada en SOFR sobre la base de una notificación al Prestatario por parte del Banco, de conformidad con las disposiciones del Contrato de Préstamo.

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

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

<sup>(f)</sup> GE (Igualdad de Género) y DI (Diversidad); CC (Cambio Climático) y ES (Sostenibilidad Ambiental); y IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

<sup>(g)</sup> En virtud del documento AB-2990, el desembolso de los recursos del Préstamo estará sujeto a los siguientes límites máximos: (i) hasta un 15% durante los primeros 12 meses; (ii) hasta un 30% durante los primeros 24 meses; y (iii) hasta un 50%, durante los primeros 36 meses, todos los cuales serán contados a partir de la fecha de aprobación del Préstamo por el Directorio Ejecutivo del Banco (¶2.7).

## I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

### A. Antecedentes, problemática y justificación

- 1.1. **Contexto económico y social.** La economía argentina está en un contexto macroeconómico y social complejo y frágil. Según el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), la inflación bajó a 36,1% anual en 2020, en tanto el mercado espera una inflación de 46% en 2021. A su vez el Producto Interno Bruto (PIB) se redujo 9,9% en 2020 por el impacto de la pandemia y de las medidas de confinamiento adoptadas. Para contener el impacto de la crisis, el gobierno incrementó el gasto público y el déficit primario alcanzó el 6,5% del PIB en 2020. Para el 2021 se proyecta un déficit primario de 4,5% del PIB y un crecimiento económico de 6,2%.
- 1.2. **Relevancia de la infraestructura vial para la competitividad regional y la accesibilidad.** El sector carretero en Argentina transporta casi 90% del volumen de carga total, y tiene gran relevancia dentro del sector productivo nacional, siendo un eje fundamental de integración regional y el acceso a mercados. El 70% del volumen se concentra en la Red Vial Nacional (RVN) y Provincial (RVP) pavimentadas. Entre 1992 y 2017 la producción de granos (cerca de 75% del volumen movilizado), pasó de 37 millones a 125 millones de toneladas anuales, generando un aumento del tráfico vial y presiones sobre la calidad, capacidad y disponibilidad de infraestructura. Con un apropiado desarrollo y conservación de los Caminos Rurales (CR) se estimula la actividad económica que resulta en posibilidades de empleo, mejores niveles de ingresos y la diversificación de actividades al facilitar la instalación y desarrollo de comercio y nuevas industrias. También, permiten el acceso de la población rural a servicios esenciales como salud, educación, y la interacción social.
- 1.3. **Calidad y conservación de la red vial<sup>1</sup>.** El Índice de Estado en la RVN consolidado por la DNV indica que tiene 34% de su extensión en estado bueno, 31% regular y 35% malo (2018). Los estándares de conservación de la RVP también requieren mejoras, y varían según la provincia<sup>2</sup>. La RVM no está inventariada en su integralidad y uno de los problemas persistentes es la falta de transitabilidad los 365 días al año<sup>3</sup>, generando una alta incertidumbre para la salida de la producción perecedera, y afectando el acceso permanente de la población a los servicios básicos.
- 1.4. La gran extensión del territorio nacional resulta en elevadas distancias<sup>4</sup> y junto con la deficiencia en calidad de la red vial (§1.3), incrementan los Costos de Operación Vehicular (COV) y de Tiempos de Viajes (TV), restringiendo la competitividad local por las limitaciones que imponen a la movilidad de cargas, al desarrollo de servicios y la conectividad de áreas remotas. En general, los presupuestos

<sup>1</sup> Según [WEF \(2018\)](#), Argentina ocupa el puesto 78 de 141 países en calidad y disponibilidad de infraestructura y el puesto 92 en calidad de carreteras. También está en el puesto 62 de 160 países según [BM \(2018\)](#), [\(EEO#7\)](#).

<sup>2</sup> Las provincias no cuentan con mediciones sistemáticas de la condición de la RVP.

<sup>3</sup> Promedio de 25 días de intransitabilidad al año (indicador de resultado “Días de intransitabilidad al año” del Programa Federal de Infraestructura Regional de Transporte de Argentina [4841/OC-AR]).

<sup>4</sup> [Muller et. al. \(2014\)](#), casi 1/3 de las toneladas transportadas en el país recorren distancias en un rango de 300 a 800 km.



destinados a la conservación de los caminos de la RVP y RVM son escasos<sup>5</sup> y los factores climáticos generan un impacto de pérdida de transitabilidad por mal estado de estos. Se identifica una limitada inversión<sup>6</sup> en mejoras del servicio de tránsito y de Seguridad Vial (SV) como resultado de restricciones presupuestarias, y áreas de mejora para fortalecer capacidades institucionales a nivel provincial. Por ello se necesita consolidar una estrategia integral de desarrollo y conservación de dichas redes, para que promuevan la accesibilidad a servicios sociales básicos y nuevas oportunidades laborales, faciliten la salida de la producción a centros de consumo interno y puertos para exportación, y contribuyan al desarrollo del turismo.

- 1.5. **Consecuencias del Cambio Climático (CC) en la infraestructura.** En los últimos 30 a 40 años se han observado cambios en la mayor parte del territorio argentino en las tendencias climáticas<sup>7</sup>. Los efectos del CC han provocado pérdidas en el sector productivo por la destrucción de infraestructura<sup>8</sup>, donde intensas lluvias han generado cortes de caminos, imposibilitando el transporte de productos. Entre 1970-2015, el país se vio afectado por 97 desastres de gran magnitud (93% fueron de origen hidrometeorológico) que causaron 14 millones de afectados y US\$10.000 millones de pérdidas<sup>9</sup>. El clima que es cada vez más variable, con eventos extremos más frecuentes e intensos, generará daños en la infraestructura vial vulnerable expuesta afectando sus niveles de confiabilidad, conectividad y eficiencia<sup>10</sup>.
- 1.6. **Capacidad institucional en el sector.** Los procesos de planificación y Gestión de Activos (GA), institucionalidad, gobernanza y sistemas que sigan las buenas prácticas, conducen a la mejora de la eficiencia del gasto público<sup>11</sup>. La institucionalidad y la gobernanza del sector vial en Argentina presentan oportunidades de mejora, especialmente en áreas como la definición de procesos sistemáticos de planificación de la infraestructura y los servicios de transporte y el alcance de los sistemas de GA<sup>12</sup>. Existen debilidades en el proceso de preinversión<sup>13</sup> que provocan la discontinuidad del proceso inversor y genera efectos negativos en la competencia en el sector y de esa manera hace también más ineficiente el uso de los recursos públicos. A nivel institucional, la falta de capacidades técnicas de diseño, planificación y gestión en las agencias locales para mejorar la calidad de los proyectos y las estrategias de conservación de la

---

<sup>5</sup> En el Informe de Cierre del Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande (7991-AR, financiado por el Banco Mundial, ICR 2019), se concluye que en el año 2018 los recursos destinados a las provincias por el Fondo de Coparticipación Vial para el mantenimiento e inversiones de capital, para el caso de las nueve provincias del Norte Grande del país, solo fueron suficientes para el mantenimiento rutinario de la red pavimentada. En el período 2011-2018 los recursos fueron suficientes únicamente para el mantenimiento de rutina del 100% de la red pavimentada y el 60% de la red de ripio, sin contar con recursos necesarios para inversiones de capital (obras de rehabilitación). En el [EEO#5](#) se concluye que para mantener adecuadamente las redes viales provinciales se requieren aproximadamente cuadruplicar los fondos de coparticipación vial a las provincias para sostener políticas de mantenimiento rutinario, en la hipótesis de rehabilitar la red vial cada 10 años con políticas de inversión periódicas de mantenimiento. Ver [párrafo 3.19 de la Estrategia País](#).

<sup>6</sup> [Ibíd.](#)

<sup>7</sup> [BID \(2012\)](#).

<sup>8</sup> Las inundaciones ocurridas en 2013 en la Provincia de Buenos Aires dejaron pérdidas de alrededor de US\$1.300 millones.

<sup>9</sup> [Estrategia del Grupo BID con el País \(2016-2019\)](#).

<sup>10</sup> [EEO#9](#).

<sup>11</sup> [BID \(2020\)](#) y [BM \(2017\)](#).

<sup>12</sup> [BID \(2016\)](#).

<sup>13</sup> [BID \(2015\)](#).

RVP y RVM, así como la falta de personal técnico, se traduce en debilidades en la inspección y control de calidad de las obras<sup>14</sup>.

- 1.7. **Impactos de la pandemia en el sector.** En Argentina, en el primer trimestre del 2021, la tasa de desempleados ascendió a un 10,2% de la población económicamente activa, con un promedio del 11,55% en 2020, alcanzando un pico del 13,1% en el segundo trimestre. De acuerdo con el [Observatorio Laboral COVID-19 BID](#), entre febrero y mayo de 2021, el sector de la construcción de Argentina evidenció una contracción del 19,9% del empleo, resultando ser el tercer sector más impactado por la pandemia después de hoteles, restaurantes, y servicios comunitarios, sociales y personales<sup>15</sup>.
- 1.8. **La crisis como oportunidad y la infraestructura sostenible.** Cerrar las brechas de desarrollo preexistentes y enfrentar la crisis socioeconómica producto del COVID-19, requiere la priorización de instrumentos más efectivos para atender múltiples objetivos de política económica. Ejecutar un nuevo programa de mejoramiento, pavimentación, rehabilitación y mantenimiento de caminos, representa una oportunidad para fomentar la reactivación económica sostenible, promover el desarrollo productivo y territorial e implementar prácticas que aportan a la generación de nuevos empleos incluyentes y de calidad (§1.1, §1.9 y §1.10). [BID \(2020\)](#), destaca la importancia de que los gobiernos de la región prioricen proyectos de infraestructura estratégicos que contribuyan a la recuperación económica.
- 1.9. **Desarrollo productivo y territorial.** La infraestructura de transporte constituye un habilitador importante del desarrollo económico y territorial. La inversión, dotación y mantenimiento de infraestructura beneficia en materia de menores costos operacionales y tiempos de transporte, y mejor acceso a los mercados de consumo, aumentando la productividad, las oportunidades de negocios y los ingresos de la población aledaña, y contribuyendo a disminuir la pobreza. Mejorar la cobertura y calidad de la infraestructura, con un enfoque incluyente hacia los grupos poblacionales más vulnerables, permite abrir oportunidades para romper con ciclos de pobreza<sup>16</sup>. Mejoras en la infraestructura y servicios logísticos pueden incrementar la actividad económica y las exportaciones de la región favorecida por las intervenciones<sup>17</sup>. La inversión en infraestructura incentiva las inversiones productivas a la zona ahora mejor conectada, facilitando la industrialización y los efectos positivos de la aglomeración económica<sup>18</sup>.
- 1.10. **Generación de empleo local, inclusivo y sostenible.** [BID \(2020\)](#) calcula que en ALC se generan aproximadamente 35.000 empleos directos, en promedio considerando los sectores de energía, agua y saneamiento y transporte, por cada US\$1.000 millones invertidos en infraestructura. Aunque muchas de las actividades asociadas a la construcción son de carácter temporal y/o subcontratadas, se considera que el reconocimiento sistemático y formal de habilidades, horas trabajadas y trayectorias elevará los estándares de la industria y permitirá identificar una ruta para los procesos de formación en, por ejemplo, nuevas tecnologías. Los efectos de que los trabajos de infraestructura

<sup>14</sup> [EEO#7](#).

<sup>15</sup> Argentina registra 5,25 millones de contagios y 115.038 fallecidos ([Johns Hopkins University: 2021](#)).

<sup>16</sup> [K. Lucas, et. al. \(2016\)](#).

<sup>17</sup> En Perú, encontraron que un programa de inversión en carreteras llevó a una mejora del 3,7% en el crecimiento promedio anual de exportaciones, [V. Marinicus \(2017\)](#).

<sup>18</sup> [S. Park, et. al. \(2019\)](#).

desaparezcan al final de su construcción pueden ser mitigados a través de la inversión en un sistema que fortalezca la empleabilidad de las personas<sup>19</sup>.

- 1.11. **Género.** En Argentina, las tasas de participación laboral femenina en la industria de la construcción y el transporte son muy bajas, 3,6% y 9% respectivamente<sup>20</sup>. El BID encontró que las mujeres enfrentan barreras tanto en áreas calificadas como no calificadas, y entre las que trabajan en la construcción de infraestructura vial, la mayor parte realizan tareas de administración o limpieza<sup>21</sup>. Estas barreras están vinculadas a las condiciones del entorno, oportunidades de capacitación y normas socioculturales. Adicionalmente, la pandemia ha afectado desproporcionalmente a las mujeres quienes han sido más vulnerables a perder sus empleos e ingresos que los hombres<sup>22; 23</sup> ([EEO#8](#)).
- 1.12. **Personas con discapacidad (PcD).** Según el [INDEC \(2019\)](#), el 10,2% de la población argentina tiene algún tipo de discapacidad y sólo un 32,2% tiene empleo. Las barreras de accesibilidad a la infraestructura, particularmente en las travesías urbanas o en áreas aledañas a mercados y centros culturales y sociales, impactan negativamente en las PcD y movilidad reducida, dificultando su acceso a servicios y oportunidades como el empleo, educación y atención sanitaria entre otros. Los diseños viales precisan incorporar estándares de accesibilidad y diseño universal ([EEO#6](#)).
- 1.13. **La transformación digital del sector.** El sector afronta un cambio hacia un nuevo paradigma tecnoproductivo, basado tecnologías que permitirán una Construcción 4.0. Estudios recientes resaltan que la gestión digital de la infraestructura mejoraría sensiblemente la calidad de los servicios<sup>24</sup>. En materia de infraestructura vial, el uso de tecnologías como la digitalización de procesos, videodetección, Inteligencia Artificial (IA), internet de las cosas y computación en la nube, potencian la GA viales. Estimaciones del BID apuntan a que el uso de analítica de vídeo e IA puede aumentar la velocidad de análisis del estado de la infraestructura vial en hasta tres veces, reducir considerablemente el costo de adquisición de información y generar nuevos espacios para la creación de empleos<sup>25</sup>. También los equipos y sistemas requieren ser modernizados, además es necesario modernizar el conocimiento y las habilidades de los trabajadores del sector para que puedan acompañar las cambiantes innovaciones y tecnologías.
- 1.14. **Línea de Crédito Condicional de Proyectos de Inversión (CCLIP).** En septiembre de 2009, el Banco aprobó la CCLIP “Programa de Infraestructura Vial” (AR-X1016) ([EEO#4](#)) por un monto total de US\$2.500 millones, y con un plazo de utilización de 20 años contados a partir de la fecha de suscripción del Acuerdo de Otorgamiento de Línea de Crédito Condicional AR-X1016 (29 de marzo de 2010). El objetivo de la CCLIP es apoyar el aumento de la competitividad y la integración económica y social del aparato productivo a nivel provincial. Se definieron intervenciones en las áreas de: (i) construcción de obras de infraestructura vial; (ii) inversiones en mantenimiento; (iii) fortalecimiento institucional de Dirección Provincial de Vialidad (DPVs) para mejorar la gestión por resultados de las redes

<sup>19</sup> [Ap. Carvenale, et. al. \(2021\)](#).

<sup>20</sup> Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (2017) y Encuesta Permanente de Hogares (2017).

<sup>21</sup> [UCL \(2019\)](#).

<sup>22</sup> [ILO \(2021\)](#).

<sup>23</sup> [Mckinsey \(2020\)](#).

<sup>24</sup> [BID \(2020\)](#).

<sup>25</sup> Pavimenta2 Brasil.

a su cargo; (iv) apoyo en temas transversales como SV, control de pesos, dimensiones y cargas peligrosas; (v) preparación de proyectos de fases futuras de la CCLIP; y (vi) apoyo directo a ejecución.

**1.15. La Primera Operación Individual de Préstamo de la CCLIP (2185/OC-AR).**

Aprobada en septiembre de 2009, su contrato de préstamo fue firmado en marzo de 2010, declarado elegible en noviembre de 2010 y tuvo fecha de finalización el 29 de marzo de 2017. El Informe de Terminación de Proyecto (PCR) ([EEO#5](#)), fue aprobado en 2019, y el programa fue valorado como parcialmente exitoso (en cuanto al alto grado de ejecución de sus metas y el impacto positivo observado en los respectivos indicadores), tanto para la Administración como para la Oficina de Evaluación y Supervisión del Banco. El monto total fue de US\$172,6 millones, de los cuales US\$120 millones correspondieron a financiamiento del BID, y US\$52,6 millones al aporte local. Se ejecutaron obras de pavimentación, rehabilitación, aumento de capacidad y SV en más de 160,7 km de caminos en la RVP; y se implementaron actividades de fortalecimiento de la gestión en las DPVs, logrando alcanzar las metas de la mayoría de los indicadores. En particular, se ha generado una reducción en el COV en los tramos intervenidos del 39% en la Ruta Provincial (RP) N°23, y del 22% en la RP N°26, y se ha logrado eliminar los días de no transitabilidad de ambas rutas.

**1.16. La Segunda Operación Individual de Préstamo de la CCLIP (2655/OC-AR).**

Aprobada en noviembre de 2011, su contrato de préstamo fue firmado en julio de 2012 y declarado elegible en marzo de 2013. El monto total fue de US\$210,5 millones, de los cuales US\$200 millones correspondieron a financiamiento del BID y US\$10,5 millones al aporte local. La fecha de cierre del programa fue en marzo de 2021, finalizando con resultados satisfactorios (PCR en proceso de preparación). Las obras de inversión estuvieron destinadas a mejorar y rehabilitar los tramos seleccionados de la RVP y de la RVN, incrementando la accesibilidad, eficiencia y seguridad de estas. Se intervinieron 876,12 km, con obras de conservación y mejora en las RVP y RVN, y 187,0 km de obras de señalización horizontal vial, para mejora en aspectos de SV.

**1.17. La modalidad de la CCLIP ha resultado apropiada para promover el diálogo sectorial, y el enfoque progresivo con que se desarrollan las operaciones individuales permiten que cada una de ellas no solo se articule con la estrategia del gobierno actual y sienta las bases para la consolidación del sector en el mediano y largo plazo. Los dos programas permitieron mejorar la calidad de las condiciones de circulación y seguridad de los usuarios mediante inversiones de conservación de caminos pavimentados, pavimentaciones nuevas y ensanches en la RVN y RVP por un total de 1.036,82 km ([EEO#13](#)), y más de 187 km de obras de señalización horizontal vial, mejorando la transitabilidad y reduciendo los COV y TV. El proceso de fortalecimiento de las DPVs, ha contribuido a mejorar los índices de accesibilidad y la tasa de fatalidad de sus respectivas RVPs. A pesar de los avances en conectividad, eficiencia, transitabilidad y SV, resultado de las dos operaciones mencionadas (¶1.15 y ¶1.16), el gran tamaño del país y el estado general de las redes viales (¶1.3 y ¶1.4) representa retos asociados al desarrollo de programas de mejora y conservación de la infraestructura vial productiva, que maximicen los beneficios para la sociedad, disminuyendo los COV y TV.**

**1.18. La Tercera Operación Individual de Préstamo de la CCLIP.** Esta operación se estructura de manera similar a las anteriores, alineándose con los objetivos iniciales de la CCLIP y retomando las lecciones aprendidas. Las obras de

inversión y mantenimiento, al igual que en la segunda operación individual, estarán destinadas a mejorar y rehabilitar los tramos seleccionados de la RVN, RVP y de la RVM, incrementando su transitabilidad, conectividad, accesibilidad, eficiencia y seguridad. Las inversiones estarán acompañadas por el fortalecimiento de capacidad institucional, a nivel nacional, provincial y municipal. Esta operación resulta relevante en el contexto de la recuperación económica en todo el territorio nacional, como consecuencia de la crisis sanitaria y económica causada por el COVID-19 (¶1.8).

- 1.19. **Experiencia del Banco y lecciones aprendidas.** El Banco tiene amplia experiencia en Argentina, en el financiamiento de mejoras y rehabilitaciones en la RVN y RVP. En los últimos quince años ha aprobado nueve<sup>26</sup> operaciones por más de US\$2.800 millones actuando en más de 1.600 km. Las principales lecciones aprendidas, incluyendo las del PCR de la primera operación (¶1.15), incorporadas en el diseño de la operación son: (i) fortalecer los mecanismos de planificación, inspección y supervisión de las obras para contribuir a una mayor eficiencia en la ejecución; (ii) promover la capacitación en diseño y gestión de proyectos viales y aspectos de sostenibilidad de la infraestructura para fortalecer capacidades técnicas de los entes sectoriales a nivel provincial; y (iii) asegurar la solidez de los diseños de ingeniería evitando retrasos en las licitaciones y modificaciones de los proyectos durante la ejecución de las obras. El Banco ha aplicado dichas lecciones mediante: (i) adopción por parte de las entidades provinciales de guías estándar de dirección de obras y definición de perfiles de equipos de inspección; (ii) acuerdo sobre protocolo de supervisión de obras de las DPVs y de la DNV; (iii) diseño y ejecución en paralelo a las inversiones de módulos de capacitación a organismos provinciales -incluyendo actividades de educación vial en comunidades rurales beneficiarias- y acciones puntuales de fortalecimiento institucional, como implementación de tableros de control de indicadores de monitoreo de inversiones y metodologías de seguimiento y de estimación de impacto de las obras; (iv) financiamiento de estudios de preinversión dentro del componente de obras civiles; y (v) revisión técnica detallada de los proyectos a ser financiados.
- 1.20. **Coordinación con otros proyectos del Banco.** El Banco está financiando proyectos en ejecución con la DNV: (i) Programa de Ampliación de Capacidad y Seguridad Vial en Corredores Viales para la Integración (3836/OC-AR) por US\$300 millones; (ii) Primera Operación Ampliación de Capacidad y Mejoras de Seguridad en los Accesos al Paso Cristo Redentor (4418/OC-AR) por US\$200 millones; y (iii) Segunda Etapa de Ampliación de Capacidad y Mejoras de Seguridad en los accesos al Paso Cristo Redentor (4652/OC-AR) por US\$324,3 millones.
- 1.21. Así mismo, proyectos viales con las provincias a través del Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional (Programa Federal de Infraestructura

<sup>26</sup> Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande (1851/OC-AR), US\$1500.000.000; Multifase Desarrollo Infraestructura: Apoyo Producción de Entre Ríos (1914/OC-AR), US\$125.000.000; Primer Programa de Infraestructura Vial Productiva (2185/OC-AR), US\$150.000.000; Programa de Infraestructura Productiva y Turística de la Provincia de Río Negro (2491/OC-AR), US\$37.500.000; Infraestructura Vial Productiva II (2655/OC-AR), US\$210.500.000; Programa De Infraestructura Vial Del Norte (2698/OC-AR), US\$333.500.000; Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande III (3050/OC-AR), US\$333.500.000; Proyecto de mejora del corredor de la ruta provincial No. 82 (4779/OC-AR), US\$80.000.000; y Programa Federal de Infraestructura Regional de Transporte (4841/OC-AR), US\$300.000.000.

Regional de Transporte [4841/OC-AR]), por un monto de US\$300 millones; con la provincia de Buenos Aires (Programa de Ampliación de Capacidad y Seguridad en Corredores Viales de la Provincia de Buenos Aires [4416/OC-AR]), por un monto de US\$200 millones, y con la provincia de Mendoza (Programa de Mejora del Corredor de la RP No. 82 [4779/OC-AR]), por un monto de US\$50 millones. También a través del Programa de Servicios Agrícolas Provinciales (PROSAP – [3806/OC-AR]), gestionado por el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación y que ha liderado el desarrollo de las economías rurales durante los últimos 24 años, iniciando su ejecución como respuesta al déficit prevaleciente y con el objetivo de contribuir a la modernización productiva en las áreas de riego, conectividad y logística rural, acceso confiable a fuentes de energía, y servicios públicos a la competitividad. En todos los casos se observará una adecuada coordinación para evitar duplicaciones de esfuerzos en materia de financiación y lograr la adecuada articulación de intervenciones que conduzcan a la consolidación de corredores viales integrales y a la generación de sinergias. Además, esta operación está coordinada en cuanto a objetivos y alcance con las otras operaciones del sector actualmente en preparación (AR-L1332 y AR-L1338).

- 1.22. **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Segunda Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2020-2024 (AB-3190-2) y se alinea con los desafíos de desarrollo de: (i) Inclusión Social e Igualdad, al promover la generación de empleos directos e implementar prácticas que aportan a la generación de nuevos empleos incluyentes y de calidad; y (ii) Productividad e Innovación, por proveer infraestructura y servicios viales adecuados, confiables y seguros que contribuyen a la disminución de los costos de transporte. Adicionalmente, el programa se alinea con los temas transversales de: (i) Igualdad de Género, al promover y expandir oportunidades de participación laboral femenina en actividades tradicionales y no tradicionales en el sector de infraestructura; (ii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, dado que se capacitará a funcionarios provinciales y nacionales en temas vinculados con gestión de infraestructura vial; y (iii) CC por prever el ajuste de los diseños de las obras de arte, terraplenes y carpetas de rodamiento de los proyectos a financiar para adaptarlos a los riesgos asociados al CC y reducir impactos de eventos extremos sobre la infraestructura. Adicionalmente, se financiarán actividades de fortalecimiento de capacidades en el desarrollo de estudios analíticos de *Blue Spot* para identificar infraestructura vial vulnerable en la RNV y/o RVPs en una etapa temprana del proceso de planificación y se usará para identificar prioridades de inversión y las medidas de adaptación para tornar las vías transitables aún frente a inundaciones y otros eventos. [Según la metodología conjunta de los Bancos Multilaterales de Desarrollo](#), se estima que el 15% de los recursos del BID se invierten en la mejora de la resiliencia de la infraestructura vial rural frente a los impactos climáticos y en el fortalecimiento institucional en metodología de priorización e identificación de medidas de adaptación necesarias al sector de transporte. Estos recursos contribuyen a la meta de financiamiento climático del BID (30% del volumen de aprobaciones anual). La operación contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2020-2023 (GN-2727-12) de “vías construidas o mejoradas (km)”.
- 1.23. El programa se alinea con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), al apoyar la provisión de infraestructura vial que asegura la transitabilidad permanente, incrementa la accesibilidad, mejora la calidad de circulación y seguridad de los usuarios y



contribuye a disminuir los COV y TV. Así mismo es consistente con: (i) la [Visión 2025 Reinvertir en las Américas: Una Década de Oportunidades](#) y el Marco de Acción de Empleo con Perspectiva de Género al enfatizar la dimensión de generación de nuevos empleos incluyentes y de calidad y resiliencia al CC para un crecimiento sostenible e incluyente; (ii) los Marcos Sectoriales de: (a) Transporte (GN-2740-7) al promover la movilidad interurbana eficiente inclusiva, sostenible y de calidad; (b) CC (GN-2835-8) al incorporar la acción climática en las inversiones mediante la evaluación preliminar y caracterización de niveles de riesgo climáticos; (c) Trabajo (GN-2741-9) al promover la empleabilidad de calidad y un mercado laboral más incluyente; y (d) Desarrollo de Habilidades (GN-3012) al promover la certificación de habilidades y facilitar la creación de carteras individuales de competencias; (iii) el Plan de Acción de Género para Operaciones 2020-2021 (GN-2531-19); y (iv) de Diversidad para Operaciones 2019-2021 (GN-3001), por prever acciones para promover la incorporación de la mujer y PcD en empleos no tradicionales del sector ([EEO#8 y EEO#6](#)). El programa es consistente con la Estrategia del Grupo BID con Argentina 2021-2023 (GN-3051) por contribuir a reducir las brechas de infraestructura, y está incluido en la Actualización del Anexo III sobre el Programa de Operaciones 2021 (GN-3034-2). Además, el programa fomentará la posibilidad de acceso a empleo a población vulnerable, rural y migrante en particular para la ejecución de los CR, contribuyendo a la estrategia de inclusión social y reducción de la pobreza, generando certificación laboral digital para los trabajadores mediante la implementación de un plan piloto y planes de capacitación para las DPVs y municipios<sup>27</sup> y para trabajadores de CR.

- 1.24. **Intervenciones propuestas.** Obras de rehabilitación y conservación mediante contratos tipo CREMA<sup>28</sup> en la RVN, previstos para seis años de duración (dos años de obras de recuperación y cuatro años de mantenimiento)<sup>29</sup>, y mejoras en CR en la RVP y RVM mediante pavimentaciones nuevas o mejorados de la superficie de rodadura de caminos no pavimentados para contribuir a asegurar la transitabilidad los 365 días del año<sup>30</sup>, obras de SV, adecuaciones de obras de arte mayores y menores, y atención de puntos vulnerables al CC. Adicionalmente, se elaborará un plan de Fortalecimiento Institucional (FI) e implementará un programa de desarrollo de capacidades técnicas y operativas en las DPVs y municipios, de manera a mejorar las capacidades de planificación, ejecución, supervisión y mantenimiento de las inversiones. Este conjunto de intervenciones promoverá carreteras de mejor calidad, contribuyendo a la disminución de costos de transporte y tiempos de viajes y mejora de la SV ([Bock et al., 2021](#)).
- 1.25. **Medidas de innovación y digitalización.** Con ayuda de la cooperación técnica RG-T3856, se apoyará la consolidación del sistema de captura de datos para el seguimiento de obras viales (Módulo CaptuData de INFRADINÁMICA) y del

<sup>27</sup> Ver pie de página 17.

<sup>28</sup> Contratos donde la empresa adjudicataria de las obras también realiza el mantenimiento por el período contractualmente previsto, generándose incentivos para una correcta ejecución.: Una adecuada intervención inicial disminuirá los costos de mantenimiento posterior y contribuye a evitar desfases entre el fin de la obra con el inicio del mantenimiento, [BM \(2011\)](#). La investigación del [BID \(2020\)](#) aborda el análisis de la eficiencia relativa entre los contratos CREMAS y otras tipologías de contratos utilizados en la región para el mantenimiento vial. En sus resultados se observa que los contratos CREMA presentan un mejor desempeño y mayor eficiencia respecto a las principales variables físicas de los pavimentos.

<sup>29</sup> Período de desembolso de la operación de cinco años. Los recursos para cubrir el año adicional de duración de los contratos CREMA, serán de aporte local.

<sup>30</sup> En los proyectos de CR de la muestra se relevaron 35 días promedio de intransitabilidad.

aplicativo Pavimenta2, desarrollados por el BID. CaptuData servirá como plataforma tecnológica digital para monitorear el avance físico y financiero de las obras y de comunicación entre la DNV, las empresas contratistas y el Banco. Por su parte, Pavimenta2 apoyará el diagnóstico costo eficiente del estado de la red vial mediante tecnología apoyada en IA.

- 1.26. **Fomento de la generación de empleo de calidad.** El programa integrará acciones para promover la empleabilidad y la calidad de los empleos directos vinculados a la construcción y mantenimiento de caminos de acuerdo con su tipología. En coordinación con el MOP y el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, y otros involucrados interesados, se desarrollará un esquema piloto de certificación digital, que reflejará las tareas prestadas por el trabajador durante su trabajo en obra. Estos certificados harán parte de un primer modelo para fomentar la creación y reconocimiento de trayectorias laborales y para identificar oportunidades para el *upskilling/reskilling*<sup>31</sup> de la mano de obra sectorial. Los datos desagregados aportarán a la posible proposición de un futuro sistema de información de talentos y oportunidades laborales sectoriales, que tenga el potencial de acercar la demanda y la oferta al sector de construcción de infraestructuras, contribuyendo a fomentar la participación de mano de obra local y la promoción de empleo inclusivo.
- 1.27. **Acciones de género.** Este programa contribuirá a cerrar las brechas de participación en el sector de la fuerza laboral femenina, promoviendo su empleo en la construcción y mantenimiento de obras mediante acciones como: (i) diseño e implementación de un programa de capacitaciones con participación paritaria entre hombres y mujeres en sectores no tradicionales que se identifiquen a partir de la caracterización de la fuerza laboral requerida para las obras de mejoramiento, rehabilitación y conservación de carreteras; (ii) diseño e implementación de un programa de mentoría con pasantías remuneradas para una proporción de las mujeres capacitadas; y (iii) apoyo a la DNV en el proceso para incorporarse en la [Iniciativa de Paridad de Género de Argentina](#), proveyendo asistencia para el diagnóstico y el diseño del Plan de Acción de Género Integral ([EEO#8](#)).
- 1.28. **Acciones de inclusión laboral de PcD.** Para apoyar al cumplimiento a la Ley 25.689, se realizarán capacitaciones a funcionarios públicos del Programa Especial de Formación y Asistencia Técnica para Trabajo para Personas con Discapacidad (PEFATTPcD), Agencia Nacional de Discapacidad, Registro de Instituciones de Capacitación y Empleo y empresas privadas. Además, se identificarán rutas para que estos procesos de educación y contratación de PcD sean sostenibles. Se realizará una línea base del estado del PEFATTPcD e identificarán registros disponibles de inclusión laboral. Al final del proyecto se medirán los indicadores de inclusión laboral de PcD con la línea base ([EEO# 6](#)).
- 1.29. **Infraestructura sostenible y resiliente al CC.** El programa adoptará los criterios contemplados en el Marco General de Infraestructura Sostenible, para que los proyectos financiados incorporen estándares de sostenibilidad, incluidos, pero no limitados a considerar riesgos de desastres y resiliencia al CC, como la realización de análisis hidrológico-hidráulicos usando curvas de intensidad-duración-frecuencia, que considera niveles de precipitaciones

<sup>31</sup> *Upskilling*: Refuerzo de capacidades *soft* para tomar un puesto de mayor responsabilidad.  
*Reskilling*: Adquisición de competencias para pivotar de un puesto a otro.



recientes en la región en diseños de terraplenes, alcantarillas y obras de arte, y su verificación con un enfoque conservador de evento que duplica el periodo de recurrencia utilizado, asegurando una mejor adaptación de la infraestructura. Se prevé que el programa de capacitación a la DNV, DPVs y municipios presente herramientas y metodologías para aplicar dichos criterios al diseño y priorización de proyectos, permitiendo fortalecer capacidades para identificar, formular, diseñar, financiar, ejecutar, monitorear y evaluar proyectos sostenibles y eficientes.

- 1.30. **Infraestructura segura.** Para la DNV, es práctica común considerar los estándares más actualizados de diseño y la implementación de auditorías e inspecciones de SV para garantizar la ejecución de las contramedidas en los puntos críticos de la red vial. Sin embargo, no es una práctica generalizada a nivel de provincias y municipios, requiriéndose crear una cultura de SV, particularmente en la construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de carreteras gestionadas por las DPVs y municipios, e implantar mecanismos innovadores para reducir los riesgos de incidentes viales. El programa persigue contribuir a la mejora de las condiciones de seguridad en la RVN, RVP y RVM con criterios de diseño de rutas seguras y garantizando el cumplimiento de estándares de seguridad y de diseño universal en toda nueva inversión. A través del programa de capacitación a la DNV, DPVs y municipios (§1.24), se apoyará al desarrollo de capacidades institucionales para garantizar que se diseñen, construyan y operen proyectos viales seguros, que proveen los mayores beneficios a la comunidad y eficientizan el gasto público (EEO#6).
- 1.31. **Infraestructura con accesibilidad universal.** Se incluirán estándares de diseño universal para las veredas, vados y rampas en cruces peatonales que se ubiquen en entornos urbanos, los cuales benefician a la movilidad peatonal y SV de PcD y todo tipo de usuarios (EEO#6).

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

- 1.32. El objetivo general es mejorar la calidad de las condiciones de circulación y la seguridad vial de los usuarios, promoviendo un modelo de empleabilidad futura inclusivo asociados a las obras.
- 1.33. Los objetivos específicos para esta operación son: (i) mejorar la calidad de circulación de las mallas CREMA intervenidas, disminuyendo los costos de transporte y tiempos de viaje; y (ii) contribuir a asegurar la transitabilidad permanente de los CR intervenidos vinculados a corredores de integración con la RVP o RVN pavimentada.
- 1.34. **Componentes.** El programa comprende los siguientes componentes y subcomponentes.
- 1.35. **Componente 1. Obras viales (US\$139,20 millones BID + US\$40,90 millones local = US\$180,10 millones).** Incluye tres subcomponentes:
- 1.36. **Subcomponente 1.1. Conservación de la infraestructura vial (US\$103,90 millones).** Financiará, en la RVN, obras de rehabilitación y conservación (periódica y rutinaria) mediante contratos tipo CREMA (§1.24 al §1.31).

- 1.37. **Subcomponente 1.2. Mejora de CR (US\$72,20 millones)**<sup>32</sup>. Financiará en la RVP o RVM: (i) mejoras de CR mediante enripiados, estabilizados químicos, suelo cemento o cal; y (ii) pavimentaciones de CR aplicando diversas tecnologías como pavimentos adoquinados, asfálticos, hormigón, tratamientos superficiales, entre otras. (¶1.24 al ¶1.31).
- 1.38. **Subcomponente 1.3. Inspección, supervisión y preinversión (US\$4,00 millones)**. Financiará consultorías de inspección técnica y socioambiental de las obras a ser contratadas para controlar su gestión y calidad, en los casos que sea necesaria reforzar los recursos de los distritos jurisdiccionales de la DNV, así como estudios de preinversión de proyectos a ser financiados por el programa.
- 1.39. **Componente 2. Fortalecimiento institucional (US\$6,50 millones BID + US\$1,00 millones local = US\$7,50 millones)**. Financiará asistencias técnicas, adquisiciones de bienes y capacitaciones para mejorar la gestión de los activos viales y procesos de planificación de las DPVs, municipios, y acciones complementarias de FI en la DNV a las ya implementadas a través de otros programas<sup>33</sup>. Incluye tres subcomponentes:
- 1.40. **Subcomponente 2.1. Fortalecimiento del ejecutor (US\$3,00 millones)**. Comprenderá: (i) adquisición de equipamiento y *software* para la Coordinación de Programas y Proyectos Sectoriales con Financiamiento Externo de la DNV (CGPPEFE)<sup>34</sup>; (ii) contratación de consultores profesionales técnicos en diferentes áreas tales como ingeniería vial, ingeniería ambiental, SV, economía y administración entre otras; (iii) digitalización de los sistemas de gestión y seguimiento de obras en forma georreferenciada y con información (CaptuData), así como de otras medidas de innovación para la gestión vial; y (iv) definición de procesos de coordinación de programas entre instituciones, cuyo objetivo es la contratación y elaboración de los procesos organizacionales de la CGPPEFE, y su relación con diferentes actores y ejecutores de los programas de financiamiento en cartera.
- 1.41. **Subcomponente 2.2. Fortalecimiento de la red vial (US\$3,75 millones)**. Financiará acciones para mejorar la gestión de la red vial y aumentar su correspondencia con los objetivos de desarrollo productivo, sostenible y seguros. Comprenderá: (i) relevamientos e inventario de equipamiento vial en los municipios intervenidos, de manera a planificar la maquinaria vial para el mantenimiento futuro de las obras a realizar; (ii) análisis de brechas de infraestructura respecto a cadenas productivas; (iii) SV y Sistemas Inteligentes de Transporte, previendo la provisión de Estaciones Viales Inteligentes Multipropósito y prestación del servicio de operación y mantenimiento de gestión y conectividad vial desde un centro de gestión vial; y (iv) entrenamiento en el uso

<sup>32</sup> No se prevé financiar con recursos del programa expropiaciones, adquisición de predios o inmuebles necesarios para la construcción de las obras previstas.

<sup>33</sup> El GdA impulsa distintas estrategias para gestionar los riesgos de integridad, transparencia y rendición de cuentas asociados con la obra pública, entre ellas el Mapa Inversiones, que brinda información pública sobre ejecución de obras, y un Registro de Integridad y Transparencia de Empresas, entre otros. En este programa, se apoyará a la DNV para asegurar que el ROP ([EEO#14](#)) refleje mejores prácticas en manejo de riesgo de integridad, las cuales deberán ser implementadas para efectos de la gestión del programa. Asimismo, todas las licitaciones del programa serán gestionadas digitalmente a través del portal de la DNV y sus datos publicados en [mapa de inversiones](#).

<sup>34</sup> Adquisición de *hardware* y equipamiento tecnológico, licencias HDM4, de simulación de riesgos, análisis de sensibilidad, visualización de datos, etc.

del método *Blue Spot Analysis* para apoyar los procesos de toma de decisiones y planificación de infraestructura vial en un contexto de CC.

- 1.42. **Subcomponente 2.3. Fortalecimiento de capacidades en materia de género, empleo, inclusión laboral de PcD, entre otros (US\$0,75 millones).** Comprenderá: (i) capacitaciones del equipo de coordinación, DNV, DPVs y municipios; (ii) capacitación de la temática de género en el sector de la construcción de obras viales (§1.27); (iii) capacitación a funcionarios públicos del PEFATTPcD (entre otros) y empresas privadas involucradas con el proyecto, sobre la inclusión laboral de PcD en proyectos de infraestructura; y (iv) implementación de un plan piloto de certificaciones laborales digitales, utilizando un aplicativo adaptado por el BID para este proyecto, y capacitación laboral (§1.25).
- 1.43. **Otros costos: (US\$4,30 millones BID + US\$3,50 millones local = US\$7,80 millones).** Contempla los siguientes rubros:
- 1.44. **Administración y auditorías (US\$7,00 millones).** Incluye financiamiento de actividades de la DNV relativas a la coordinación y administración del programa, que abarcará la contratación de profesionales requeridos para fortalecer al equipo de la DNV en las tareas de coordinación y administración (US\$2,20 millones), relevadores (US\$4,30 millones), y contratación de auditoría financiera externa (US\$0,50 millones).
- 1.45. **Gastos de evaluación (US\$0,80 millones).** Financiará las actividades relacionadas a la evaluación estratégica del programa, las cuales buscarán generar evidencia sobre la contribución de la estrategia de financiamiento internacional a: (i) lineamientos prioritarios de la gestión de gobierno; (ii) logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible; y (iii) los logros que se alcanzan en términos de FI del Estado Nacional y las jurisdicciones.

**Cuadro 1.1. Costos del programa (US\$ millones)**

Componentes	BID	Local	Total	%
<b>Componente 1. Obras viales</b>	<b>139,20</b>	<b>40,90</b>	<b>180,10</b>	<b>92,17</b>
1.1. Conservación de infraestructura vial	72,30	31,60	103,90	53,17
1.2. Mejora de caminos rurales	62,90	9,30	72,20	36,95
1.3. Inspección, supervisión y preinversión	4,00	-	4,00	2,05
<b>Componente 2. Fortalecimiento Institucional</b>	<b>6,50</b>	<b>1,00</b>	<b>7,50</b>	<b>3,84</b>
2.1. Fortalecimiento del ejecutor	3,00	-	3,00	1,54
2.2. Fortalecimiento de la red vial	2,95	0,80	3,75	1,92
2.3. Fortalecimiento de capacidades en materia de género, inclusión laboral de PcD, empleo, entre otros	0,55	0,20	0,75	0,38
<b>Otros costos</b>	<b>4,30</b>	<b>3,50</b>	<b>7,80</b>	<b>3,99</b>
Administración y Auditorías	3,50	3,50	7,00	3,58
Gastos de Evaluación	0,80	-	0,80	0,41
<b>Total</b>	<b>150,00</b>	<b>45,40</b>	<b>195,40</b>	<b>100,00</b>

### C. Indicadores claves de resultados

- 1.46. El programa se diseña para obtener los resultados principales esperados, que serán evaluados con base a los indicadores propuestos en la Matriz de Resultados (Anexo II). Los indicadores de resultados son: (i) generación de empleo directo y certificado; (ii) costo promedio de operación vehicular; (iii) tiempo de viaje promedio; (iv) índice de accesibilidad rural; (v) días de intransitabilidad al año; y (vi) disminución de siniestralidad.
- 1.47. **Viabilidad técnica y económica.** El Banco revisó los estudios de factibilidad técnica y económica de los proyectos de la Muestra Representativa (MR) (§2.3). El análisis económico ([EEO#2](#)) valora anualmente los costos de los proyectos y sus beneficios en escenarios “con” y “sin” proyecto. Para intervenciones en la RVN del subcomponente 1.1. se cuantificaron los beneficios económicos por el ahorro en el costo generalizado del transporte (COV+CTV) y beneficios por ahorros en costos de mantenimiento vial utilizando el modelo HDM4, y en los CR de la MR se utilizó el modelo RED (*Road Economic Decision*), considerando el excedente del consumidor y beneficios exógenos del excedente del productor.
- 1.48. Los resultados de los análisis económicos de MR registran una TIRE superior a la tasa de descuento utilizada (12%). El análisis de sensibilidad indica su robustez frente a escenarios más desfavorables (Cuadro 1.2). Extrapolando el análisis económico de la MR a la totalidad del programa, se estima una TIRE de 20,92% y un VANE de US\$70,69 millones.

**Cuadro 1.2. Resumen de la evaluación económica de la MR**

Proyecto	Longitud (km)	Inversión Millones de US\$	SENSIBILIDAD							
			Escenario BASE		A. Incremento de Costos de Inversión 20%		B. Disminución de Beneficios 20%		A (+15%) + B (-15%)	
			TIRE %	VANE Mill US\$	TIRE %	VAN Mill US\$	TIRE %	VANE Mill US\$	TIRE %	VANE Mill US\$
<b>CREMAS</b>	<b>418,13</b>	<b>103,86</b>	<b>23,20</b>	<b>63,07</b>	<b>20,10</b>	<b>52,75</b>	<b>17,90</b>	<b>44,90</b>	<b>18,30</b>	<b>38,12</b>
Malla 104 - La Pampa	128,74	35,29	20,00	14,80	17,00	10,78	16,40	7,82	15,30	6,55
Malla 131 - Neuquén	138,80	28,56	28,00	26,88	24,70	24,58	19,20	23,97	22,70	19,39
Malla 513C - Entre Ríos	150,59	40,02	21,60	21,39	18,80	17,39	18,20	13,11	17,10	12,18
<b>Caminos Rurales</b>	<b>49,90</b>	<b>10,98</b>	<b>21,00</b>	<b>3,55</b>	<b>16,00</b>	<b>1,81</b>	<b>14,90</b>	<b>1,10</b>	<b>13,00</b>	<b>0,40</b>
Camino del 72, Cañuelas	28,10	6,18	12,30	0,06	8,30	-0,86	7,40	-0,87	5,80	-1,33
Cadret - Ordoqui RP 50 Carlos Casares	21,80	4,80	29,60	3,49	23,60	2,67	22,40	1,97	20,10	1,73
<b>Total Obras de la Muestra</b>	<b>468,03</b>	<b>114,84</b>	<b>22,10</b>	<b>66,62</b>	<b>18,00</b>	<b>54,56</b>	<b>16,40</b>	<b>46,00</b>	<b>15,60</b>	<b>38,52</b>

- 1.49. **Beneficiarios.** Considerando los proyectos de la MR (§2.3), los beneficiarios directos de las intervenciones son los habitantes de las ciudades y localidades emplazadas en su área de influencia directa, estimado en 671.377 habitantes<sup>35</sup>. Asimismo, se beneficiarán los usuarios directos de las rutas, productores,

<sup>35</sup> Último censo, INDEC (2010).

exportadores, transportistas de cargas. Se estiman 2.643.711 habitantes beneficiarios indirectos.

## II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

### A. Instrumentos de financiamiento

- 2.1. En el marco de la línea CCLIP AR-X1016 (¶1.14), la operación se ejecutará como un préstamo de inversión bajo la modalidad “Programa de Obras Múltiples” (GOM), dado que financiaría obras técnicamente similares pero independientes entre sí.
- 2.2. Para la presente operación, se cumplen los criterios de elegibilidad previstos en la política aplicable a la CCLIP (GN-2246-4, según modificado por el GN-2246-7)<sup>36</sup>, ya que: (i) se enmarca dentro de los sectores y componentes definidos bajo la CCLIP (¶1.14); (ii) sus objetivos guardan relación con la Estrategia País y está incluida en el Informe sobre el Programa de Operaciones 2021 (¶1.23); (iii) el Organismo Ejecutor (OE) es el mismo que el del programa anterior<sup>37</sup> (la segunda operación individual bajo la CCLIP 2655/OC-AR), cuyo desempeño ha sido satisfactorio, no se ha verificado un deterioro en el nivel de desempeño; (iv) los resultados obtenidos en las dos operaciones individuales anteriores bajo la CCLIP (2185/OC-AR y 2655/OC-AR) son satisfactorios y se sustentan en los indicadores de productos y resultados reportados en el PCR y PMR; (v) respecto a la ejecución financiera de la primera y segunda operación, el Banco desembolsó el 100% de sus recursos (¶1.15 y ¶1.16); (vi) el prestatario y el OE cumplieron las condiciones contractuales de los contratos de préstamos 2185/OC-AR y 2655/OC-AR respectivamente, y las políticas de desembolso y adquisición de bienes y servicios del Banco; y (vii) los informes financieros y de operaciones de los dos programas anteriores se presentaron de forma oportuna y poseían un nivel de calidad aceptable en cuanto a administración financiera y a control operacional de los proyectos.
- 2.3. **Muestra representativa (MR).** Considerando el foco en materia de recuperación económica, desarrollo productivo y generación de empleo, se seleccionaron proyectos viales en la RVN, RVP y RVM cuyo costo estimado es equivalente al 60,3% del monto total de la operación ([EEO#12](#)). Para las intervenciones mediante CREMA, se identificaron y formularon 3 proyectos que forman parte de la MR, con una longitud de 418,13 km. Con relación a los CR se identificaron 2 proyectos, con una longitud de 49,9 km. Las características de esta muestra de proyectos abarcan la mayoría de las singularidades técnicas y ambientales del universo potencial de proyectos que compondrán el programa y cuentan con los estudios de factibilidad técnica, económica y socioambiental ([EEO#1](#), [EEO#10](#), [EEO#14](#)).
- 2.4. **Criterios de priorización de los CR.** Las intervenciones de mejora para los CR que sean seleccionados e incluidos en el programa, deberán enmarcarse en los objetivos de políticas promovidos por el Prestatario en su Programa Federal de

<sup>36</sup> La presente operación fue preparada de conformidad con los criterios de elegibilidad establecidos por la GN-2246-4, según modificado por la GN-2246-7, y de conformidad con los términos previstos en el Acuerdo de Otorgamiento de Línea de Crédito Condicional AR-X1016 suscrito entre la República Argentina y el BID, el 29 de marzo de 2010.

<sup>37</sup> En 2019, se modificó la estructura de Ministerios y se estableció que la DNV actuaría en el ámbito jurisdiccional del MOP.

Infraestructura Vial para el Desarrollo Económico, Social y Productivo y ser priorizados con base a la ponderación de los siguientes criterios y condiciones: (i) pertenecer a corredores viales productivos principales de la zona o de vinculación turística estratégica; (ii) servir como salida de la producción con comunicación a la red troncal nacional, provincial o municipal; (iii) en función a las actividades económicas y tipo de producción en su área de influencia, aquellas cuya materia prima y/o producto terminado sea perecedero y/o que requiere salida rápida de la producción; (iv) aquellos caminos que tienen mayor anegamiento anual con mayor cantidad de días de intransitabilidad al año para la salida de la producción de manera de maximizar el beneficio de pérdidas evitadas de producción por intransitabilidad; (v) la prestación social que brinda su mejoramiento, priorizando la accesibilidad a centros de salud y educativos.

- 2.5. **Criterios de elegibilidad de los proyectos.** Los criterios de elegibilidad aplicados a la MR (¶2.3) y que todos los proyectos deberán cumplir son: (i) que las intervenciones CREMA se realicen en tramos de vías pavimentadas pertenecientes a la RVN; (ii) que los tramos de CR a ser mejorados pertenezcan a la RVP o a la RVM y que tengan conexión con la RVP o RVN con niveles de servicio similar o superior al del proyecto que se pretenda realizar, a fin de dar continuidad a un corredor de desarrollo productivo o turístico que permita la vinculación entre centros de consumo, comercialización y producción; (iii) que cuenten con un proyecto ejecutivo, incluyendo plan de señalización vertical y horizontal y otros aspectos del informe de seguridad vial, con un grado de detalle suficiente para poder ser licitado; (iv) que cuenten con estudios de viabilidad socioeconómica, y que demuestren una TIR igual o superior al 12% para el subcomponente 1.1. y del 10% para el subcomponente 1.2; y (v) no correspondan a proyectos de Categoría “A” bajo las políticas ambientales del Banco (OP-703) y que cuenten con estudios socioambientales detallados, de acuerdo con el tipo de obra a ejecutarse, planes de gestión social y ambiental adecuados, licencia ambiental de acuerdo con la legislación nacional y provincial, y que cumplan con las políticas del Banco.
- 2.6. **Costo y financiamiento.** El costo total del programa es US\$195.400.000, de los cuales US\$150.000.000 serán financiados con Capital Ordinario (CO) del Banco, y US\$45.400.000 millones serán financiados por el prestatario con aporte local. El presupuesto detallado está disponible en el Plan de Ejecución Plurianual (PEP) y en el POA ([EER#1](#)). El período de desembolsos será de cinco años. Para los proyectos de la MR, se tiene un plazo previsto de 72 meses de ejecución de los cuales 58 meses se ejecutarán en el marco del proyecto. Para garantizar que las obras que no forman parte de la MR inicien su ejecución en un plazo que asegure su finalización dentro del período de desembolsos, el plazo para el inicio material de las obras del programa será de tres años a partir de la vigencia del contrato de préstamo.
- 2.7. De conformidad con los documentos AB-2990 y GN-2753-7, el ritmo del desembolso por parte del Banco de los recursos de financiamiento con cargo al CO estará sujeto a los siguientes límites: (i) en los primeros 12 meses, se podrá desembolsar como máximo el 15% del monto total del financiamiento aprobado por el Banco; (ii) en los primeros 24 meses, se podrá desembolsar como máximo el 30% del monto total del financiamiento aprobado por el Banco; y (iii) en los primeros 36 meses, se podrá desembolsar como máximo el 50% del monto total del financiamiento aprobado por el Banco. Estos períodos se contarán desde el



momento en que el Directorio Ejecutivo apruebe la operación de préstamo. Estos límites podrían no ser de aplicación en la medida en que se cumplan los requisitos establecidos en la política del Banco, siempre que se haya notificado por escrito al prestatario al respecto.

**Cuadro 2.1. - Proyección de los desembolsos (US\$ millones)**

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	TOTAL
<b>BID</b>	22,50	45,00	75,00	112,50	150,00	150,00
<b>Local</b>	26,35	38,87	41,57	43,76	45,40	45,40
<b>TOTAL</b>	48,85	83,87	116,57	156,27	195,40	195,40
<b>BID</b>	15,00%	30,00%	50,00%	75,00%	100,00%	100,00%
<b>Local</b>	58,00%	86,00%	92,00%	96,00%	100,00%	100,00%

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

- 2.8. De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco (OP-703), la presente operación se clasifica como Categoría “B” con un indicador de riesgo socioambiental moderado dado sus impactos menores a moderados, con medidas de mitigación bien definidas y con un contexto estable y una buena experiencia del OE en los temas socioambientales. Igualmente, esta operación tiene un indicador de riesgo de desastres naturales moderado.
- 2.9. **Impactos socioambientales y medidas de mitigación.** Los impactos y riesgos socioambientales directos de los proyectos de la MR (¶2.3) son los típicos considerando la magnitud de la construcción (de mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de carreteras), serán localizados y de corto plazo ya que no se modificará la traza de las vías (excavación de materiales, afectaciones menores al hábitat en zonas antropizadas, erosión, polvo, ruido, desechos, disrupción al tránsito, salud y seguridad ocupacional). Se dispone de medidas de mitigación efectivas. En base a diferentes evaluaciones ambientales y sociales se determinó que no habrá impactos sobre pueblos indígenas ni desplazamiento económico o físico.
- 2.10. Durante la preparación del préstamo, se elaboraron: (i) evaluaciones de riesgos/impactos socioambientales (con sus medidas de mitigación) para las mallas CREMA 104 en la Pampa y 131 en Neuquén; (ii) un estudio de impacto ambiental (con sus medidas de mitigación) para la malla CREMA 513C en Entre Ríos; y (iii) fichas de evaluaciones ambientales y sociales con evaluaciones de riesgos/impactos socioambientales (con sus medidas de mitigación) para los dos proyectos de CR ([EEO#10](#)). Se realizarán las rondas de consulta significativa para cada proyecto siguiendo el plan de consulta preparado por la DNV ([EEO#11](#)), durante el mes de septiembre de 2021. Para cada obra se presentaron los impactos ambientales y sociales, el plan de manejo ambiental y social, y el mecanismo de quejas y reclamos. Ningún tema importante negativo ambiental y social fue resaltado, fueron más temas positivos ya que las obras son para mejorar las diferentes rutas.
- 2.11. Se preparó un IGAS ([EER#3](#)) para asegurar que las obras futuras cumplan con los requerimientos de las políticas de salvaguardias del BID, y los del marco regulatorio argentino. Se excluye la posibilidad de financiar la realización de proyectos de Categoría “A” bajo las políticas ambientales del Banco (OP-703).

### C. Riesgos fiduciarios

- 2.12. En materia de adquisiciones, se utilizarán todas las políticas vigentes para adquisiciones tanto de obras, bienes y consultorías. Considerando que el organismo ejecutor tiene amplio conocimiento y experiencia en la implementación de proyectos financiados por el Banco, y conocen igualmente sus políticas de gestión financiera y operativa, no se prevén riesgos fiduciarios importantes.

### D. Otros riesgos y temas claves

- 2.13. **Macroeconómicos y sostenibilidad fiscal.** Se identifica un riesgo “medio-alto” relacionado al posible impacto que variaciones de costos a causa de inflación (en US\$) podrían generar a la disponibilidad presupuestaria del programa. Se han definido como medidas de mitigación: (i) monitoreo permanente de los recursos financieros y la inclusión en los contratos de obra de fórmulas paramétricas de redeterminación de precios; (ii) fortalecimiento del esquema de monitoreo durante la ejecución de obras; y (iii) en caso de ajustes a la disponibilidad presupuestaria, la reevaluación de alcances de metas físicas.
- 2.14. **Desarrollo.** Se identifica el riesgo “medio-alto” relacionado a la disponibilidad de recursos necesarios para el mantenimiento de las obras de CR, que aseguren la sostenibilidad de las inversiones del componente 1.2. Se han identificado las siguientes acciones de mitigación: (i) suscripción de Convenios de Adhesión con Gobiernos Locales que incluyen informes de ejecución del plan de acción de mantenimiento anualmente por cuatro años después de la entrega de obras ([EEO#3](#)); (ii) fortalecimiento de gobiernos locales en sus capacidades de gestión de obras; (iii) fortalecimiento de gobiernos locales con el plan de inversiones de equipamiento vial; (iv) mejora de los sistemas de información de la DNV y los Distritos Jurisdiccionales para la GA viales; y (v) relevamientos de estados de la red vial del país, a fin de realizar un plan de inversiones.
- 2.15. **Monitoreo y rendición de cuentas.** Se identifica un riesgo “medio-alto” relacionado a la capacidad de la DNV, en términos de recursos humanos y equipamiento necesario para la supervisión técnica y socioambiental de las obras, cuyos rezagos pueden llevar a retrasos en la ejecución o riesgos en la calidad. Se han definido las siguientes actividades de mitigación: (i) perfeccionamiento del esquema de supervisión a modo de incorporar consultores para la inspección técnica externa de las obras; (ii) introducción de herramientas tecnológicas de apoyo a la supervisión y monitoreo de las obras, a ser utilizado tanto por la DNV como con las provincias o municipios beneficiarios; y (iii) fortalecimiento y capacitación de gobiernos locales en sus capacidades de supervisión y gestión de obras.

## III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

### A. Resumen de los arreglos de implementación

- 3.1. **Prestatario y Organismo Ejecutor.** El prestatario será la República Argentina y el OE será el Prestatario, por intermedio del MOP, a través de la DNV. La coordinación del programa en la DNV estará a cargo de la CGPPEFE, que conformará un Equipo de Ejecución del Programa (EEP), a establecerse en el marco de su actual estructura, que será fortalecida mediante la contratación y/o designación de profesionales especializados para la gestión de las actividades de la operación. La composición mínima para el EEP incluye: un coordinador, y dos



ingenieros con dedicación exclusiva al programa. La composición restante del EEP será detallada en el ROP. La DNV será responsable por la gestión y coordinación del programa y se encargará de, entre otras tareas: (i) la administración financiera del programa, para lo cual utilizará el Sistema de Unidades Ejecutoras de Préstamos Externos (UEPEX) para registro contable y gestión de operaciones; (ii) la coordinación, con las DPVs y municipios, de las actividades del programa; (iii) gestionar y presentar la auditoría externa; (iv) presentar al Banco los planes operativos para el programa, incluyendo el plan financiero, PA y el POA, entre otros; (v) presentar al Banco los informes de progreso, evaluaciones, cumplimiento socioambiental, entre otros; (vi) supervisar la ejecución de las obras y de los estudios previstos en la operación; (vii) presentar al Banco solicitudes de desembolsos; y (viii) actuar como enlace con el Banco.

- 3.2. La SAE será responsable de la ejecución técnica-metodológica de la evaluación estratégica del programa, y la DNV por su ejecución fiduciaria, incluyendo la gestión financiera de los recursos correspondientes. La SAE y la DNV coordinarán estrechamente la realización de dichas actividades.
- 3.3. La DNV realizará los proyectos y la licitación de las obras a financiarse en la RVN, contratará los proyectos para los CR, y será la responsable de la inspección de las obras, pudiéndose contratar servicios de consultoría para la supervisión en apoyo a la capacidad operativa de la DNV (¶1.40). Dentro de la CGPPEFE, se dispondrá de un equipo de especialistas sociales y ambientales que será de la misma estructura de la DNV.
- 3.4. En el caso de las obras ejecutadas en la RVP o RVM en un camino que no es de su jurisdicción, la DNV suscribirá un convenio de adhesión ([EEO#3](#)) con la provincia o el municipio respectivo para la intervención de la obra y la misma será entregada luego de la recepción definitiva. Estos convenios de adhesión con las provincias o los municipios respectivos serán condición especial de ejecución (¶3.8).
- 3.5. Una vez terminadas las obras, su mantenimiento será responsabilidad de las provincias o municipios según jurisdicción. En los convenios de adhesión se incorporarán las cláusulas de compromiso de mantenimiento y se informará al Banco, a través de la DNV, sobre los planes de mantenimiento de las obras una vez concluidas y durante los cuatro años posteriores.
- 3.6. **Reglamento Operativo del Programa (ROP).** La ejecución del programa seguirá un ROP que definirá aspectos operativos en materia técnica, ambiental, fiduciaria, financiera, entre otros. El ROP deberá incluir, cuando menos, los siguientes elementos: (i) mecanismos de coordinación y reporte entre la DNV, el MOP, la SAE las provincias, los municipios y el Banco; (ii) requisitos para la presentación y elegibilidad de los proyectos; (iii) procedimientos para la contratación de las obras, bienes, y servicios de consultoría; (iv) lineamientos para el uso de los recursos y la gestión financiera y fiduciaria del programa; (v) procedimientos para los desembolsos; (vi) la estructura del EEP, identificando funciones del personal clave; (vii) un capítulo referido al MGAS; (viii) la armonización con los procedimientos a seguir con los fondos propios de la DNV<sup>38</sup>; y (ix) mejores prácticas en la promoción de transparencia y manejo de riesgo de integridad.

---

<sup>38</sup> Cuenta con un reglamento que ha regido su operación con fondos propios y con un Manual de Procedimientos para brindar asistencia financiera.

- 3.7. **Serán condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso que el prestatario por medio de la DNV, haya presentado, a satisfacción del Banco, evidencia de: (i) la suscripción y entrada en vigencia de un convenio entre el MOP y la DNV para la transferencia de los recursos del préstamo y la ejecución de las actividades del programa; y (ii) la aprobación y la entrada en vigencia del ROP, en los términos y condiciones previamente acordados con el Banco.** La primera condición se justifica para asegurar que el proyecto esté debidamente asignado para una adecuada ejecución y coordinación del proyecto, y la segunda, dado que la experiencia del Banco en la región indica que la aprobación del ROP ([EEO#15](#)) previamente al primer desembolso contribuye a la organización interna del OE para la implementación de la operación.
- 3.8. Será condición contractual especial de ejecución que, previo a la no objeción por parte del Banco a cada proyecto ejecutivo de una provincia o municipio participante del subcomponente 1.2 del programa, el prestatario, por intermedio de la DNV, haya presentado evidencia a satisfacción del Banco de la suscripción y entrada en vigencia del Convenio de Adhesión con la provincia o el municipio respectivo. Esta condición, permitirá establecer las obligaciones y responsabilidades de la DNV y los gobiernos municipales en cuanto a las inversiones, supervisiones de obra, mantenimiento de la infraestructura, temas socioambientales etc.
- 3.9. **Mantenimiento.** El prestatario, a través de la DNV, deberá presentar al Banco, durante el plazo original de desembolsos o sus extensiones, y dentro del primer trimestre de cada año calendario, un informe sobre el estado de las obras y equipos comprendidos en el programa y el plan anual de mantenimiento para ese año.
- 3.10. **Adquisición de obras, bienes y servicios.** Las adquisiciones y contrataciones se realizarán conforme a las Políticas para la Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el BID (GN-2349-15) y las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el BID (GN-2350-15) y con las previsiones del contrato de préstamo, el ROP ([EEO#15](#)) y el PA ([EER#4](#)). Las adquisiciones serán supervisadas de manera ex ante<sup>39</sup> o ex post según lo establecido en el PA. Las visitas de revisión ex post se realizarán cada 12 meses, sus reportes incluirán al menos una visita de inspección física seleccionada entre los procesos revisados.
- 3.11. **Desembolsos.** El préstamo se desembolsará bajo anticipos de fondos y considerando lo estipulado para el límite en el ritmo de desembolsos definido en (¶2.6). La frecuencia de estos está determinada por la programación financiera del proyecto, según la Guía de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (GN-2811), descrita en el Anexo III. El Banco podrá efectuar un nuevo anticipo de fondos cuando se haya justificado al menos el 80% del total de los fondos desembolsados en concepto de anticipo.
- 3.12. **Licitaciones/contrataciones/adquisiciones anticipadas y reconocimiento de gastos.** La DNV tiene previsto realizar algunas (licitaciones/adquisiciones/contrataciones) anticipadas relacionadas con la muestra de obras previstas bajo el componente 1 del programa. Dichas contrataciones se llevarán a cabo de acuerdo a las políticas de adquisiciones del

<sup>39</sup> Aplica para los procesos de contratación de obras cuyo costo estimado sea >US\$25.000.000, de bienes y servicios >US\$1.500.000, de consultorías – firmas >US\$1.000.000 y todas las contrataciones directas.

Banco (GN-2349-15 y GN-2350-15). El Banco podrá reconocer con cargo al aporte local gastos elegibles que se hayan efectuado antes de la fecha de aprobación del préstamo, hasta por la suma de US\$2 millones (4,4% del monto estimado del aporte local), que resulten de condiciones sustancialmente análogas a las establecidas en el contrato de préstamo y, en materia de adquisiciones sean de calidad satisfactoria y compatible con lo establecido en el programa, se entreguen o terminen oportunamente y tengan un precio que no afecte desfavorablemente la viabilidad económica y financiera del programa. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 8 de marzo de 2021 (fecha de ingreso oficial del programa en el inventario de operaciones del BID) pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.

- 3.13. **Auditorías.** La auditoría externa del proyecto será realizada por una firma independiente elegible para auditar operaciones financiadas por el BID, seleccionada y contratada según los procedimientos, términos de referencia y modelo de contrato previamente acordados con el BID o por la Auditoría General de la Nación (AGN). Durante la ejecución, la DNV presentará al BID los informes financieros auditados, dentro de los 120 días siguientes a la fecha de cierre de cada ejercicio fiscal del programa, o de la fecha del plazo original de desembolsos o sus extensiones.

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

- 3.14. **Monitoreo.** Se realizará a través de informes semestrales de progreso, los cuales deben ser presentados por la DNV dentro de los 60 días siguientes a la finalización de cada semestre. Los informes tomarán como referencia los compromisos de información que se recojan en la Matriz de Resultados de cada intervención, así como el cumplimiento de los criterios de elegibilidad detallados en el contrato de préstamo y en el ROP ([EEO#15](#)).
- 3.15. **Evaluación.** La DNV presentará al Banco una evaluación final al haberse alcanzado el 90% de los desembolsos del préstamo que constará al menos de: un análisis antes y después del desempeño de los indicadores de resultado e impacto asociados a objetivos específicos y objetivo general; una revisión de la teoría de cambio de la intervención; una revisión de la evidencia en la literatura sobre la efectividad de intervenciones similares en contextos comparables; y una evaluación cualitativa que provea información complementaria de la atribución de los resultados alcanzados al programa. Las principales preguntas de esta evaluación estarán referidas a si las inversiones realizadas lograron contribuir a los objetivos del programa ([EER#2](#)).
- 3.16. **Información para el monitoreo y la evaluación del programa.** La DNV será responsable del mantenimiento de los sistemas de recopilación de datos y seguimiento ([EER#2](#)). La DNV se comprometerá a mantener un sistema de monitoreo y evaluación de todos los subcomponentes, sobre la base del cual preparará los informes y datos que remitirán al Banco. Para efectos de la evaluación, la DNV recopilará, almacenará y mantendrá consigo toda la información, indicadores y parámetros, incluyendo los planes anuales, y la evaluación final, necesarios para la elaboración del PCR.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		AR-L1339
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Prioridades Estratégicas del Grupo BID e Indicadores del CRF		
Retos Regionales y Temas Transversales	-Inclusión Social e Igualdad -Productividad e Innovación -Equidad de Género y Diversidad -Cambio Climático -Capacidad Institucional y Estado de Derecho	
Nivel 2 del CRF: Contribuciones del Grupo BID a los Resultados de Desarrollo	-Vías construidas o mejoradas (km)	
2. Objetivos de desarrollo del país		
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-3051	Reducir las brechas de infraestructura
Matriz de resultados del programa de país	GN-3034-2	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2021.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución		9.7
3.1 Diagnóstico del Programa		2.5
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		3.2
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		4.0
4. Análisis económico ex ante		10.0
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE		1.5
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		3.0
4.3 Supuestos Razonables		2.5
4.4 Análisis de Sensibilidad		2.0
4.5 Consistencia con la matriz de resultados		1.0
5. Evaluación y seguimiento		9.5
5.1 Mecanismos de Monitoreo		4.0
5.2 Plan de Evaluación		5.5
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad		Medio Bajo
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Si	Administración financiera: Presupuesto, Contabilidad y emisión de informes.  Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información.
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto	Sí	Cooperación para estudios de preinversión del componente 1.2

**Nota de valoración de la evaluabilidad:**

Este proyecto, de obras múltiples, de USD195.4mm, es la tercera operación individual de la línea CCLIP AR-X1016, para proyectos de infraestructura vial. La propuesta de préstamo tiene como objetivo general de desarrollo mejorar la calidad de las condiciones de circulación y seguridad vial de los usuarios, promoviendo un modelo de empleabilidad futura inclusivo. Plantea dos objetivos específicos: (i) mejorar la calidad de circulación de las mallas CREMA intervenidas, disminuyendo los costos de transporte y tiempos de viaje; y (ii) contribuir a asegurar la transitabilidad permanente de los caminos rurales intervenidos vinculados a corredores de integración con la Red Vial Provincial (RVP) o Red Vial Nacional (RVN) pavimentada. El diagnóstico es claro. El índice estado de la RVN muestra 31% de las carreteras en estado regular y 35% en estado malo. La red vial municipal (RVM) muestra problemas de transitabilidad, con un promedio de 25 días de intransitabilidad por año. La inversión en conservación de la RVP y RVM es escasa. En el periodo 2011-2018 sólo ha alcanzado para el mantenimiento más rutinario de la red pavimentada y para el 60% del mantenimiento de la red de ripio. Según datos de 2017, la tasa de participación de las mujeres en la industria de la construcción es muy baja (3,6%). El proyecto, propone soluciones razonables para estos problemas, proponiendo el mejoramiento de más de 400km de la RVN vía contratos CREMA, y de 200km de caminos rurales. Adicionalmente, el proyecto propone un pequeño piloto para evaluar estrategias orientadas a generar certificación laboral digital de personas empleadas en las obras, y a aumentar el porcentaje de mujeres contratadas en las mismas. La matriz de resultados incluye indicadores asociados al objetivo general y objetivos específicos que son adecuados y con metas razonables.

El análisis económico es apropiado, con supuestos y análisis de sensibilidad razonables y estándar. El valor presente neto estimado del programa es de USD70,69mm y la tasa interna de retorno es del 20,92%. Todas las obras incluidas en la muestra representativa del proyecto son económicamente viables, utilizando la tasa de descuento estándar de 12%.

El plan de evaluación es apropiado. Propone realizar un análisis antes y después de los indicadores de los objetivos específicos y general, y una evaluación cualitativa del programa. Este ejercicio no permitirá realizar la atribución empírica de los resultados obtenidos.

Matriz de Resultados

Objetivo del Proyecto:	El objetivo general es mejorar la calidad de las condiciones de circulación y la seguridad vial de los usuarios, promoviendo un modelo de empleabilidad futura inclusivo asociados a las obras.
	Los objetivos específicos para esta operación son: (i) mejorar la calidad de circulación de las mallas CREMA intervenidas, disminuyendo los costos de transporte y tiempos de viaje; y (ii) contribuir a asegurar la transitabilidad permanente de los CR intervenidos vinculados a corredores de integración con la RVP o RVN pavimentada.

Objetivo General de Desarrollo

Indicadores	Unidad de Medida	Valor de Línea de Base	Año Línea de Base	Año esperado para el Logro	Meta	Medios de Verificación	Comentarios
Objetivo general de desarrollo: Mejorar la calidad de las condiciones de circulación y la seguridad vial de los usuarios, promoviendo un modelo de empleabilidad futura inclusivo asociados a las obras.							
Indicador 1: Estado de la RVN pavimentada con contratos CREMA en las provincias intervenidas.	IE <sup>1</sup> (índice de estado)	5,67	2019	2026	6,0	Informes de la DNV.	Ver detalles en el PME.
Indicador 2: Accidentes con heridos graves y víctimas fatales en las mallas CREMA intervenidas por millón de veh.km recorridos al año.	Índice	100 <sup>2</sup>	Promedio 2017 a 2019	Promedio 2024 a 2026 <sup>3</sup>	95		
Indicador 3: Porcentaje de personas con certificación laboral digital <sup>4</sup> (desagregado hombres y mujeres, incluyendo personas con discapacidad) sobre el total de empleos directos de la obra.	Porcentaje	0%	2020	2026	25%		
Indicador 4: Porcentaje de mujeres contratadas en la ejecución de las obras sobre el total de empleos directos.	Porcentaje	0% <sup>5</sup>	2020	2026	5%		

<sup>1</sup> La evaluación de estado de la RVN se realiza a través de la medición del IE, según la normativa de la DNV. Un valor entre 10 y 7 indica un estado bueno del pavimento; entre 7 y 5 un estado regular, para el cual sería conveniente realizar un estudio para determinar la conveniencia de encarar oportunamente las fallas con tareas de mantenimiento y/o la próxima construcción de un refuerzo, mientras que 5 o menor, estaríamos ante el caso de un pavimento sumamente fallado que requiere atención en forma urgente.

<sup>2</sup> Promedios de datos al año en los últimos 3 años para las mallas CREMA intervenidas. Se adopta la base 100 como índice, de los accidentes por año con heridos graves y víctimas fatales, considerando el TMDA y la longitud de los tramos y por cada 100 millones de veh.km. en el promedio 2017 a 2019. El valor de la LB = 100, fue de 3,65 siniestros con heridos graves y víctimas fatales por cada 100 millones de veh.km-para las mallas CREMA de la muestra, como promedio ponderado por km de las mismas.

<sup>3</sup> Se considerará el promedio anual de los accidentes con heridos graves y víctimas fatales de los años 2024 a 2026 (inclusive) o el promedio de los meses de la fase de operación anualizados, según la fecha de finalización de las inversiones y hasta el cierre del programa.

<sup>4</sup> El logro de este indicador se enmarca en el piloto de certificaciones digitales a ser financiado con recursos complementarios de cooperación técnica, articulados al programa de inversión.

<sup>5</sup> De acuerdo con entrevistas realizadas a una muestra pequeña de empresas constructoras en Argentina, el porcentaje de mujeres en oficios no tradicionales (operación de maquinaria pesada, mecánica y laboratorios móviles) es cero.

**Objetivos Específicos de Desarrollo**

Indicadores	Unidad de Medida	Valor de Línea de Base	Año Línea de Base	Año esperado para el Logro	Meta	Medios de Verificación	Comentarios
Objetivo específico de desarrollo 1: Mejorar la calidad de circulación de las mallas CREMA intervenidas, disminuyendo los costos de transporte y tiempos de viaje.							
Indicador 1.1: Estado de las Mallas de contratos CREMA intervenidas.	IE: Índice de Estado (valores de 1 a 10)	3,97 <sup>6</sup>	2019	2026 <sup>7</sup>	7,0	Informe de IE (DNV).	Ver detalles en el PME.
Indicador 1.2: Costo promedio generalizado del viaje (COV+CTV) por veh.km.	Índice	100 <sup>6, 8</sup>	2021	2026 <sup>9</sup>	90	HDM-4 ex post (DNV).	
Objetivo específico de desarrollo 2: Contribuir a asegurar la transitabilidad permanente de los caminos rurales intervenidos vinculados a corredores de integración con la RVP o RVN pavimentada.							
Indicador 2.1: Días de intransitabilidad al año promedio en los caminos intervenidos.	Índice	100 <sup>10</sup>	2021	2026 <sup>11</sup>	0 <sup>12</sup>	DNV.	Ver detalles en el PME.
Indicador 2.2: Costo promedio generalizado del viaje (COV+CTV) por veh.km.de los caminos intervenidos <sup>13</sup> .	Índice	100 <sup>14</sup>	2021	2026 <sup>11</sup>	65	Corridas con el modelo RED (DNV).	

<sup>6</sup> La LB se calculará con base a los tramos de las mallas CREMA efectivamente intervenidas.

<sup>7</sup> El logro y comparación con la meta se medirá en el último año del programa y/o último año de ejecución del CREMA ante eventuales ampliaciones de plazo del programa, para evaluar el impacto de las políticas de mantenimiento rutinario luego de las obras de recuperación.

<sup>8</sup> La LB resultó en US\$1,03.vehículo-km calculado en el año 2021 con base a las corridas del HDM-4 de las mallas CREMA de la muestra.

<sup>9</sup> Se medirá en el último año de ejecución del programa y/o último año de ejecución del CREMA, si aplicase.

<sup>10</sup> La LB es de 38 días como promedio de días de intransitabilidad al año para los dos proyectos de la MR.

<sup>11</sup> Se medirá al año siguiente de finalización de la obra de inversión.

<sup>12</sup> El objetivo de resultado del programa es lograr la transitabilidad de los 365 días del año, por lo que las soluciones técnicas están vinculadas a lograr ese objetivo.

<sup>13</sup> Si se ejecutaran mejoras de CR con soluciones tecnológicas que no incluyan pavimentaciones, se agregará un indicador 2.3 a la MR, similar al indicador 2.2, con una LB = 100 y una meta de 75.

<sup>14</sup> La LB resultó en US\$0,74.vehículo-km para los dos proyectos de la MR.

**Productos**

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base 2021	Año 2022	Año 2023	Año 2024	Año 2025	Año 2026	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
<b>Componente 1 Obras: 1.1. Conservación de infraestructura vial</b>										
Km de rutas de la RVN (contratos CREMA), con condiciones de accesibilidad universal y seguridad vial implementadas.	Km	0	0	0	200	418,1	418,1	418,1	Informes mensuales de avance de obra. Informes Semestrales de Progreso (ISP).	
<b>Componente 1 Obras: 1.2 Mejora de Caminos Rurales</b>										
Km de caminos rurales mejorados, con medidas de adaptación a impactos climáticos, criterios de accesibilidad universal y condiciones de seguridad vial implementados.	Km	0	0	50	50	50	70	220,0	Ídem indicador anterior.	
<b>Componente 1 Obras: 1.3. Inspección y Supervisión</b>										
Asistencias técnicas de inspección y supervisión de obras finalizadas.	# Contratos	0	5	5	5	0	0	15	Informes finales de actividades ejecutadas / ISP.	
<b>Componente 2: Fortalecimiento institucional</b>										
Asistencias técnicas y estudios para el FI de Municipios, DPVs y DNV finalizadas.	# Contratos	0	4	4	4	4	4	20	Informes finales de actividades ejecutadas / ISP.	
Equipamiento o softwares para Municipios, DPVs y DNV adquiridos.	# equipos o software	0	5	5	5	5	5	25		
Cursos de capacitación a funcionarios de la DNV, DPVs y Municipios implementados <sup>15</sup> .	# cursos	0	1	1	2	2	2	8		
Plan piloto de Seguridad Vial e Iniciativas de ITS implementados.	# planes	0	0	1	0	0	0	1		
Programa de capacitación para mujeres en ocupaciones no tradicionales implementado	# programas	0	0	0	1	0	0	1		
Capacitación a funcionarios públicos del programa Especial de Formación y Asistencia Técnica para el Trabajo para PcD, ANDIS, REGICE (Registro de Instituciones de Capacitación y Empleo) y empresas privadas ganadoras de la licitación.	# Capacitaciones	0	0	0	1	0	0	1		
Plan piloto de certificaciones laborales implementado.	# planes	0	0	0	1	0	0	1		

<sup>15</sup> Entre otros aspectos, será desarrollado el análisis del “blue spot análisis” y los funcionarios capacitados en su utilización.

**País:** Argentina

**División:** TSP

**No. de operación:** AR-L1339

**Año:** 2021

### Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

**Organismo Ejecutor (OE):** DNV del MOP

**Nombre de la operación:** Programa de Infraestructura Vial Productiva - Fase III

#### I. Contexto fiduciario del OE

##### 1. Uso de sistema de país en la operación

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

##### 2. Mecanismo de ejecución fiduciaria

<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Particularidades de la ejecución fiduciaria</b>	La ejecución del programa, en conformidad a la Resolución 2021-553-APN-DNV#MPO de 03 de mayo de 2021, estará a cargo de la DNV del MOP. En calidad de OE la DNV será responsable de la gestión financiera y de adquisiciones y contrataciones del programa. El programa se enmarca en la Línea de Crédito Condicional (CCLIP) donde fueron financiados: (i) El Programa de Infraestructura Vial Productiva (2185/OC-AR) se ejecutó satisfactoriamente; y (ii) El Programa de Infraestructura Vial Productiva II (2655/OC-AR) se encuentra en la fase final de ejecución, con resultados satisfactorios.
-------------------------------------	--	---

##### 3. Capacidad fiduciaria

<b>Capacidad fiduciaria del OE</b>	<p>Se realizó un análisis de capacidad institucional de la DNV, organismo descentralizado del MOP. La coordinación del programa estará a cargo de la CGPPEFE, siendo de relevancia que ha estado ejecutando las dos operaciones indicadas en los últimos 10 años.</p> <p>Se confirmó que el OE presenta una capacidad institucional con grado de desarrollo satisfactorio para la ejecución del programa, y se desplegarán medidas particulares para el cierre de brechas identificadas, como: (i) el ROP detallará procedimientos que aseguren que las modificaciones de los proyectos cuenten con la no objeción del Banco para garantizar que tengan los fundamentos técnicos y/o fiduciarios; y (ii) el ROP presente los flujos y políticas que se aplican para adquisiciones y contrataciones previstas y sean realizadas capacitaciones a la DNV y a las provincias, que considerarán las políticas del Banco y no tengan demoras en la realización de los procesos de contratación de las obras. Se considera que el OE está en capacidad de solventar las acciones identificadas en la evaluación.</p>
------------------------------------	--



#### 4. Riesgos fiduciarios y respuesta al riesgo

Área (Gestión financiera/adquisiciones)	Riesgo	Nivel riesgo	Respuesta al riesgo
Adquisiciones y Gestión Financiera	Limitada capacidad institucional del OE en materia de gestión administrativa y financiera, dada la carga operativa adicional de este proyecto.	Medio bajo	a) Contratación de apoyo para la asistencia técnica de las obras. b) Capacitaciones y cursos específicos para personal de la Coordinación de proyectos y la DNV. c) Personal incremental contratado para fortalecimiento del equipo de Coordinación de Proyectos.

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

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

Para las contrataciones de obras y servicios diferentes de consultoría y adquisición de bienes se aplicarán las Políticas GN-2349-15, y en los procesos de Selección y contratación de servicios de consultoría se aplicarán las Políticas GN-2350-15, ambos aprobados por el Banco el 2 de julio de 2019.

#### 6. Excepciones a Políticas y Guías: N/A

#### II. Aspectos a ser considerados en las Estipulaciones Especiales del Contrato de Préstamo

1. Condiciones especiales previas al primer desembolso. N/A
2. Para la rendición de cuentas de recursos del programa, se aplicará la tasa de cambio efectiva en la fecha de conversión de la moneda de aprobación o moneda del desembolso a la moneda local del país del Prestatario, de acuerdo con lo indicado en el inciso (b)(i) Artículo 4.10 de las Normas Generales. Para determinar la equivalencia de gastos incurridos en moneda local con cargo al aporte local o del reembolso de gastos con cargo al programa, la tasa de cambio acordada será la tasa de cambio del primer día hábil del mes de pago. Debido a las limitaciones del sistema UEPEX, también se utilizará la tasa de cambio indicada en el inciso (b)(i) del Artículo 4.10 de las Normas Generales en caso de abonar un gasto con fondos de fuente BID y local.
3. La auditoría externa del proyecto será realizada por una firma independiente elegible para auditar operaciones financiadas por el BID, seleccionada y contratada según los procedimientos, términos de referencia y modelo de contrato previamente acordados con el BID o por la Auditoría General de la Nación (AGN). Durante la ejecución, la DNV presentará al BID los informes financieros auditados, dentro de los 120 días siguientes a la fecha de cierre de cada ejercicio fiscal del programa, o de la fecha de vencimiento del plazo original de desembolso o sus extensiones.

### III. Acuerdos y Requisitos para Ejecución de Adquisiciones

<input checked="" type="checkbox"/>	Documentos de licitación	Para adquisiciones de Obras, Bienes y Servicios Diferentes de Consultoría ejecutadas de acuerdo con las Políticas de Adquisiciones (GN-2349-15), sujetas a LPI, se utilizarán los Documentos Estándar de Licitación (DELS) del Banco o los acordados entre OE y el Banco para la adquisición particular. Así mismo, la selección y contratación de Servicios de Consultoría serán realizadas de acuerdo con las Políticas de Selección de Consultores (GN-2350-15) y se utilizará la Solicitud Estándar de Propuestas (SEP) emitida por el Banco o acordada entre el OE y el Banco para la selección particular. La revisión de las especificaciones técnicas y de los términos de referencia de las adquisiciones durante la preparación de procesos de selección, es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. Esta revisión técnica puede ser ex-ante y es independiente del método de revisión de la adquisición.						
<input checked="" type="checkbox"/>	Adquisiciones anticipadas y financiamiento retroactivo	El organismo ejecutor tiene previsto realizar algunas [licitaciones/adquisiciones/contrataciones] anticipadas relacionadas con la muestra de obras previstas bajo el Componente 1 del programa. Dichas contrataciones se llevarán a cabo de acuerdo a las políticas de adquisiciones del Banco (GN-2349-15 y GN-2350-15). El Banco podrá reconocer con cargo al aporte local gastos elegibles que se hayan efectuado antes de la fecha de aprobación del préstamo, hasta por la suma de US\$2 millones (4,4% del monto estimado del aporte local), que resulten de condiciones sustancialmente análogas a las establecidas en el contrato de préstamo y, en materia de adquisiciones sean de calidad satisfactoria y compatible con lo establecido en el programa, se entreguen o terminen oportunamente y tengan un precio que no afecte desfavorablemente la viabilidad económica y financiera del programa. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir del 8 de marzo de 2021 (fecha de ingreso oficial del programa en el inventario de operaciones del BID) pero en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo.						
<input checked="" type="checkbox"/>	Disposiciones Especiales de Adquisiciones aplicables a la operación	En lo que se refiere a la utilización del método de licitación pública internacional, el Banco y el Prestatario acuerdan que las disposiciones del Apéndice 2 de las Políticas de Adquisiciones sobre margen de preferencia doméstica en la comparación de ofertas para la adquisición de bienes podrán aplicarse a los bienes fabricados en el territorio del país del Prestatario, según se indique en el documento de licitación respectivo.						
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión de Adquisiciones	<p>El método de supervisión será ex post, salvo en casos en que se justifique una supervisión ex ante. Para adquisiciones que se ejecuten a través del sistema nacional, la supervisión se llevará por medio del sistema de supervisión nacional del país. El método [(i) ex ante, (ii) ex post o (iii) sistema nacional] de supervisión debe determinarse para cada proceso de selección. Las revisiones ex post serán cada año de acuerdo con el Plan de supervisión del proyecto, sujeto a cambios durante la ejecución. Los reportes de revisión ex post incluirán al menos una visita.</p> <p>Los montos límite para revisión ex post son:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Obras</th><th>Bienes/Servicios</th><th>Servicios de Consultoría</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>US\$ 25MM</td><td>US\$ 1.5MM</td><td>US\$ 1MM</td></tr> </tbody> </table>	Obras	Bienes/Servicios	Servicios de Consultoría	US\$ 25MM	US\$ 1.5MM	US\$ 1MM
Obras	Bienes/Servicios	Servicios de Consultoría						
US\$ 25MM	US\$ 1.5MM	US\$ 1MM						
<input checked="" type="checkbox"/>	Registros y Archivos	La DNV será responsable de mantener los archivos originales de las adquisiciones, contrataciones y gestión financiera a su cargo en el marco de la ejecución del Programa.						

## Adquisiciones Principales

Descripción de adquisición	Método de Selección	Nuevos Procedimientos/ Herramientas	Fecha Estimada	Monto Estimado en US\$
<b>Obras</b>				
Conservación de Infraestructura Vial	LPI		2022	72.300.000,00
Mejora de Caminos Rurales	LPN		2022	62.900.000,00

<b>Servicios de Consultoría</b>				
Firmas - Consultorías de inspección técnica y supervisión de las obras a ser contratadas.	SBCC		2022	4.000.000,00

Se puede acceder al PA [aquí](#)

## IV. Acuerdos y Requisitos para la Gestión Financiera

<input checked="" type="checkbox"/>	Programación y Presupuesto	El OE es responsable del proceso de formulación y programación del presupuesto anual, para su aprobación. Si surgen necesidades de ampliaciones o reasignaciones de partidas, el ejecutor solicita las modificaciones encargándose de gestionar su aprobación. Los créditos presupuestarios se ejecutan mediante cuotas de compromiso trimestrales y mensuales de devengado, las cuales son asignadas por la Oficina Nacional de Presupuesto (Ministerio de Economía).
<input checked="" type="checkbox"/>	Tesorería y Gestión de Desembolsos	<p>Cuentas bancarias. Los recursos del financiamiento serán depositados en una cuenta en dólares exclusiva para el proyecto, los cuales se pesificarán de acuerdo a las necesidades operativas. Se seguirá la misma práctica de las operaciones anteriores, pesificando en la Cuenta Única de la Tesorería General de la República, bajo una cuenta escritural asignada al Programa, la cual permite a DNV ser el ordenador de sus pagos, así como la emisión de reporte de ingresos, pagos y saldos. El ejecutor continuará llevando un estricto y adecuado control sobre la utilización de los fondos del anticipo que permita verificar y conciliar los saldos disponibles de sus registros con los registros del Banco.</p> <p>Plan Financiero. Los desembolsos se realizarán sobre la base de un plan financiero detallado basado en las necesidades reales de liquidez del programa.</p> <p>Métodos de desembolsos. El Banco desembolsará recursos bajo la modalidad de Anticipo de Fondos u otra modalidad establecidas en la Guía OP-273-12. Los anticipos de fondos se realizarán sobre la base de un plan financiero generado para los próximos seis meses u otro período razonable. Subsiguientes desembolsos podrán tramitarse al haber justificado el 80% de los anticipos anteriores. Se utilizará la plataforma electrónica "Online Disbursement" para gestionar los desembolsos ante el Banco.</p> <p>Flujo de fondos del Programa. Los fondos del Programa serán depositados en una cuenta del Banco Central de la República de Argentina, destinada para la recepción de desembolsos del BID y luego transferidos a una</p>

		cuenta especial para el manejo de los recursos del préstamo en el Banco de la Nación de Argentina.
<input checked="" type="checkbox"/>	Contabilidad, sistemas de información y generación de reportes	El OE utilizará el UEPEX <sup>1</sup> como sistema de administración financiera, el cual permite identificar los fondos del programa y también las fuentes de financiamiento. El sistema UEPEX consigna, de conformidad con el catálogo de cuentas aprobado por el Banco, las inversiones del Programa por componente del cuadro de costos. El registro de la contabilidad se hará con base de caja y se seguirán las Normas Internacionales de Información Financiera cuando aplique.
<input checked="" type="checkbox"/>	Control y auditoría interna	El control interno está a cargo de la Sindicatura General de la Nación - SIGEN, (Órgano Rector del Sistema de Control Interno), que realiza auditorías internas periódicas a los distintos organismos de la administración a través de las Unidades de Auditoría Interna (UAI).
<input checked="" type="checkbox"/>	Control externo e Informes financieros	La auditoría externa del Programa podrá realizarse por una firma auditora independiente (FAI) elegible para auditar operaciones financiadas por el Banco, seleccionada y contratada de acuerdo con los términos de referencia (TDR) y modelo de contrato previamente acordados con el Banco. También podrá realizarla la Auditoría General de la Nación (AGN), en la medida que su carga de trabajo se lo permita, para lo cual deberá existir un acuerdo previo con el Banco.
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión Financiera de la operación	El plan de supervisión financiera surgirá a partir de las evaluaciones de riesgo y capacidad fiduciaria realizadas al OE y considerará visitas de supervisión in situ y de “escritorio”, así como el análisis y seguimiento de los resultados y recomendaciones de las auditorías a los informes financieros anuales.

<sup>1</sup> <https://www.argentina.gob.ar/economia/sechacienda/dgsiaf/uepex>

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-\_\_\_/21

Argentina. Préstamo \_\_\_\_/OC-AR a la República Argentina. Programa de Infraestructura Vial Productiva - Fase III. Tercera Operación Individual bajo la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Infraestructura Vial – Línea CCLIP - AR-X1016

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República Argentina, como prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Infraestructura Vial Productiva - Fase III, que constituye la tercera operación individual bajo la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Infraestructura Vial – Línea CCLIP - AR-X1016, aprobada mediante Resolución DE-102/09 del 16 de septiembre de 2009. Dicho financiamiento será hasta por la suma de US\$150.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

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