

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**ARGENTINA**

**SEGUNDA OPERACIÓN BAJO LA LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA  
PROYECTOS DE INVERSIÓN (CCLIP)**

**(AR-O0006)**

**SEGUNDA ETAPA DE AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD Y MEJORAS DE  
SEGURIDAD EN LOS ACCESOS AL PASO CRISTO REDENTOR**

**(AR-L1295)**

**PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Reinaldo Fioravanti (INE/TSP), Jefe de Equipo; Juan Manuel Leño (TSP/CAR), Jefe de Equipo Alterno; Alejandro Taddia, Agustina Cocha y Alba Taveras (INE/TSP); Carolina Benítez (TSP/CAR); Sandra Corcuera (INT/TIN); María Sofía Greco (LEG/SGO); Brenda Álvarez Junco y Juan Carlos Lazo (FMP/CAR); y Julio Rojas Lara y Prem Vidaurre de la Riva (VPS/ESG).

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

## ÍNDICE

<b>RESUMEN DEL PROYECTO.....</b>	<b>1</b>
<b>I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS.....</b>	<b>2</b>
A. Antecedentes, Problemática y Justificación .....	2
B. Objetivos, Componentes y Costo.....	10
C. Indicadores Claves de Resultados.....	12
<b>II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS .....</b>	<b>13</b>
A. Instrumentos de Financiamiento .....	13
B. Riesgos Ambientales y Sociales .....	14
C. Riesgos Fiduciarios .....	16
D. Otros Riesgos del Proyecto .....	16
<b>III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN.....</b>	<b>17</b>
A. Resumen de los Arreglos de Implementación.....	17
B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados.....	19

## 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

1. [Plan de Ejecución Plurianual \(PEP\) y Plan Operativo Anual \(POA\)](#)
2. [Plan de Monitoreo y Evaluación](#)
3. [Informe de Gestión Ambiental y Social \(IGAS\)](#)
4. [Plan de Adquisiciones](#)

### OPCIONALES

1. [Evaluación Económica del Proyecto](#)
2. [Análisis técnico del Sector Vial Argentino](#)
3. [Estudios técnicos de las obras](#)
4. [Estudio de Impacto Ambiental Complementario](#)
5. [Anexo de Integración Regional](#)
6. [Estudio Binacional de Conectividad Argentina-Chile](#)
7. [Estudio de Optimización del Paso de Frontera Sistema Cristo Redentor](#)
8. [Estudio de Impacto Ambiental](#)
9. [Joint Report on MDB' Climate Finance](#)
10. [Anexo de Seguridad Vial](#)
11. [Anexo de Tecnología](#)
12. [Plan de Consulta Pública](#)
13. [Acuerdo PSCR firmado](#)
14. [Sistema de Control de Gestión](#)

<b>ABREVIATURAS</b>	
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CC	Cambio Climático
CCLIP	Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión
COSIPLAN	Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento
CSCR	Corredor Sistema Cristo Redentor
CT	Cooperación Técnica
DNV	Dirección Nacional de Vialidad
EIA	Estudio de Impacto Ambiental
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
GdA	Gobierno de Argentina
GdC	Gobierno de Chile
HDM-4	Highway Development and Management
IIRSA	Iniciativa de Integración Regional de Sudamérica
MERCOSUR	Mercado Común del Sur
MT	Ministerio de Transporte
OE	Organismo Ejecutor
PA	Plan de Adquisiciones
PCR	Paso Cristo Redentor
RN	Ruta Nacional
RP	Ruta Provincial
SCGSCR	Sistema Control de Gestión del CSCR
SCPP	Subgerencia de Coordinación de Programas y Proyectos BID
TAN	Túnel de Agua Negra
TCa	Túnel de Caracoles
TCR	Túnel Cristo Redentor
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económico

**RESUMEN DEL PROYECTO**  
**ARGENTINA**  
**SEGUNDA OPERACIÓN BAJO LA LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA PROYECTOS DE**  
**INVERSIÓN (CCLIP)**  
**(AR-O0006)**  
**SEGUNDA ETAPA DE AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD Y MEJORAS DE SEGURIDAD EN LOS ACCESOS**  
**AL PASO CRISTO REDENTOR**  
**(AR-L1295)**

<b>Términos y Condiciones Financieras</b>				
<b>Prestatario:</b> República Argentina			<b>Facilidad de Financiamiento Flexible<sup>(a)</sup></b>	
			<b>Plazo de amortización:</b>	23,5 años
<b>Organismo Ejecutor (OE):</b> Dirección Nacional de Vialidad (DNV), organismo descentralizado dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación Argentina (MT)			<b>Período de desembolso:</b>	6 años
			<b>Período de gracia:</b>	7 años <sup>(b)</sup>
			<b>Tasa de interés:</b>	Basada en LIBOR
			<b>Comisión de crédito:</b>	<sup>(c)</sup>
<b>Fuente</b>	<b>Monto (US\$)</b>	<b>%</b>	<b>Comisión de inspección y vigilancia:</b>	<sup>(c)</sup>
<b>BID (Capital Ordinario):</b>	324.300.000	61	<b>Vida Promedio Ponderada (VPP):</b>	15,25 años
<b>Local:</b>	207.600.000	39	<b>Moneda de aprobación:</b>	Dólares de los Estados Unidos de América
<b>Total:</b>	531.900.000	100		
<b>Esquema del Proyecto</b>				
<p><b>Objetivo de la operación:</b> El objetivo general de la CCLIP es contribuir a mejorar la integración transfronteriza entre Chile y Argentina, reduciendo los tiempos y costos de transporte en el Corredor Sistema Cristo Redentor (CSCR), mediante la provisión de infraestructura de transporte y de un sistema de integración fronteriza que facilite la conectividad a nivel regional.</p> <p>El objetivo específico de esta operación es mejorar la calidad de servicio en el CSCR, reduciendo los tiempos y costos de transporte, a través de la ampliación del Túnel Caracoles (TCa) y la refuncionalización del Túnel Cristo Redentor (TCR), variantes en áreas urbanas, obras de rehabilitación, ampliación de capacidad y seguridad; y sistema de gestión del corredor.</p>				
<p><b>Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento</b> que el Ministerio de Hacienda y la DNV hayan suscrito un convenio subsidiario para la transferencia de los recursos del préstamo y la ejecución de las actividades del programa (¶3.3).</p> <p><b>Condiciones contractuales especiales de ejecución:</b> Antes de iniciar cada obra civil, la DNV deberá presentar al Banco evidencia de: (i) la liberación del 30% de la traza de cada obra; (ii) la designación o contratación de un líder para cada obra; y (iii) la designación o contratación de inspectores de obras (¶3.4). Véase también las condiciones contractuales ambientales y sociales incluidas en el Anexo B del IGAS (<a href="#">EER#3</a>).</p> <p><b>Condición contractual especial:</b> El plazo para el inicio material de las obras de la segunda operación será de cuatro años (¶3.5).</p>				
<b>Excepciones a las políticas del Banco:</b> Ninguna.				
<b>Alineación Estratégica</b>				
<b>Desafíos<sup>(d)</sup>:</b>	SI <input type="checkbox"/>	PI <input checked="" type="checkbox"/>	EI <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Temas Transversales<sup>(e)</sup>:</b>	GD <input type="checkbox"/>	CC <input checked="" type="checkbox"/>	IC <input type="checkbox"/>	

<sup>(a)</sup> Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF) (FN-655-1) el Prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda y de tasa de interés. 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 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> 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>(d)</sup> SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).

<sup>(e)</sup> GD (Igualdad de Género y Diversidad); CC (Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental); y IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

## I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

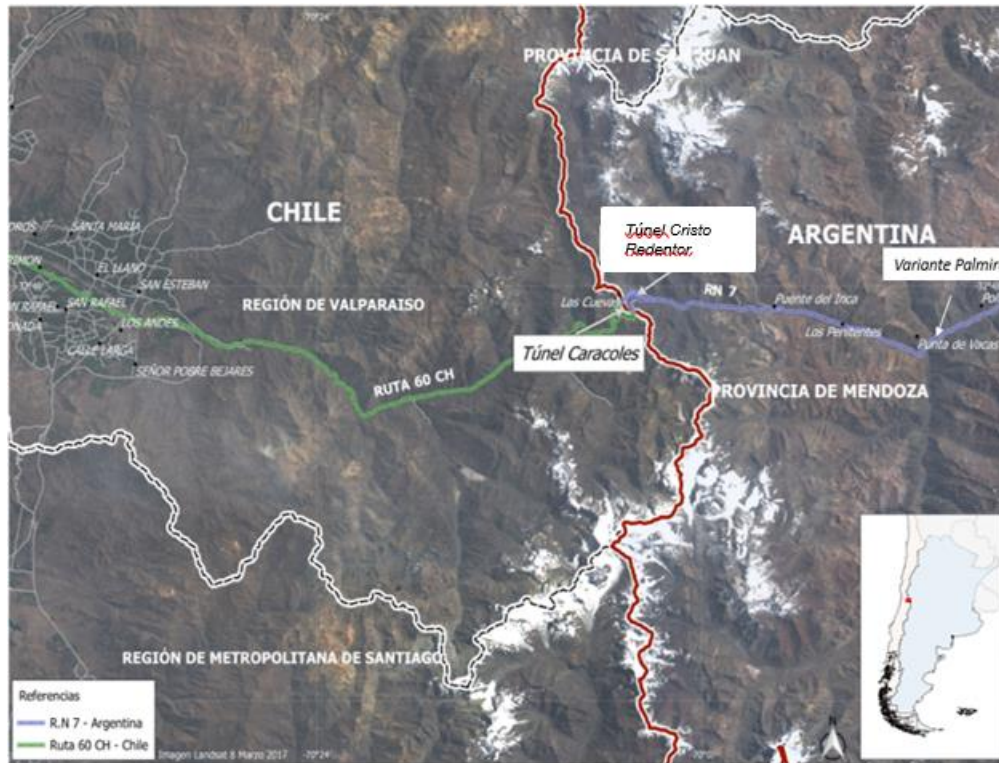
### A. Antecedentes, Problemática y Justificación

- 1.1 **Contexto general.** Argentina y Chile comparten la frontera terrestre internacional más extensa de América del Sur, la cual está delimitada en gran parte por 5.150 km de extensión de la cordillera de los Andes. Ambos países tuvieron una participación protagónica en los procesos de integración sudamericana en las últimas décadas y dada la importancia de la integración física, en los últimos años, desarrollaron estrategias de integración regional ([EEO#5](#)) para planificar y fortalecer sus infraestructuras y para optimizar y coordinar los procesos de gestión fronteriza.
- 1.2 **Contexto específico.** Actualmente, existen 26 pasos internacionales entre Chile y Argentina, en algunos de los cuales se están elaborando proyectos de mejora de la conectividad. Entre ellos, se incluye el Programa de Estructuración del Túnel Internacional de Agua Negra (PETAN) (¶1.18), para el cual el Banco aprobó, en 2016, un préstamo para financiar estudios de preinversión a ambos países (3867/OC-RG; 3868/OC-RG); y en 2017 una Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) para financiar las obras del túnel (4338/OC-RG; 4339/OC-RG).
- 1.3 **El Paso Cristo Redentor (PCR)** es el paso de vinculación entre Argentina y Chile que registra mayor volumen de tránsito pesado con 40% de camiones (797 camiones/día) y conecta la provincia de Mendoza, Argentina, con la V Región de Valparaíso en Chile. La carga transportada por el PCR alcanza 5,26 millones de toneladas y representa el 77% del total del comercio carretero con Chile<sup>1</sup>. El 70% del volumen de carga que atraviesa el PCR es de origen argentino, 15% chileno y 15% proviene de otros países del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), destacando el papel del PCR en la integración regional e internacional.
- 1.4 El PCR está ubicado a 3.300 metros de altura y está conformado por el Túnel Caracoles (TCa) y el Túnel Cristo Redentor (TCR). El acceso del lado argentino es por la Ruta Nacional (RN) N°7 atravesando 208 km por relieve montañoso en la región de Cuyo (Figura 1). Por el lado chileno, se accede por la Ruta N°60 que atraviesa transversalmente a la altura de la V Región de Valparaíso, cruzando 13 comunas (Figura 1). A ese corredor formado por las vías de acceso en los dos países y los túneles se denomina el Corredor Sistema Cristo Redentor (CSCR).

---

<sup>1</sup> Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) 2007.

Figura 1. Mapa del CSCR



Fuente: Elaboración propia.

- 1.5 El PCR fue definido por COSIPLAN en la Agenda de Proyectos Prioritarios de Integración (API) como un paso fronterizo prioritario dentro del Corredor Bioceánico MERCOSUR-Chile ([EEO#5](#)). Los gobiernos de Argentina y Chile, buscando mejorar la conectividad física del CSCR, establecieron en enero de 2016 el “Comité de Integración para el CSCR” (Comité CSCR), formado bajo la directriz de los presidentes de ambos países y ratificado por acto de las cancillerías para priorizar y coordinar inversiones en el CSCR. Asimismo, el Banco apoya ese esfuerzo por medio de Cooperaciones Técnicas (CTs)<sup>2</sup> para estudios de ampliación de capacidad de los túneles y para la optimización de los sistemas de control del paso de frontera ([EEO#14](#)).
- 1.6 **Diagnóstico del problema.** La transitabilidad en el CSCR se ve afectada por frecuentes interrupciones causadas por el clima<sup>3</sup> y la alta congestión sobre todo en pasos urbanos<sup>4</sup> y puestos fronterizos<sup>5</sup>, afectando la eficiencia del transporte de carga y pasajeros. Adicionalmente, se registra una importante cantidad de siniestros viales, con accidentes fatales y graves<sup>6</sup>. Entre las principales causas que contribuyen a estos problemas se destacan: (i) el incremento de demanda y alta

<sup>2</sup> ATN/OC-15803-RG; ATN/OC-10620-RG ([EEO#6](#)); y ATN/OC-14926-RG.

<sup>3</sup> Entre 40 y 50 días al año por tormentas y acumulación de nieve.

<sup>4</sup> En las localidades de Mendoza, San Martín, Uspallata y Luján de Cuyo.

<sup>5</sup> La debilidad en la definición y coordinación de los procesos de control de las entidades del paso de frontera y las infraestructuras edilicias deficientes, pueden generar esperas de entre 7 y 10 horas.

<sup>6</sup> Sobre la RN N°7 desde la Ruta Provincial (RP) N°41 hasta el límite con Chile, hubo 65 accidentes en 2015, con siete muertes y 32 heridos graves. De los 65 accidentes, 20 se produjeron por el vuelco fuera de la calzada por malas condiciones de la infraestructura vial.

proporción de vehículos pesados<sup>7</sup> dan origen a la necesidad de ampliación de capacidad<sup>8</sup>; (ii) la excesiva cantidad de curvas peligrosas que indican la necesidad de realizar rectificaciones de curvas, ensanches con tercer carril y banquetas pavimentadas<sup>9</sup>; (iii) el tráfico del corredor compite con tráfico de áreas urbanas en algunos tramos, lo que generan la necesidad de variantes urbanas para separar dicho flujo<sup>10</sup>; (iv) la falta de protección para evitar interrupciones causadas por el desprendimiento de rocas y avalanchas<sup>11</sup> que cortan el servicio de tránsito, con el consecuente riesgo a los usuarios; (v) el TCR cuenta con un sólo carril por sentido (3,5 m/carril) sin galerías de evacuación con la peligrosidad que representa en caso de ocurrir accidentes viales y el TCa, paralelo al TCR, mide cinco metros de ancho y no se encuentra operativo; (vi) se presentan ondulaciones y deformaciones en las calzadas de los túneles<sup>12</sup> y de tramos viales del corredor, donde el 88,6% de la longitud del corredor se encuentra en estado malo o regular y requiere una mejora en las condiciones superficiales mediante su rehabilitación; (vii) hay problemas de accesos a los puestos fronterizos y de gestión de control fronterizo<sup>13</sup> que busca mejorar la gestión de los centros de frontera y optimizar los tiempos de espera de los pasajeros; (viii) no existen operativos invernales que hagan transitable la ruta cuando nieva; y (ix) no existen sistemas de ayuda informática para los transportistas que faciliten alertas y riesgos.

- 1.7 **Intervenciones propuestas en el CSCR.** Para mitigar los problemas que afectan a la calidad del servicio de transporte, las intervenciones planeadas por el lado argentino buscan mejorar la capacidad y la seguridad vial mediante la ampliación del TCa, para permitir el tráfico de autos; la rectificación del TCR; además de la construcción de variantes, construcción de tercera trocha, cobertizos y taludes, incorporación de diseños con criterio de rutas seguras<sup>14</sup> con banquetas pavimentadas y rectificación de curvas peligrosas. Asimismo, se prevén inversiones relacionadas con: (i) mejoras de acceso en puestos fronterizos; y (ii) implementación de sistemas de gestión de los túneles y del corredor vial y sistema de ayuda informática para transportistas<sup>15</sup>. Las intervenciones planteadas por el lado chileno se concentran en la Ruta N°60 e incluyen obras de construcción de variantes a áreas urbanas (San Felipe-Panquehue), viaducto y puente en la región de San Felipe, además del complejo fronterizo “Los Libertadores”. La

---

<sup>7</sup> A nivel nacional, el crecimiento anual del tránsito es del 3% aproximadamente. En el PCR fue del 5,3% durante los últimos siete años, siendo que entre 2014 y 2015 el tráfico creció un 9,3%.

<sup>8</sup> En Luján de Cuyo, el TMDA es muy superior en comparación a otros tramos, sin embargo, la ruta solo tiene una trocha por sentido, y se torna insuficiente para permitir una circulación fluida y segura.

<sup>9</sup> Entre Guido (km 1.115) y Soberanía Nacional (km 1.228) con una extensión de 113 km del lado argentino, se identifican 10 curvas de nivel peligroso.

<sup>10</sup> El recorrido de la RN N° 7 atraviesa la localidad de Uspallata, que tiene una población 3.810 habitantes, cuenta con TMDA de 3.400 vehículos y con la presencia de camiones que cruzan la zona urbana, por lo que se proyecta la ejecución de una variante a la localidad.

<sup>11</sup> Los movimientos sísmicos propios de la zona y la nieve son causa de desprendimientos de roca de las laderas. Del lado argentino se detectaron 31 puntos sensibles a derrumbes y aludes.

<sup>12</sup> El TCR sufre problemas debido al levantamiento de la calzada a lo largo de unos 300 m.

<sup>13</sup> Diagnósticos realizados en el marco de las consultorías para la Optimización del Paso de Frontera SCR (ATN/OC-10620-RG), y para el Diseño Binacional del SCGSCR (ATN/OC-14926-RG).

<sup>14</sup> Consiste en las intervenciones de mejoras en tramos con problemas de seguridad vial pero con niveles de tránsito inferiores a la justificación de duplicación de calzada. Incluye construcción de banquetas pavimentadas, tercer carril de sobrepaso, señalización horizontal y vertical, pasarelas peatonales, rectificación de curvas, dársenas para peatones, protecciones en accesos a escuelas y mejoras de intersecciones.

<sup>15</sup> Intervenciones que habilitarán un sistema de trazabilidad de vehículos y carga de acuerdo al diseño preparado en el marco de la ATN/OC-14926-RG, en ejecución.



coordinación de las inversiones de los países se dará por medio de un equipo de trabajo binacional (¶3.2).

- 1.8 **Financiamiento de las intervenciones en el CSCR.** Las intervenciones en las vías de acceso del lado chileno se refieren a infraestructuras concesionadas al sector privado, estando las inversiones a cargo del concesionario, en los términos del contrato firmado con el Gobierno de Chile (GdC). Las intervenciones en los túneles del lado chileno se realizarán con recursos públicos. El Gobierno de Argentina (GdA) solicitó financiamiento del Banco por medio del presente programa para las intervenciones del lado argentino. Asimismo, Argentina y Chile firmaron el 20 de mayo de 2018 un convenio estableciendo los compromisos de inversión por cada país con relación a las obras de ambos túneles ([EEO#13](#)).
- 1.9 **CCLIP y primera operación.** Para financiar las obras del CSCR, el BID aprobó, en diciembre de 2017, una CCLIP (¶2.1). Adicionalmente a la CCLIP, en la misma fecha, se aprobó la primera operación (4418/OC-AR), la cual se estructuró como un préstamo de obras múltiples para apoyar la construcción de variantes en áreas urbanas y obras complementarias de seguridad. Actualmente se firmaron contratos y se encuentran en ejecución obras en la región de Mendoza, incluyendo la Variante Palmira, y otras obras de acceso a la RN 7 en el tramo entre San Juan y Mendoza; totalizando US\$164,6 millones, el equivalente a 82% del monto aprobado en la primera operación.
- 1.10 **Intervenciones propuestas para la segunda operación.** Estas contribuyen a solucionar las problemáticas presentadas anteriormente (¶1.6) y contará con criterios de elegibilidad específicos (¶2.3). La elegibilidad de las obras estará condicionada a la no objeción previa del Banco. Entre las intervenciones que se encuentran priorizadas por el GdA en el CSCR, y las cuales representan la muestra de la primera operación, se encuentran la ampliación del Túnel Caracoles y la refuncionalización del Túnel Cristo Redentor.
- 1.11 **Problemática de los túneles Caracoles y Cristo Redentor.** El TCa fue inaugurado en 1910, tiene una extensión de 3.124 m de los cuales 1.564 m corresponden a Chile y 1.560 m a Argentina. La línea del Ferrocarril Transandino atravesaba este túnel, que corría entre Los Andes (Chile) y Mendoza (Argentina). Actualmente en desuso, solo es utilizado para emergencias y cuando el TCR está congestionado<sup>16</sup> u obstruido por nieve, provocando demoras en tiempos de viaje y elevando costos vehiculares. Dadas las características del diseño y la calidad de la infraestructura tiene un alto riesgo de siniestralidad al no contar con galerías de evacuación y que el pavimento corre junto con vías del ferrocarril. Los dos túneles tienen trazados sensiblemente paralelos, a distancias que varían aproximadamente entre 75 y 320 m (Figura 2 y 3). Adicionalmente, las instalaciones actuales enfrentan deficiencias en cuanto a los equipamientos de seguridad y de operación ([EEO#10](#)).

---

<sup>16</sup> [Manual de Operación del TCR y TCa.](#)

Figura 2. Mapa del CSCR e intervenciones previstas en Argentina



Fuente: Dirección Nacional de Vialidad (DNV).

Figura 3. Mapa de localización de los túneles



Fuente: DNV.

- 1.12 **Evidencia sobre efectividad de intervenciones en infraestructura en la integración regional.** Las inversiones en infraestructura permiten reducir los costos de transporte con consecuentes aumentos en la competitividad global de las economías. Además, los flujos comerciales son altamente sensibles a los costos de transporte (Krugman y Livas, 1996). Según Venables (1996), mejorar las infraestructuras de transporte permite reducir desigualdades entre países de una región, ya que la localización de las empresas en zonas con bajos costos logísticos y alto desempleo permite una reducción del desempleo y mejoras del nivel de vida de la población (Puga, 1999). Lo anterior aporta a la convergencia económica regional, lo cual significa reducir la brecha del Producto Interno Bruto

(PIB) per cápita entre los países integrantes de un bloque económico<sup>17</sup>. Finalmente, la evidencia internacional indica que los retrasos afectan el comercio internacional con efectos significativos sobre costos y tiempo; cada día adicional en el que un producto se retrasa hasta su despacho, se reduce el comercio en más de 1%, equivalente a una distancia bilateral de socios comerciales de aproximadamente 70 km como media<sup>18</sup>. Evidencia empírica basada en América Latina (Brasil, Chile, Colombia, México y Perú) muestra que mejorar la infraestructura de transporte y reducir los costos de transporte domésticos un 1% *ad valorem* podrían incrementar las exportaciones, en promedio, en 5% (Moreira et. al, 2013)<sup>19</sup>.

- 1.13 **Evidencia sobre efectividad de las intervenciones viales en la productividad**<sup>20</sup>. Según Fedderke y Bogetic (2009)<sup>21</sup>, las intervenciones de infraestructura, como vías interurbanas, facilitan la inversión o actúan como efecto multiplicador de la misma, reduciendo costos de producción y dando acceso a nuevos mercados, creando así nueva producción, comercio y oportunidades económicas. En cuanto a efectos de eficiencia en transporte, la investigación de Felkner y Linkow (2014) sobre el impacto de vías interurbanas en Georgia concluye que las mejoras de las carreteras aumentaron el volumen de tráfico en un promedio de 44,2 vehículos diarios (4,2%), y que, a la vez, la velocidad promedio aumentó en 13,6 km/h (24,4%). El proyecto también dio lugar a un aumento de la inversión industrial en 19 comunidades cercanas a las carreteras mejoradas, puesto que se incrementó en 26,9% el número de instalaciones industriales.
- 1.14 Además, evidencias en países centroamericanos indican que las deficiencias en la infraestructura de transporte y en particular de los pasos de frontera incrementan los costos de transporte de mercancías entre un 4% y 12%<sup>22</sup>, restando competitividad a sus economías. Finalmente, Fernald (1999)<sup>23</sup> encuentra aumentos relevantes en la productividad total de los factores luego de la expansión vial que vivió Estados Unidos después de 1970.
- 1.15 **Tecnología e innovación para optimizar y modernizar el corredor fronterizo.** La adopción de tecnología de última generación, incorporando el concepto de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) y basada en prácticas internacionales como la Directiva Europea sobre Seguridad en Túneles Carreteros, contribuirá a mejorar el control de la seguridad en los túneles y la trazabilidad de vehículos y carga en el corredor, así como eficientizar la gestión de incidentes y protocolos de

---

<sup>17</sup> La teoría sobre convergencia regional se encuentra en Robert A. Mundell, *A Theory of Optimum Currency Areas*, *The American Economic Review*, (1961).

<sup>18</sup> Evidencia internacional indica que los retrasos afectan el comercio internacional con efectos significativos (Djankov, S., et al., 2006. *Trading on Time. World Bank Policy Research Working Paper 3909*). Además, cada día en tránsito de la mercancía constituye entre el 0,6% y el 2% de su valor (David Hummels, 2012). [www.researchgate.net/publication/5081736\\_Time\\_as\\_a\\_Trade\\_Barrier](http://www.researchgate.net/publication/5081736_Time_as_a_Trade_Barrier).

<sup>19</sup> Moreira, Mesquita, et al., 2013. *Muy Lejos para Exportar: Los costos internos de transporte y las disparidades en las exportaciones regionales en ALC. Informe Especial sobre Integración y Comercio*. BID.

<sup>20</sup> Djankov, S., C.S. Phan et al., 2006. *Trading on Time. World Bank Policy Research Working Paper*.

<sup>21</sup> Fedderke, J. W., and Ž. Bogetic. *Infrastructure and growth in South Africa: Direct and indirect productivity impacts of 19 infrastructure measures*. World Development (2009).

<sup>22</sup> *Competitive Advantage: Moving Ahead of the Global Competition*. IDB, 2013.

<sup>23</sup> Fernald, John G. *Roads to prosperity? Assessing the link between public capital and productivity*. *American Economic Review* (1999).

seguridad y control fronterizo. El diseño de los túneles y del corredor vial incorporará diversos sensores, cámaras, y tecnología fibroláser que recolectará datos para alimentar el denominado Sistema de Gestión Integral del Corredor (EEO#14), cuyo objeto es concentrar la información suministrada por los diferentes sistemas instalados en los túneles y el corredor y transmitirla a las administraciones y los distintos puntos de control, de forma que sea posible monitorear y controlar en tiempo real el corredor. Este sistema innovador equivale a tener un “túnel y corredor inteligente”<sup>24</sup> (EEO#11).

- 1.16 **Aspectos de seguridad vial (EEO#10).** La ampliación a dos túneles de sentido único contribuirá a reducir la posibilidad de siniestros frontales de suma gravedad<sup>25</sup>, complementado con la ampliación de gálibos y anchos de sección transversal permitiendo el paso de vehículos de gran porte (incluso para los recientemente incorporados en la legislación argentina), y la posibilidad de contar con espacio de detención segura ante emergencias; así como también la circulación peatonal en un espacio de mayor seguridad. Además, se mejorará la seguridad vial con una moderna iluminación interna<sup>26</sup> y en las zonas de transición en las salidas de los túneles<sup>27</sup>. La incorporación de tecnologías, mencionadas en el párrafo anterior, contribuirá significativamente a la seguridad vial porque permitirá advertir a los usuarios lo que ocurre en los túneles y, evitar el ingreso en caso de incidentes internos. La conexión entre los túneles permitirá reducir las consecuencias en caso de siniestros con áreas de evacuación. Además, las mejoras a realizar en el corredor de la RN N°7 contribuirán reducir siniestros y sus consecuencias en pérdida de vidas al mejorar las curvas horizontales<sup>28</sup>.
- 1.17 **Cambio Climático (CC).** Durante el diseño y construcción de las obras viales en esta operación, se tomaron y se tomarán en cuenta los posibles efectos del CC en la región centro oeste de Argentina. Un estudio realizado por el Instituto Argentino de Nivología, Glaciología y Ciencias Ambientales (IANIGLA)<sup>29</sup>, demuestra que el CC generó una variabilidad muy alta de las nevadas, con años de abundancia y escasez; aunque en la región su tendencia es a disminuir, coincidiendo los períodos de mayor precipitación con situaciones particulares de la circulación atmosférica, como el fenómeno de El Niño. Además de reforzar estructuras de drenajes y puentes, tomando en consideración el aumento de precipitación, algunas infraestructuras específicas, como cobertizos y taludes se diseñarán en respuesta a esa variabilidad de nevadas y precipitaciones en la zona.

---

<sup>24</sup> Un sistema de gestión permite a las administraciones de control contar con datos en tiempo real (pesos, matrículas, tipo de vehículo, precintos, pasajeros, etc.) para avalar o no la integridad de la carga, vehículo o del conductor según la información declarada.

<sup>25</sup> *Manual of Road Tunnels*. World Road Association (PIARC), 2015.

<sup>26</sup> Estudios de Noruega y Suiza estiman que la iluminación en túneles puede reducir un 35% los siniestros con víctimas en su interior. *Manual de Medidas de Seguridad Vial*. Rune Elvik y Truls Vaa.

<sup>27</sup> La evidencia internacional muestra que la tasa de siniestros en túneles es mayor en las zonas de transición entre el túnel y la carretera abierta, además del cambio de iluminación a las condiciones de humedad o calzadas resbaladizas de estos sitios. Se reportan valores de hasta 0,30 siniestros con víctimas por millón de vehículos-km en los 50 m antes de los túneles, en comparación de los 0,13 reportados en el tramo central de estos. *Manual de Medidas de Seguridad Vial*. Rune Elvik & Truls Vaa.

<sup>28</sup> La reconstrucción o rehabilitación de carreteras, incluyendo señalizaciones y mejoras al trazado en condiciones rurales fue estudiado en diversos países, resultando en una reducción media de un 20% en la cantidad de siniestros con víctimas fatales. *Manual de Medidas de Seguridad Vial*. Rune Elvik y Truls Vaa.

<sup>29</sup> *Impacto del CC en los oasis del Oeste Argentino*, CONICET, 2014.

- 1.18 **Experiencia del Banco en el apoyo a proyectos regionales de integración en transporte.** El Banco tiene una gran experiencia en el apoyo a países para diseñar e implementar proyectos regionales de transporte. En Sudamérica, a través del Fondo para Iniciativas para la Integración de Infraestructura Regional (FIRII), se financiaron nueve CTs<sup>30</sup> que incluyen estudios fronterizos y de corredores multimodales regionales. En 2016-2017, el Banco aprobó: (i) el PETAN de US\$40 millones para financiar los estudios de preinversión del Túnel de Agua Negra (TAN) (3867/OC-RG y 3868/OC-RG)<sup>31</sup>; y (ii) una CCLIP para financiar las obras del TAN (4338/OC-RG; 4339/OC-RG). En este contexto, el Banco fue reconocido por facilitar el diálogo mediante la coordinación de comités multinacionales de acompañamiento. Este mecanismo facilitó una mejor apropiación de los resultados, y estableció las bases para la futura implementación coordinada de los proyectos. Asimismo, cabe mencionar la experiencia en integración eléctrica, tanto en el Sistema de Interconexión Eléctrica de los Países de América Central (SIEPAC) como en la Alianza del Pacífico, como antecedentes de infraestructura de integración, armonización institucional y de políticas regionales<sup>32</sup>.
- 1.19 **Conocimiento del Banco en el sector vial.** El Banco financió múltiples proyectos viales en Argentina y Chile. Desde el 2000, otorgó préstamos a 25 operaciones de transporte en Argentina ([EEO#2](#)) por más de US\$2.000 millones. Actualmente, ejecuta el proyecto vial de la RN N°19 (3836/OC-AR), en la provincia de Córdoba, Argentina, que forma parte del corredor bioceánico donde está el TAN, y la operación del programa de estructuración del TAN entre Argentina y Chile (3867/OC-RG). Además, el Banco lideró el diseño y ejecución de operaciones de pasos de frontera en Ecuador-Colombia, Guatemala-Nicaragua, Argentina-Chile, y Costa Rica-Panamá<sup>33</sup>.
- 1.20 **Lecciones aprendidas.** Las principales lecciones aprendidas en proyectos de integración regional y viales de integración incorporadas al diseño de la presente operación incluyen: (i) contar con un enfoque integral y complementario de las intervenciones; (ii) contar con una coordinación binacional, a nivel de gerenciamiento de proyecto y técnico; y (iii) la necesidad de tener documentos completos de licitación, incluyendo diseños de ingeniería de alta calidad técnica. En este sentido, el Banco aplicó dichas lecciones respectivamente por medio de: (i) utilización del instrumento CCLIP; (ii) establecimiento de un grupo de trabajo binacional; y (iii) financiamiento de estudios de preinversión.
- 1.21 **Estrategia del Banco con el país.** El programa se alinea con la Estrategia de País del BID con Argentina 2016-2019 (GN-2870-1), a través del objetivo estratégico de mejora de la infraestructura para la inversión e inclusión lo que resulta en la mejora de la calidad de la infraestructura vial y la reducción de costos logísticos. La CCLIP se alinea con el objetivo de mejorar niveles y perfiles de inserción exportadora por el resultado de reducir el costo y tiempo de exportación,

---

<sup>30</sup> ATN/OC-10620-RG, ATN/OC-10847-RG, ATN/OC-11400-RG, ATN/OC-10774-RG, ATN/OC-13350-RG, ATN/OC-13632-RG, ATN/OC-13872-RG, ATN/OC-13289-RG y ATN/FG-15606-RG.

<sup>31</sup> La entidad binacional EBITAN está operando y coordinando actividades para que se cumplan las condiciones previas del préstamo PETAN de cada país. Las CTs del PETAN están apoyando en la preparación de los pliegos de licitación.

<sup>32</sup> [La integración de la infraestructura regional en los países andinos](#) (BID), 2013.

<sup>33</sup> 3324/OC-EC, 3484/BL-NI, 3488/OC-CR, PN-L1107, ATN/JF-14202-RG y ATN/OC-14926-RG.

en su capacidad de integración regional. La operación se encuentra incluida en la Actualización del Anexo III sobre el Programa de Operaciones 2018 (GN-2915-2).

- 1.22 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y está alineado con los siguientes desafíos de desarrollo: (i) productividad e innovación, bajo el criterio de provisión de infraestructura y servicios públicos adecuados, confiables y asequibles, puesto que las intervenciones mejorarán la accesibilidad y facilitarán la conectividad, reduciendo costos y tiempos de transporte; (ii) integración económica, mediante mejoras en la infraestructura vial transnacional, conectando no solo los países de influencia del proyecto, pero también los países de la región que se verán beneficiados de la mejora de la red vial del eje de integración y desarrollo MERCOSUR-Chile y Alianza del Pacífico-Argentina; y (iii) el área transversal de CC y Sostenibilidad Ambiental, ya que el diseño y construcción de las obras viales y cobertizos consideran la recurrencia de avalanchas de nieve, derrumbes de rocas e inundaciones en su área de influencia (¶1.17). Aproximadamente el 6,06% de los recursos de la operación se invierten en actividades de adaptación al CC, según la [metodología conjunta de los BMD de estimación de financiamiento climático](#). Estos recursos contribuyen a la meta del Grupo BID de aumentar el financiamiento de proyectos relacionados con el CC a un 30% de todas las aprobaciones de operaciones a fin de año 2020.
- 1.23 La operación contribuirá al Marco de Resultados Corporativos 2016-2019 (GN-2727-6) (CRF) a través del indicador de resultado de kilómetros de caminos construidos o mejorados.
- 1.24 Además, el programa está alineado a la Estrategia Sectorial de Apoyo a la Integración Competitiva Regional y Global (GN-2565-4), por: (i) focalización multinacional por apoyar acciones nacionales orientadas a la facilitación del acceso a mercados internacionales; (ii) subsidiaridad nacional, por apoyar la implementación de un proyecto reconocido como prioritario por la iniciativa supranacional COSIPLAN/IIRSA; y (iii) adicionalidad regional, debido a la mayor cooperación y aporte al desarrollo económico regional y local.
- 1.25 Adicionalmente, el programa es consistente con: (i) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), por contribuir a mejorar la calidad de la infraestructura de transporte y fomentar el involucramiento del sector privado en la construcción y operación de la infraestructura; (ii) el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7) por contribuir con mejoras en cobertura, capacidad, calidad y conectividad de la infraestructura, así como los servicios de transporte conexos; y (iii) el Marco Sectorial de Integración y Comercio (GN-2715-6), al priorizar el apoyo al desarrollo de corredores de integración.

## **B. Objetivos, Componentes y Costo**

- 1.26 El objetivo general de la CCLIP es contribuir a mejorar la integración transfronteriza entre Chile y Argentina, reduciendo los tiempos y costos de transporte en el CSCR, mediante la provisión de infraestructura de transporte y de un sistema de integración fronteriza que facilite la conectividad a nivel regional.

- 1.27 El objetivo específico de esta operación es mejorar la calidad de servicio en el CSCR, reduciendo los tiempos y costos de transporte, a través de la ampliación del TCa y la refuncionalización del TCR, variantes en áreas urbanas, obras de rehabilitación, ampliación de capacidad y seguridad; y sistema de gestión del corredor.
- 1.28 **Componente 1. Obras de Infraestructura y Tecnología (US\$526,4 millones).**
- 1.29 **Subcomponente 1.1. Obras Civiles (US\$521,9 millones).** Incluye, en territorio argentino, la ampliación del TCa, la construcción de galerías de conexión entre los túneles y la refuncionalización y reparación del pavimento del TCR<sup>34</sup>, la construcción de variantes en áreas urbanas, cobertizos y taludes de protección<sup>35</sup>, obras de ampliación de capacidad, rehabilitación, rectificación de curvas y otras obras de seguridad vial.
- 1.30 **Subcomponente 1.2. Sistema de Control de Gestión del corredor (US\$4,5 millones).** Incluye mejoras en las vías de acceso a los puestos fronterizos, enlaces de comunicaciones a través de la dotación de fibra óptica a lo largo del corredor y otras intervenciones relacionadas con la implementación de ITS<sup>36</sup>.
- 1.31 **Componente 2. Estudios de Preinversión (US\$5 millones).** Incluye apoyo a supervisión de obras, estudios de preinversión (estudios de ingeniería, económicos y socioambientales) para obras y sistemas a ser financiadas por la presente operación<sup>37</sup>.
- 1.32 **Auditorías (US\$500.000).** Financiará la contratación de una auditoría externa y costos de monitoreo y evaluación.
- 1.33 **Costos.** El presupuesto consolidado por componentes se muestra en la Tabla 1.

Tabla 1. Presupuesto por componentes (US\$)

Componentes	Aporte BID	Aporte local	Total
<b>Componente 1: Obras de Infraestructura y Tecnología</b>	<b>318.800.000</b>	<b>207.600.000</b>	<b>526.400.000</b>
<b>1.1: Obras civiles</b>	<b>314.300.000</b>	<b>207.600.000</b>	<b>521.900.000</b>
Túnel Caracoles	57.813.375	38.186.625	96.000.000
Túnel Cristo Redentor	50.586.702	33.413.298	84.000.000
Obras complementarias de rehabilitación y seguridad en la RN N°7	205.899.923	136.000.077	341.900.000
<b>1.2: Sistema de Control de Gestión del Corredor</b>	<b>4.500.000</b>	<b>0</b>	<b>4.500.000</b>
SCGSCR y accesos a puestos fronterizos	4.500.000	0	4.500.000
<b>Componente 2: Estudios de preinversión</b>	<b>5.000.000</b>	<b>0</b>	<b>5.000.000</b>
Estudios, preinversión y apoyo supervisión de obras civiles	5.000.000	0	5.000.000
<b>Auditorías</b>	<b>500.000</b>	<b>0</b>	<b>500.000</b>
<b>Total:</b>	<b>324.300.000</b>	<b>207.600.000</b>	<b>531.900.000</b>

<sup>34</sup> Las obras de los túneles disponen de diseños técnicos y socioambientales (EEO#3).

<sup>35</sup> Uno de los fines del reforzamiento de la estructura de los cobertizos, drenajes y puentes es incrementar la resiliencia al CC de la infraestructura por la variación de nevadas y precipitación en la zona.

<sup>36</sup> Señales de mensajería con tecnología LED, cámaras de videovigilancia y detectores de altura de los vehículos entre otros.

<sup>37</sup> Se financiará los estudios para las obras que no están en la muestra.

## C. Indicadores Claves de Resultados

- 1.34 El principal impacto esperado es el aumento del volumen de carga que circula en ambos túneles. Los resultados esperados son: (i) reducción del número de días anuales que el CSCR está cerrado; (ii) aumento del número de vehículos que transitan en el sistema de túneles; (iii) reducción del costo de operación y costos de tiempos de viajes; (iv) reducción tiempos de espera de pasajeros; (v) reducción del tiempo de espera de la carga; y (vi) reducción del tiempo de espera de pasajeros para realizar trámites de aduana y migratorios.
- 1.35 **Viabilidad técnica y económica de los proyectos del corredor y de la muestra.** El enfoque seleccionado para determinar la viabilidad técnica-económica<sup>38</sup> se basó en valorar los beneficios de un proyecto vial mediante la determinación de ahorros en los costos de tránsito para los usuarios al comparar las posibilidades CON y SIN proyecto.
- 1.36 A fin de determinar la viabilidad, se efectuó una evaluación técnico-económica de 21 tramos homogéneos<sup>39</sup> que incluyen todos los proyectos específicos que integran el CSCR (Figura 2) incluyendo las inversiones viales y los dos túneles.
- 1.37 Se cuantificaron los beneficios económicos incrementales con el modelo *Highway Development and Management* (HDM-4), entre las posibilidades CON y SIN proyecto dados por el ahorro en el costo generalizado del transporte (costo de operación de vehículos y tiempos de viajes), y ahorros de inversión y mantenimiento. Asimismo, para los túneles se computaron los siguientes beneficios adicionales: (i) reducción de 25 días de intransitabilidad anual; y (ii) costo de oportunidad de los transportistas, por demoras en 25 días anuales.
- 1.38 Los parámetros de la evaluación fueron: (i) período de análisis de 20 años, (ii) tasa de descuento: 12%; (iii) factor de valor financiero a económico 0,707<sup>40</sup>; (iv) los plazos de ejecución de las obras se estimaron de acuerdo a un programa de ejecución estimado para todo el corredor; (v) Tráfico Medio Diario Anual (TMDA) actualizado al año de inicio con un 3% de incremento anual; (vi) tasa de crecimiento del tránsito normal: 3% a partir del año 2018; (vii) cuando se ejecutan las variantes, se produce la derivación del tránsito hacia las mismas con menor recorridos y modelo velocidad-capacidad a cuatro carriles; y (viii) los tramos del tercer carril tienen modelo velocidad-capacidad para tres carriles.
- 1.39 **Resultados del análisis costo-beneficio.** El análisis permite concluir que el proyecto es robusto, con una Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE) del 22,4%, y un Valor Presente Neto de US\$253,52 millones, invirtiéndose un total de US\$543,6 millones del año 2019 al 2024, en los 188,5 km de desarrollo del corredor de la RN N°7 y sus accesos, desde la intersección con la RN N°40 en Luján de Cuyo hasta el límite con Chile. El análisis de sensibilidad indica que al

---

<sup>38</sup> Técnica porque se realizó una evaluación con simulación de deterioros para cada tramo homogéneo evaluado.

<sup>39</sup> Duplicaciones de calzadas, tercer carril, rehabilitaciones, rectificación de curvas, variantes, inversiones en ambos túneles, donde el plan integral dio origen al diseño de 21 tramos homogéneos teniendo en cuenta características de la demanda, condición de estado superficial y tipo de calzada (hormigón u asfalto) dado que los modelos de deterioro son distintos.

<sup>40</sup> Jefatura de Gabinete de Ministros a través de la Dirección Nacional de Inversión Pública.



incrementar los costos en un 20%, la TIRE obtenida es de 18,8%. Disminuyendo los beneficios en -20%, la TIRE resulta en un 18,1%. En un escenario combinado de incremento de costos en +15% y reducción de beneficios en -15% se obtiene una TIRE=16,8%. Como un escenario en el análisis de sensibilidad, se estimó las inversiones de los túneles de manera independiente, para la cual se obtiene una TIRE de 10,7%. Los resultados demuestran que las inversiones en el CSCR son bastante rentables, además, las inversiones en los túneles demuestran tasas de retorno razonables y alineadas con estimaciones en inversiones de esa naturaleza<sup>41</sup>.

- 1.40 **Beneficiarios directos.** Son todos aquellos pasajeros y transportistas de carga que atraviesen las ciudades de Mendoza, Potrerillos, Uspallata y las localidades próximas al corredor. La cantidad de estos beneficiarios directos se expresa a través del volumen promedio de vehículos que circulan por la RN N°7 y por la RN N°40, hasta el límite con Chile del lado argentino, con un flujo promedio entre de 7.650 vehículos diarios en promedio en el inicio del corredor y 2.350 vpd en el paso de frontera con Chile. Los beneficios vendrán por la reducción en el costo de operación vehicular, la disminución del tiempo de viaje y el incremento en el nivel de seguridad.
- 1.41 **Beneficiarios indirectos.** Son los 1.266.822 habitantes de las ciudades mendocinas ubicadas dentro de los siete<sup>42</sup> departamentos por los cuales transita el recorrido de la RN N°7, en el tramo que se extiende desde Palmira hasta aproximadamente Potrerillos, en tanto, todos ellos se benefician del impacto socioeconómico de la obra, pensado en el marco de la CCLIP I y II. En segundo lugar, se encuentran las empresas productoras de servicios de transporte, debido a que la reducción en el tiempo de traslado de productos les permite incrementar la cantidad de viajes diarios que realizan con la misma cantidad de vehículos.

## II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

### A. Instrumentos de Financiamiento

- 2.1 **Modalidad.** La presente operación, se estructura como un préstamo de inversión bajo la modalidad de obras múltiples por un total de US\$531,9 millones, de los cuales, US\$324,3 millones corresponden a financiamiento BID con cargo a recursos de Capital Ordinario (CO) y US\$207,6 millones a contrapartida local, con un período de desembolso de seis años. Se eligió el instrumento de la CCLIP por su carácter estratégico al permitir un horizonte de mediano y largo plazo de planificación y un marco referencial de recursos; y el instrumento de obras múltiples para esta operación, por incluir varias obras que tienen características similares, pero son independientes entre sí.

---

<sup>41</sup> Tasa de descuento social y evaluación de proyectos: algunas reflexiones prácticas para ALC, BID, 2016; *Discounting Costs and Benefits in Economic Analysis of World Bank Projects*, OPSPQ Mayo 2016.

<sup>42</sup> Incluye Mendoza capital y los departamentos de Guaymallén, Maipú, Junín, Godoy Cruz, Las Heras y Lujan de Cuyo.

Tabla 2. Cronograma de desembolsos

Fuente	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Año 6	Total
Millones US\$	33,02	140,836	135,006	112,607	102,950	7,48	531,9
%	7	26	25	21	19	2	100

- 2.2 **Elegibilidad de la segunda operación.** Esta cumple con todos los criterios de elegibilidad establecidas en la GN-2246-9 y la OP-1622-1: (i) el OE del proyecto es el mismo que el del proyecto anterior; (ii) el proyecto (AR-L1279) en curso encuadrado en la línea de crédito es satisfactorio y es probable que alcance los objetivos de desarrollo; (iii) la capacidad del ejecutor se mantiene; (iv) se comprometió como mínimo el 75% de los recursos del proyecto anterior encuadrado en la línea de crédito (¶1.9); y (v) los informes financieros y operativos se prepararon y presentaron en forma oportuna y poseen un nivel de calidad aceptable.
- 2.3 **Criterios de elegibilidad para las obras de la segunda operación.** Los criterios de elegibilidad para obras financiadas por la segunda operación son las siguientes: (i) localizarse en el CSCR y sus accesos; (ii) estar clasificada bajo una de las siguientes tipologías: (a) ampliación o refuncionalización de túneles; (b) construcción de variantes a áreas urbanas; (c) ampliación de capacidad y tercer trocha; (d) rectificación de curvas; (e) cobertizos y taludes de protección; o (f) obras de seguridad; (iii) cumplir con la debida factibilidad técnica, ambiental y social, incluyendo no ser clasificada como Categoría “A”; y (iv) demostrar rentabilidad económica, medida a través de la TIRE. La elegibilidad de las obras estará condicionada a la no objeción previa del Banco.
- 2.4 **La obra de la muestra.** Las obras en territorio argentino que son objeto de la muestra representativa comprenden la ampliación del TCa, el mejoramiento integral del TCR, y la construcción de las galerías de interconexión entre los dos túneles ([EEO#3](#)). Estas obras lograrán la unificación de la operatividad del sistema de túneles con un estándar moderno y alta seguridad conforme a la normativa internacional. La ampliación del TCa y galerías tiene un costo estimado de US\$96 millones y el mejoramiento del TCR tiene un costo estimado de US\$84 millones. Las obras representan aproximadamente el 33% del monto total de la segunda operación.
- B. Riesgos Ambientales y Sociales**
- 2.5 **Salvaguardias ambientales y sociales.** La ampliación del TCa y la refuncionalización del TCR son la muestra representativa dentro la operación, habiéndose clasificado como Categoría B. En la zona de trabajo no hay viviendas, ni actividades económicas que vayan a ser impactadas de manera significativa producto de las obras al no estar previsto el cierre en el tránsito, no se localizan en hábitats naturales, ni en sitios culturales. Tampoco se afectan poblaciones indígenas. Existe un negocio por la zona de las obras de la Muestra, el cual permanecerá con acceso durante los trabajos.
- 2.6 Los impactos socioambientales durante la construcción y operación serán localizados y de corta-mediana duración, disponiéndose de medidas de mitigación efectivas y conocidas del sector de transporte y construcción. La fase construcción tiene los siguientes riesgos o impactos ambientales:

(i) contaminación del suelo y agua por sustancias peligrosas, incluido acuíferos por las actividades de excavación; (ii) cambios en el relieve (generación de nuevos taludes) de empréstitos y botaderos; (iii) afectación a ríos y régimen de escurrimiento por relleno en empréstitos, botaderos y toma de agua; (iv) cambio en el paisaje; y (v) generación de residuos peligrosos al retirar fibrocemento con asbesto. Asimismo, se generarán impactos por la instalación de campamentos temporales durante la construcción. Para mitigar estos riesgos se cuenta con planes específicos en el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS). Se cuenta con Programas de Gestión: de Polvorines y Explosivos, de Asbestos, de Cierre de Pasivos Ambientales (canteras y botaderos utilizados durante la construcción de los túneles hace muchas décadas), Manejo de Riesgos de Desastres Naturales y Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo y Comunitaria.

- 2.7 **Impactos sociales.** La llegada de trabajadores foráneos podría afectar la calidad de los servicios públicos debido a la mayor demanda por el incremento de personas o trabajadores de las obras (electricidad, agua potable, servicio de telecomunicaciones y servicios de salud). Asimismo, el mayor tránsito de maquinaria pesada puede causar accidentes a la población o usuarios de las vías. Se desarrollaron planes específicos para mitigar dichos potenciales impactos sociales y se desarrolló e implementó un mecanismo de atención de quejas y reclamos.
- 2.8 **Género.** En el marco del Encuentro del Comité de Integración de PCR entre Argentina y Chile, se ha creado una Mesa de Género<sup>43</sup> con el objeto de transversalizar las acciones de género en el diálogo binacional. El Banco brindará apoyo en su consolidación, trayendo experiencia y mejores prácticas en los ámbitos inserción laboral femenina y prestación de los servicios asociados a la infraestructura de transporte con una visión de género inclusiva.
- 2.9 En la fase de operación la generación de mayor tránsito en el túnel no prevé impacto socioambiental negativo significativo, ya que las obras mejorarán la seguridad en el tránsito del túnel teniendo en cuenta que, las galerías de interconexión vehiculares y peatonales permitirán una respuesta más eficiente en caso de emergencias.
- 2.10 En caso las futuras obras produzcan impactos en temas de reasentamiento, poblaciones indígenas, desplazamiento económico o alguna otra diferente a los de la muestra, se tomarán las medidas de mitigación específicas de acuerdo con los Marcos de Gestión Ambiental y Social (MGAS) previstos en la Evaluación Socio Ambiental Estratégica (ESAE) que se desarrolló para el programa.
- 2.11 Para la presente operación se ha realizado la evaluación de impactos sociales y ambientales y se cuentan con los programas de gestión y mitigación de dichos impactos en cumplimiento a las políticas operativas del Banco. Asimismo, se han realizado las consultas públicas que han sido significativas tanto en Argentina como en Chile.

---

<sup>43</sup> Funciona desde el 2011, formando parte de la Comisión de Integración y Género, también participa la Dirección de Derecho de las Mujeres de la Cancillería de la Nación Argentina. Según la última Acta de mayo de 2018.

## C. Riesgos Fiduciarios

- 2.12 **Aspectos fiduciarios.** Conforme a lo indicado en el Anexo III, el análisis de capacidad institucional realizado a la Gerencia Ejecutiva de Administración y Finanzas (GEAF) a través de la herramienta SECI en 2018, sumado a la experiencia del equipo fiduciario en las operaciones actualmente en ejecución bajo la DNV, determinaron una capacidad de ejecución aceptable para el Banco y asociada a un riesgo bajo. No obstante, se identificaron oportunidades de mejora para reforzar la coordinación interna entre las áreas de gestión del programa. Para tal fin se llevarán a cabo las medidas de fortalecimiento fiduciario que se requieran para asegurar la adecuada ejecución del programa. Este informe detalla las acciones de fortalecimiento sugeridas, las cuales incluyen: (i) formalizar mecanismos o procedimientos de monitoreo y seguimiento que permitan cumplir con los compromisos y objetivos del programa; (ii) revisar, y mejorar donde sea necesario, los procesos fiduciarios con el fin de volverlos más ágiles; y (iii) incluir dentro del Plan Operativo Anual (POA) y Plan de Monitoreo y Evaluación (PME) indicadores de resultados y medios de verificación ([EER#2](#)).

## D. Otros Riesgos del Proyecto

- 2.13 **Riesgo de gestión pública y gobernabilidad.** El siguiente riesgo fue clasificado como medio: posibles problemas de coordinación entre Argentina y Chile para las licitaciones y ejecución de las obras de los túneles, para lo cual se fortalecerá el grupo de trabajo técnico binacional (¶3.2), responsable de gestionar el cronograma de las obras relacionadas con el CSCR en ambos países, además de validar soluciones técnicas y supervisar los diseños, contrataciones y ejecución de las obras en los túneles.
- 2.14 **Riesgo macroeconómico.** Hay riesgos macroeconómicos asociados a las altas necesidades de financiamiento público y externo, la existencia de excedentes de liquidez por alto stock de deuda de corto plazo del Banco Central y el alto déficit de cuenta corriente. Estos factores hacen al país vulnerable a un mayor endurecimiento de las condiciones financieras y comerciales globales. El gobierno ha tomado medidas significativas para mitigar estos riesgos, empezando por un arreglo *Stand-By* con el FMI por US\$50.000 millones, bajo cual se acordó acelerar la consolidación fiscal de modo significativo y cesar el financiamiento monetario al Tesoro, lo que contribuirá al objetivo de desinflación y de reducir la vulnerabilidad financiera. Además, se decidió desarmar el stock de letras del Banco Central para fin de 2018, lo que acotará la presión sobre la liquidez externa. Frente a un incremento en la volatilidad financiera, en septiembre de 2018, el Gobierno replanteó su programa económico y alcanzó un nuevo acuerdo con el FMI. El nuevo programa aumenta los recursos del FMI en US\$7.100 millones hasta 2021 además de establecer un adelantamiento de los desembolsos para 2018 y 2019 por US\$19.000 millones. La devaluación e inflación, pueden materializarse en aumentos de precios mayores a los proyectados, impactando en los costos de las obras, por lo que se mantendrá un monitoreo cercano de las ofertas y contratos para garantizar que los alcances físicos planteados en la operación sean logrados.
- 2.15 **Sostenibilidad de las inversiones.** Para asegurar la sostenibilidad de la inversión a realizarse, la DNV se encargará de la conservación de las vías, objeto

de la operación, incluyéndolas en el marco de recursos de administración directa asignados al IV Distrito de Vialidad Nacional Mendoza.

### III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN

#### A. Resumen de los Arreglos de Implementación

- 3.1 **Prestatario y Organismo Ejecutor (OE).** El prestatario de la operación será la República Argentina y el OE del programa será la DNV, organismo descentralizado dependiente del Ministerio de Transporte (MT). La coordinación de la operación estará a cargo de la GEAF a través de la Subgerencia de Coordinación de Programas y Proyectos BID<sup>44</sup> (SCPP) ya existente en la DNV para la ejecución de préstamos del Banco y con la asignación de un líder de proyecto. La SCPP será la responsable de, entre otras tareas: (i) efectuar el seguimiento de cumplimiento de las cláusulas contractuales establecidas en el contrato de préstamo; (ii) acompañar las contrataciones y adquisiciones de obras, bienes y servicios; (iii) tramitar ante el Banco los desembolsos del préstamo y las actualizaciones de avances físicos de las obras; (iv) realizar las gestiones relativas a la auditoría externa y a los organismos de control; (v) coordinar la elaboración y presentación de los informes periódicos obligatorios al Banco incluyendo el plan financiero, el Plan de Adquisiciones (PA) ([EER#4](#)) y el POA ([EER#1](#)), entre otros; (vi) presentar al Banco los informes incluyendo, auditoría, progreso y evaluaciones y otros documentos del programa; (vii) acompañar la supervisión y fiscalización de obras y contratos de servicios<sup>45</sup>; (viii) coordinar las revisiones de cartera entre la Dirección Nacional de Financiamiento con Organismos Internacionales de Crédito, Jefatura de Gabinete de Ministros y la DNV; y (ix) coordinar la evolución de los indicadores y matrices de financiamiento establecidos en el contrato de préstamo. Cabe destacar que la DNV cuenta con experiencia en materia fiduciaria en proyectos financiados con el Banco y a través de sus diferentes áreas, realizará el seguimiento estratégico del programa y velará por la coordinación entre las áreas participantes en la ejecución del mismo.
- 3.2 **Coordinación binacional.** Con el objetivo de coordinar las intervenciones en el CSCR, Argentina y Chile establecieron un grupo de trabajo técnico binacional para gestionar el cronograma de estudios y obras en el corredor y validar las soluciones técnicas para los túneles. El grupo de trabajo se reúne cada dos meses, se vincula al grupo de infraestructura del CSCR (§1.5) y cuenta con un coordinador de cada país representando la DNV de Argentina y el Ministerio de Obras Públicas de Chile (§1.8). Los países prepararon en conjunto los estudios y los pliegos preliminares de licitación (con apoyo del Banco y una CT Binacional). La licitación se hará separadamente en cada país, incluyendo la configuración de los pliegos bajo la normativa local<sup>46</sup>. Chile ya incluyó en su presupuesto las obras de los túneles. Argentina se encuentra preparando los pliegos. Durante la fase de licitación y ejecución de obras ambas vialidades incorporarán al grupo binacional a los

---

<sup>44</sup> Anteriormente Unidad Coordinadora de Programas (UCP).

<sup>45</sup> La supervisión de obras se realizará por el equipo de planta de la DNV, coordinado por un líder de proyecto, y con el apoyo de un supervisor de obras.

<sup>46</sup> Cabe aclarar que dado que las licitaciones se están realizando por separado podrían ser otorgadas a diferentes contratistas.

especialistas idóneos necesarios a cada etapa del proyecto a los fines de monitorear la gestión, a fin de garantizar la continuidad de los sistemas constructivos<sup>47</sup>

- 3.3 **Será condición contractual especial previa al primer desembolso del financiamiento que el Ministerio de Hacienda y la DNV hayan suscrito un convenio subsidiario para la transferencia de los recursos del préstamo y la ejecución de las actividades del programa**, para dar cumplimiento a requerimientos internos del país, por solicitud del prestatario.
- 3.4 **Condiciones contractuales especiales de ejecución.** Antes de iniciar cada obra civil, la DNV deberá presentar al Banco evidencia de: (i) la liberación del 30% de la traza de cada obra, para garantizar la ejecución sin interrupción durante el primer año; (ii) la designación o contratación de un líder para cada obra, para que actúe como punto focal con el Banco haciendo vínculo con las áreas funcionales de la DNV garantizando la integración de todas las actividades del proyecto, incluyendo aspectos de adquisiciones, financieros, socioambientales y técnicos; y (iii) la designación o contratación de inspectores de obras, para garantizar que acompañen las obras desde su inicio y con dedicación integral.
- 3.5 **Condición contractual especial.** El plazo para el inicio material de todas las obras de la operación será de cuatro años, ya que, dentro del cronograma estimado, se tiene previsto iniciar obras menores recién en el cuarto año.
- 3.6 **Adquisiciones.** Las adquisiciones de obras, bienes y servicios de consultoría se realizarán de conformidad con las Políticas para la adquisición de bienes y obras financiadas por el Banco (GN-2349-9) y las Políticas para la selección y contratación de consultores financiados por el Banco (GN 2350-9). Todas las adquisiciones a realizar deben estar incluidas en el PA ([EER#4](#)) aprobado por el Banco mediante el Sistema de Ejecución de Planes de Adquisiciones (SEPA), y los métodos y rangos en él establecidos, como descrito en el Anexo III.
- 3.7 **Desembolsos.** El programa desembolsará los recursos bajo la modalidad de anticipos de fondos reflejando las necesidades reales de liquidez del proyecto. La DNV podrá solicitar un nuevo anticipo cuando se hayan rendido cuentas por el 80% de los recursos acumulados pendientes de justificación. La supervisión se realizará bajo la modalidad ex post, utilizada en los préstamos anteriores al mismo OE, sin observaciones por los auditores externos en sus revisiones anuales.
- 3.8 **Auditoría externa.** El prestatario presentará al Banco anualmente, dentro de los 120 días del cierre del respectivo ejercicio fiscal, los estados financieros del proyecto debidamente auditados por una firma independiente de auditoría aceptable al Banco. El costo de la auditoría será financiado con recursos del préstamo.

---

<sup>47</sup> A los fines de la coordinación de ejecución y supervisión de obra se encuentra en elaboración un protocolo de actuación, gestión y monitoreo específico de esta operación entre las Vialidades de ambos países.

## **B. Resumen de los Arreglos para el Monitoreo de Resultados**

- 3.9 **Monitoreo y evaluación.** El PME ([EER#2](#)) tiene por objetivo acompañar la ejecución del programa, la realización de las actividades propuestas, y la ejecución física y financiera de los productos. El plan incorpora tres elementos principales de monitoreo: (i) administrativo y control de programa; (ii) de las actividades y productos; y (iii) de los resultados del mismo. Para el monitoreo y la evaluación de los resultados del programa se utilizarán metodologías antes y después, así como análisis costo beneficio ex post. La evaluación se basa principalmente en la utilización del HDM-4 (¶1.37), una metodología empírica que permite estimar los beneficios que la mejora de la infraestructura vial trae a los usuarios de la carretera (reducción del costo de mantenimiento del vehículo y del consumo de combustible y reducción del tiempo de viaje). El OE preparará y remitirá al Banco un informe de evaluación final, que servirá de insumo para el Informe de Terminación del Proyecto a los 90 días contados a partir de la fecha del último desembolso de los recursos del préstamo.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		
<b>I. Prioridades corporativas y del país</b>		
<b>1. Objetivos de desarrollo del BID</b>	Sí	
Retos Regionales y Temas Transversales	-Productividad e Innovación -Integración Económica -Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental	
Indicadores de desarrollo de países	-Caminos construidos o mejorados (km)*	
<b>2. Objetivos de desarrollo del país</b>	Sí	
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2870-1	Mejora de la infraestructura para la inversión e inclusión
Matriz de resultados del programa de país	GN-2915-2	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2018.
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)		
<b>II. Development Outcomes - Evaluability</b>		Evaluable
<b>3. Evaluación basada en pruebas y solución</b>	9.6	
3.1 Diagnóstico del Programa	3.0	
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas	3.6	
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados	3.0	
<b>4. Análisis económico ex ante</b>	9.0	
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE	3.0	
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados	3.0	
4.3 Supuestos Razonables	1.0	
4.4 Análisis de Sensibilidad	2.0	
4.5 Consistencia con la matriz de resultados	0.0	
<b>5. Evaluación y seguimiento</b>	8.5	
5.1 Mecanismos de Monitoreo	2.5	
5.2 Plan de Evaluación	6.0	
<b>III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación</b>		
<b>Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad</b>	Medio	
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad	Sí	
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales	Sí	
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación	Sí	
<b>Clasificación de los riesgos ambientales y sociales</b>	B	
<b>IV. Función del BID - Adicionalidad</b>		
<b>El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales</b>		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Sí	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes.
No-Fiduciarios	Sí	Sistema Nacional de Planeación Estratégica.
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		

Nota: (\*) Indica contribución al Indicador de Desarrollo de Países correspondiente.

*El Corredor Sistema Cristo Redentor (CSCR) es un paso de vinculación entre Argentina y Chile que recibe 77% del total del comercio carretero que Argentina tiene con Chile. El gobierno de Argentina busca mejorar su conectividad física dada la alta demanda de uso y que su transitabilidad se ve afectada por frecuentes interrupciones por tormentas y nieve y alta congestión, así como condiciones viales que a veces resultan en accidentes graves. Uno de los túneles principales del paso cuenta con solo un carril por sentido y no tiene galerías de evacuación y el otro túnel se encuentra inoperativo. Por ende, esta segunda operación de la CCLIP va a contribuir a mejorar la calidad del servicio en el CSCR reduciendo tanto tiempos y costos de transporte a través de la ampliación del Túnel Caracoles y la refuncionalización del Túnel Cristo Redentor mediante obras de rehabilitación y de ampliación de capacidad y seguridad. La Matriz de Resultados es adecuada y captura beneficios como la reducción en los días anuales que el CSCR está cerrado y en los costos y tiempos de transitarlo. El análisis económico muestra que el proyecto es viable. Al cierre, se hará una actualización de este análisis costo-beneficio.*



## MATRIZ DE RESULTADOS

<b>Objetivo del Proyecto:</b>	<p>El objetivo general de la CCLIP es contribuir a mejorar la integración transfronteriza entre Chile y Argentina, reduciendo los tiempos y costos de transporte en el Corredor Sistema Cristo Redentor (CSCR), mediante la provisión de infraestructura de transporte y de un sistema de integración fronteriza que facilite la conectividad a nivel regional.</p> <p>El objetivo específico es mejorar la calidad de servicio en el CSCR, reduciendo los tiempos y costos de transporte, a través de la ampliación del Túnel Caracoles (TCa) y la refuncionalización del Túnel Cristo Redentor (TCR), variantes en áreas urbanas, obras de rehabilitación, ampliación de capacidad y seguridad; y sistema de gestión del corredor.</p>
-------------------------------	--

## IMPACTO ESPERADO

Indicador Esperado	Unidad de Medida	Línea de Base 2016	Año 1 2019	Año 2 2020	Año 3 2021	Año 4 2022	Año 5 2023	Año 6 2024	Medios de Verificación	Comentarios
<b>Impacto 1: Aumento del volumen de carga que circula en los Túneles Libertadores y Caracoles (TLC).</b>										
<b>Volumen de carga transportada en los TLC</b>	Millones de toneladas (tn)/año	2,39 <sup>1</sup>	2,61	2,69	2,77	2,85	3,05	3,27 <sup>2</sup>	<p>Fuentes: Estudios de tránsito del 2016 de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) y carga promedio por camión<sup>3</sup>.</p> <p>Informe anual de actividades DNV.</p>	<p><b>Línea de base:</b> 2,39 millones de tn anual, para el año base 2016.</p> <p><b>Cálculo de meta:</b> 3,27 millones de tn anual para el año 2024, luego de la puesta en servicio de los dos túneles mejorados en el año 2023.</p>

<sup>1</sup> Línea de base corresponde al 2016 con 94 camiones livianos por día (carga 18 tn/camión) y 249 camiones pesados (carga media 30 tn/camión) siendo que 74% de los camiones pesados y 59% de los camiones livianos de corta distancia llevan carga. Crecimiento anual del tránsito del 3% hasta el año de puesta en servicio de ambos túneles y un 4% adicional de tránsito generado en la puesta en servicio de ambos túneles en el año 2023 y 2024.

<sup>2</sup> Meta al año 2024 luego de puesta en servicio de los dos túneles (2023); con base a los estudios de tránsito actualizados por la DNV al 2016 proyectados al 2024 (Operación del TCa) en 2021 y del Paso Cristo Redentor (PCR) a fines del 2023).

<sup>3</sup> Fuente: [Aforos de Origen/Destino \(O/D\) de DNV](#). La línea de base se hace con los aforos de 2016. En el análisis ex-post se harán nuevos aforos.

## RESULTADOS ESPERADOS

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base 2016	Año 1 2019	Año 2 2020	Año 3 2021	Año 4 2022	Año 5 2023	Año 6 2024	Total	Medios de Verificación	Comentarios
<b>Resultado 1. Reducción del número de días anuales cerrados en el CSCR.</b>											
Días anuales que el CSCR está cerrado <sup>4</sup>	Número de días al año	40 <sup>5</sup>	40	40	40	40	15	15 <sup>6</sup>	-	Informes de gestión de la DNV de estadísticas de cortes de rutas al año en el corredor del Paso Cristo Redentor (PCR).	<b>Línea de Base:</b> Promedio 40 día/año. <b>Cálculo de la Meta:</b> Reducción del riesgo de corte en puntos sensibles a aludes, derrumbes y cortes por nieve, con base a la construcción de cobertizos. Se toma como meta construir 15 cobertizos y obras de protección de taludes durante la segunda operación reduciendo en 25 días los cortes medios al año (reducción de 40 a 15 días).
<b>Resultado 2. Aumento del número de vehículos que transitan en el Sistema de TLC.<sup>7</sup></b>											
Autos que transitan en el sistema	# de vehículos/ día	1.974	2.157	2.222	2.288	2.357	2.522	2.699	-	Mediciones anuales de tránsito de la DNV. Indicadores de TMDA y composición vehicular medido por la DNV <sup>8</sup> .	<b>Línea de Base:</b> En Sin Proyecto es igual a 0 el TMDA en el TCa y el tránsito vigente en el túnel Libertadores. <b>Cálculo de la Meta:</b> Se calcula el TMDA proyectado que pasarán por los túneles según el estudio de tránsito realizado por al DNV.
Omnibuses que transitan en el sistema		33	36	37	38	39	42	45	-		

<sup>4</sup> Por avalanchas y deslizamientos, debidos a condiciones climáticas y geotécnicas adversas.

<sup>5</sup> La estimación de cortes al año es de 40 días al año por efecto de la nieve y rocas, que origina la necesidad de construir cobertizos adicionales ([Perfil de Proyecto de la DNV](#)).

<sup>6</sup> Se espera que, con la construcción de 16 cobertizos previstos en el corredor, se disminuirán los cortes al año de un total de 40 a 15.

<sup>7</sup> Actualmente no circulan vehículos en el TCa, que se encuentra fuera de servicio. Una vez mejorado el TCa (2021) y PCR (2023), se aumentará la capacidad y el tránsito se dividirá en ambos túneles.

<sup>8</sup> Idem 3.

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base 2016	Año 1 2019	Año 2 2020	Año 3 2021	Año 4 2022	Año 5 2023	Año 6 2024	Total	Medios de Verificación	Comentarios
Camiones livianos que transitan en el sistema		94	103	106	109	112	120	129	-		
Camiones pesados que transitan en el sistema		249	272	280	289	297	318	341	-		
<b>Resultado 3. Reducción del Costo de Operación (COV) y Costos de Tiempos de Viajes (CTV) como Costo Generalizado del Viaje (CGV)<sup>9</sup> (COV+CTV) según tipo de vehículos en el sistema de TCL.</b>											
Costo de operación por km por vehículo en sistema de túneles (autos)	US\$/veh.km	0,57	0,57	0,63	0,63	0,63	0,52	0,52	-	Informe anual de actividades de la DNV, con base en el HDM-4	<b>Línea de Base:</b> el costo anual total de operación de autos, ómnibus, camión liviano y camión. <b>Cálculo de la meta:</b> cálculo del CGV con la duplicación de la capacidad por puesta en servicio del TCa y ampliación y mejora del Túnel Libertadores <sup>10</sup> . Fuente: HDM-4. Modelación en la evaluación económica en CON y SIN proyecto. Reportes de salida del HDM-4 de costo de operación de vehículos y tiempos de viajes.
Costo de operación por km por vehículo en el sistema de túneles (ómnibus)		4,52	4,50	5,10	5,12	5,13	4,09	4,09	-		

<sup>9</sup> Se adoptó el costo generalizado del viaje como indicador que incluye el COV y el CTV. El COV incluye gastos en combustibles y lubricantes, neumáticos y repuestos, costos laborales, amortización, intereses, impuestos, seguros, etc., y varían según la clase de vehículo, la velocidad de circulación y el deterioro del camino. El CTV incluye el valor del tiempo (trabajo+ocio).

<sup>10</sup> Los costos aumentan entre los años 2019-2022 debido al deterioro del TCR, La reducción del costo se aplica al finalizar la fase de inversión de ambos túneles, al haberse duplicado la capacidad del nivel de servicio por ejecución del TCa (finalización año 2021) y PCR (finalización 2023), por lo que la meta del CGV se reduce a partir del año 2023.

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base 2016	Año 1 2019	Año 2 2020	Año 3 2021	Año 4 2022	Año 5 2023	Año 6 2024	Total	Medios de Verificación	Comentarios
Costo de operación por km por vehículo en el sistema de túneles (camión liviano)		1,08	1,08	1,17	1,17	1,18	1,00	1,00	-		
Costo de operación por km por vehículo en el sistema de túneles (camión pesado)		1,85	1,84	2,05	2,06	2,06	1,63	1,63	-		
<b>Resultado 4. Reducción del tiempo de los pasajeros por demoras debidas a interrupciones en el CSCR.</b>											
Tiempo promedio de espera de los pasajeros a lo largo del corredor <sup>11</sup>	Miles de horas totales por año de los pasajeros afectados por cortes	90,2	92,9	95,7	98,6	101,6	40,8	39,2	-	Informe anual de la DNV. Medición de tiempos de la DNV escenario ex-post.	<p><b>Línea de base:</b> tiempo medio ponderado de espera de los pasajeros de la flota de vehículos.</p> <p><b>Cálculo de la meta:</b> reducción del tiempo de espera mediante encuestas y mediciones, en promedio de toda la flota tipo<sup>12</sup>. Reducción del tiempo de espera media por pasajero. Reducción del 63%, debido a la disminución de cortes de 40 a 15 días al año.</p>

<sup>11</sup> Debidos a días al año de interrupciones por factores climáticos.

<sup>12</sup> Se calcula la cantidad de personas afectadas al año por día de corte, con base al tránsito y una ocupación media por vehículo. Para la situación sin proyecto se tienen en promedio 40 días al año de corte (años 2019-2022) y en el año 2023 y 2024, con la finalización de las obras, se adopta la meta de 15 días al año; se calculan las personas afectadas en esos 40 días y en los 15 días de la meta y valor intermedio, multiplicándose las personas por día por la cantidad de días al año de interrupción y luego se multiplican por 24 hs por día para obtener la cantidad de horas que afectadas totales al año de espera de pasajeros.

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base 2016	Año 1 2019	Año 2 2020	Año 3 2021	Año 4 2022	Año 5 2023	Año 6 2024	Total	Medios de Verificación	Comentarios
<b>Resultado 5. Reducción del tiempo de espera de la carga por demoras debidas a interrupciones en el CSCR.</b>											
Volumen de la carga demorada al año <sup>13</sup>	Miles de tn/año	262,0	286,3	294,8	303,7	312,8	125,5	134,3	-	Informe DNV con base a ahoros de Origen/Destino y registro de interrupciones.	<b>Línea de base:</b> 262 mil tn afectadas por interrupción de 40 días al año. <b>Cálculo de la meta:</b> reducción de las tn afectadas en un 63% llegando a la meta a 134,3 mil tn al año 2024 como consecuencia de disminuir de 40 días a 15 días al año de interrupción.
<b>Resultado 6. Reducción del tiempo de espera de pasajeros debido a las mejoras en los centros de control de frontera para realizar trámites de aduana y migratorios.</b>											
Reducción del tiempo promedio por vehículo de espera para realizar los trámites de aduana y migratorios <sup>14</sup>	Reducción de horas de espera por vehículo promedio de la flota de autos+buses +camiones	0	0	0	0	0,5	0,5	0,5	1,5	Informe DNV. Línea base a ser medida por la DNV.	<b>Línea de base:</b> tiempo medio de espera por vehículo promedio de la flota para realizar controles de aduana y migratorios sumados. Determinación de línea de base por parte de la DNV al inicio de la operación mediante mediciones de tiempos de espera. <b>Cálculo de la meta:</b> reducción del tiempo de espera media por vehículo <sup>15</sup> por agilización de trámites migratorios y mejoras edilicias de infraestructura.

<sup>13</sup> Carga afectada por tiempos de espera de camiones debido a días al año de interrupción.

<sup>14</sup> Debido a mejoras en infraestructura, fibra óptica y otros elementos de ITS a lo largo del corredor.

<sup>15</sup> Segundo los estudios financiados por la ATN/OC-10620-RG, mediante las inversiones en tecnología e infraestructura considerando la hipótesis integral de optimización, se lograría una reducción de tiempos promedio de 0,75 hrs/veh para autos, 1,55 hrs/veh para buses y un promedio de 1,22 hrs/veh para camiones (1,49 hrs/veh en sentido hacia Chile y 0,95 hrs/veh en sentido hacia Argentina). El promedio ponderado por la composición de la flota tipo resulta en una reducción de tiempo de 0,9 hrs/vehículo. Se ha estimado una reducción media de 0,5 horas después de la implementación de parte de la solución, que son las inversiones en tecnología y otras obras de infraestructura.

## PRODUCTOS

Indicadores	Unidad	Línea base 2016	Año 1 2019	Año 2 2020	Año 3 2021	Año 4 2022	Año 5 2023	Año 6 2024	Total	Medios de Verificación	Comentarios
<b>Componente 1. Subcomponente 1.1. Obras civiles.</b>											
1.1.1 Km de ampliación del TC	Kms	0	-	-	-	3,17	-	-	3,17	Informe anual actividades DNV.	Longitud del túnel en km.
1.1.2 Km de ampliación y mejora del TCR	Kms	0	-	-	-	-	-	3,08	3,08	Informe anual actividades DNV	Longitud del túnel en km.
1.1.3 Km de duplicaciones de calzadas en el corredor del PCR construidos	Kms	0	1,6	3,6	4,1	3,5	1,2	-	14	Informe anual actividades DNV	Variante Uspallata y Variante Soberanía
1.1.4 Km de rutas seguras rehabilitadas y mejoradas	Kms	0	16,3	32,7	32,6	32,6	32,7	16,3	163,2	Informe anual actividades DNV	Meta es indicativa e incluye potencial obra de seguridad con ruta segura, a un costo medio adoptado a definirse en los proyectos ejecutivos
1.1.5 Cantidad de cobertizos construidos y obras de protección de taludes	Nº	0	0	2	4	4	5	-	15	Informe anual actividades DNV	Meta de construcción de cobertizos para protección a avalanchas de nieve. A definirse en los proyectos ejecutivos
<b>Componente 1. Subcomponente 1.2. Sistema de control de gestión del corredor.</b>											
1.2.1 Desarrollo e implementación de mejoras al sistema de control de fronteras	Nº	0	0	0	1	1	1	-	3	Informe anual actividades DNV contemplando los certificados de obra aprobados y de servicios tecnológicos realizados	Incluye accesos viales, fibra óptica y otros elementos de ITS a lo largo del corredor. Medidos en forma global por sector a intervenir, en tres sectores de control de frontera (a definirse)

Indicadores	Unidad	Línea base 2016	Año 1 2019	Año 2 2020	Año 3 2021	Año 4 2022	Año 5 2023	Año 6 2024	Total	Medios de Verificación	Comentarios
<b>Componente 2. Estudios de Preinversión.</b>											
Estudios para otras obras del CSCR preparados	Proyectos	0	1	2	1	2	-	-	6	Informe anual actividades DNV	Producto: Estudios, preinversión incluyendo estudios de ingeniería, económico y socioambientales

## ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS

<b>PAÍS:</b>	Argentina
<b>NÚMERO DE PROYECTO:</b>	AR-O0006 y AR-L1295
<b>NOMBRE DEL PROYECTO:</b>	Segunda Operación bajo la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP). Segunda Etapa de Ampliación de Capacidad y Mejoras de Seguridad en accesos al Paso Cristo Redentor
<b>ORGANISMO EJECUTOR (OE):</b>	Dirección Nacional de Vialidad (DNV)
<b>EQUIPO FIDUCIARIO:</b>	Brenda Álvarez y Juan Carlos Lazo (FMP/CAR)

### I. RESUMEN EJECUTIVO

- 1.1 El Banco analizó la capacidad institucional del programa utilizando el informe SECI (borrador en discusión) y la Evaluación de la Capacidad Institucional en adquisiciones (julio de 2016).
- 1.2 El prestatario de la operación será la República Argentina y el OE del programa será la DNV, la cual ejecutará las actividades del programa a través de sus áreas técnicas, administrativas y operativas, de manera acorde con su estructura orgánica y las funciones que asignan a cada área las normas vigentes, y bajo la coordinación de la Subgerencia de Coordinación de Programas y Proyectos BID (SCPP). La DNV cuenta con experiencia en materia fiduciaria en proyectos financiados con el Banco (1851/OC-AR, 2698/OC-AR, 3050/OC-AR, 2185/OC-AR, 2655/OC-AR, 3836/OC-AR, 3867/OC-RG, 4338/C-RG y 4418/OC-AR).
- 1.3 El programa no incluye financiamiento de otros multilaterales.

### II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR

- 2.1 La DNV cuenta con una amplia y acreditada experiencia en la ejecución de préstamos de organismos internacionales de crédito en general, y del BID en particular, tanto en carácter de ejecutor y coordinador como también de subejecutor de otros préstamos que se encontraban en cabeza del ex Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (MINPLAN). A partir de finales del 2015, en el marco de los cambios impulsados por el Poder Ejecutivo, ésta quedó como organismo descentralizado en jurisdicción del Ministerio de Transporte. La DNV se encuentra en un proceso de modificación de su estructura orgánica, incluidas las responsabilidades primarias y procesos, las cuales serán ejecutadas por personal del Ministerio. Si bien el proceso de reorganización ha afectado la fluidez en algunos de sus procesos, la DNV ha identificado los principales factores de riesgo y viene trabajando en ellos<sup>1</sup>. Las acciones inmediatas, así como el compromiso de continuar con el trabajo de la firma consultora y las acciones recomendadas en el informe SECI, nos permiten

---

<sup>1</sup> Se viene realizando un relevamiento de flujos por parte de una firma consultora, la cual, en una primera fase está mapeando todos los procesos, para en una siguiente fase proponer un plan de mejoras de los mismos.



mantener considera que se mantiene la capacidad de ejecución alta asociada a un nivel de riesgo bajo para el ejecutor en el corto y mediano plazo.

### **III. EVALUACIÓN DEL RIESGO FIDUCIARIO Y ACCIONES DE MITIGACIÓN**

- 3.1 El análisis de capacidad institucional realizado a la Coordinación General de Administración y Finanzas (CGAF) a través de la herramienta SECI, combinado con la reciente experiencia en la ejecución de las operaciones actuales por parte del ejecutor, otorgan un nivel de riesgo bajo en cuanto a la capacidad institucional de la DNV para ejecutar el proyecto. Las oportunidades de mejora más destacables que arrojó el SECI y que se mantienen válidas al día de hoy son las siguientes: (i) formalizar mecanismos o procedimientos de monitoreo y seguimiento que permita cumplir con los compromisos y objetivos del programa; (ii) revisar, y mejorar donde sea necesario, los procesos fiduciarios con el fin de volverlos más ágiles; (iii) incluir dentro del Plan Operativo Anual (POA) y Plan de Monitoreo y Evaluación indicadores de resultados y medios de verificación. Asimismo, durante el GRP no se identificó ningún riesgo fiduciario mediano o alto.

### **IV. ASPECTOS A SER CONSIDERADOS EN ESTIPULACIONES ESPECIALES A LOS CONTRATOS**

#### **A. Condiciones previas al primer desembolso**

- 4.1 No se prevén condiciones fiduciarias previas al primer desembolso.

#### **B. Gestión de desembolsos**

- 4.2 Se adoptará la modalidad de desembolsos de anticipos de acuerdo con el plan financiero que abarque un máximo de 180 días. Para acceder a un nuevo anticipo de fondos se deberá haber justificado ante el Banco un mínimo de 80% del balance del anticipo inmediatamente anterior y el saldo de anticipos anteriores si los hubiese.

- 4.3 La tasa de cambio a ser aplicada para la rendición de cuentas será la estipulada en el Artículo 4.10 inciso (b) (i) del Contrato de Préstamo. Para efectos de determinar la equivalencia de gastos incurridos en moneda local con cargo al aporte local o del reembolso de gastos con cargo al préstamo, la tasa de cambio acordada será la tasa de cambio del primer día hábil del mes del pago. Debido a limitaciones del sistema UEPEX, para un gasto abonado con fondos BID y con fondos de contraparte local se utilizará el tipo de cambio de la conversión de los desembolsos a la moneda local (pesificación).

#### **C. Supervisión financiera**

- 4.4 A fin de tener flexibilidad en el proceso de contratación del servicio de auditoría de la operación, se mantendrá abierta la opción de las diferentes instituciones elegibles para auditar operaciones financiadas por el BID. Llegado el momento de iniciar el proceso de contratación, el OE solicitará al Banco la lista corta de instituciones que podrán ser invitadas a participar.

## V. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES

5.1 Los acuerdos y requisitos fiduciarios en adquisiciones establecen las disposiciones que aplican para la ejecución de todas las adquisiciones previstas en el proyecto.

### A. Ejecución de las Adquisiciones

5.2 Se aplicarán la Política para la Adquisición de Bienes y Obras financiadas por el Banco (GN-2349-9) y la Política para la Selección y Contratación de Consultores financiados por el Banco (GN-2350-9).

5.3 De los subsistemas nacionales aprobados por el Banco será utilizado el sistema informativo.

- (i) **Adquisiciones de obras, bienes y servicios diferentes de consultoría:** Los contratos de Obras, Bienes y Servicios Diferentes de Consultoría<sup>2</sup> generados bajo el proyecto y sujetos a Licitación Pública Internacional (LPI) se ejecutarán utilizando los Documentos Estándar de Licitaciones (DELS) emitidos por el Banco. Las licitaciones sujetas a Licitación Pública Nacional (LPN) se ejecutarán usando Documentos de Licitación Nacional acordados con el Banco. La revisión de las especificaciones técnicas de las adquisiciones durante la preparación de procesos de selección es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. No se tiene previsto realizar contrataciones directas.
- (ii) **Selección y contratación de consultores:** Los contratos de servicios de consultoría generados bajo el proyecto se ejecutarán utilizando la Solicitud Estándar de Propuestas (SEPs) emitida por el Banco. La revisión de términos de referencia para la contratación de servicios de consultoría es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto.
- (iii) **Selección de los consultores individuales:** Se hará teniendo en cuenta sus calificaciones para realizar el trabajo, sobre la base de comparación de calificaciones de por lo menos tres candidatos. La revisión de los términos de referencia para la contratación de servicios de consultoría es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. No se tiene previsto realizar contrataciones directas de consultores individuales.

**Tabla 1. Montos límite para Licitación Internacional y lista corta con Conformación Internacional**

Obras			Bienes			Consultoría	
Licitación Pública Internacional	Licitación Pública Nacional	Comparación de Precios	Licitación Pública Internacional	Licitación Pública Nacional	Comparación de Precios	Publicidad Internacional Consultoría	Lista Corta 100% Nacional
≥25.000.000	< 25.000.000 ≥350.000	< 350.000	≥ 1.500.000	< 1.500.000 ≥100.000	< 100.000	>200.000	≤1.000.000

<sup>2</sup> GN-2349-9 párrafo 1.1: los servicios diferentes a los de consultoría tienen un tratamiento similar a los bienes.

## B. Adquisiciones principales

Tabla 2. Tipo de licitación y montos

Actividad	Tipo de Licitación	Fecha Estimada	Monto Estimado (US\$)
<b>Obras</b>			
Túnel Cristo Redentor	LPI	2022	84,000,000
Túnel Caracoles	LPI	2019	96,000,000
Obras complementarias de rehabilitación y seguridad en la Ruta Nacional N° 7 y Accesos a Localidades	LPI	2021	341,900,000

## C. Supervisión de adquisiciones

- 5.4 Las adquisiciones serán supervisadas de manera ex-ante con excepción de las comparaciones de precios y consultoría individual, las que se realizarán de manera ex-post. Las visitas de revisión ex-post se realizarán, cada 12 meses. Los reportes de revisión ex-post incluirán al menos una visita de inspección física, escogida de los procesos de adquisiciones sujetos a la revisión ex-post. Al menos el 10% de los contratos revisados se inspeccionarán físicamente durante el programa.

Tabla 3. Límites para revisión ex-post <sup>3</sup> (US\$)

Obras	Bienes	Servicios de Consultoría	Consultoría Individual
< 5.000.000	< 500.000	< 500.000	<50.000

## D. Disposiciones especiales

- 5.5 **Medidas para reducir las probabilidades de corrupción:** atender las disposiciones de la GN-2349-9 y GN-2350-9 en cuanto a prácticas prohibidas (listas de empresas y personas físicas inelegibles de organismos multilaterales).

## E. Registros y archivos

- 5.6 La documentación de los procesos de adquisiciones estará en las oficinas de la DNV como responsable de las adquisiciones del programa. Para las revisiones ex-post se mantendrán los registros y archivos debidamente ordenados, clasificados y actualizados de toda la documentación que generan los procesos de adquisiciones y contrataciones.

## VI. GESTIÓN FINANCIERA

- 6.1 Se aplicará la Política de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-6) y la Guía Operativa de Gestión Financiera (OP-274-1).

<sup>3</sup> Los montos límites establecidos para revisión ex-post se aplican en función de la capacidad fiduciaria de ejecución del OE y pueden ser modificados por el Banco en la medida que tal capacidad varíe.

## **A. Programación y presupuesto**

- 6.2 La CGAF es la responsable de los aspectos presupuestarios y los pagos. Los compromisos de gastos serán realizados por las áreas financieras competentes, a cargo del Coordinador de Finanzas, dependiente del CGAF. A medida que surgen necesidades de ampliaciones o reasignaciones de partidas, la SCPP 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 Hacienda y Finanzas Públicas). No se anticipan dificultades para el manejo presupuestario, oportunidad de contrapartida local, o atrasos del sistema que afecten la ejecución.
- 6.3 En cuanto al aporte local, deberá garantizarse la oportunidad de la disponibilidad de los mismos.

## **B. Tesorería y gestión de desembolsos**

- 6.4 Los desembolsos se realizarán sobre la base de un plan financiero detallado, cuyo modelo ha sido acordado con las autoridades del MT, el Ministerio de Finanzas y la Jefatura de Gabinete de Ministros y será compartido con la SCPP.
- 6.5 Una vez que se defina la estructura de la DNV para la ejecución de proyectos financiados con fuentes externas, el Banco buscará que la DNV migre a la utilización de e-Desembolsos, el sistema *web* del BID que permite a la SCPP preparar y enviar electrónicamente solicitudes de desembolso al Banco. Esto reduce los costos de transacción y permite al Banco revisar y procesar las solicitudes remitidas de manera remota.

## **C. Contabilidad, sistemas de información y generación de reportes**

- 6.6 La DNV de Argentina utiliza el e-SIDIF y el UEPEX como sistemas de administración financiera, vigentes para los organismos de la administración pública de Argentina. Estos sistemas permiten identificar los fondos del proyecto y también las fuentes de financiamiento. El sistema UEPEX consigna, de conformidad con el catálogo de cuentas aprobado por el Banco, las inversiones en el proyecto por categoría de la matriz de gastos, tanto con los recursos del préstamo como con otros fondos. La conciliación entre los sistemas antedichos no es automática, y por esa razón se realizan periódicamente conciliaciones entre ellos de forma manual. El registro de la contabilidad se hará en base de caja y se seguirán las NIIF cuando aplique, de acuerdo con los criterios nacionales establecidos. Los informes financieros requeridos serán: (i) plan financiero por hasta 180 días posteriores a la solicitud de anticipos; (ii) los EFAs del programa; y (iii) otros informes requeridos por los Especialistas Fiduciarios.
- 6.7 Para efectos de rendición de cuentas de los recursos del financiamiento se utilizará 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: inciso (b) (i) del Artículo 4.10.

- 6.8 Para efecto de desembolsos en otra moneda diferente a dólar estadounidense y el peso argentino: en los casos de pago directo y reembolso de garantía de carta de crédito la equivalencia a la moneda del préstamo quedará fijada de acuerdo con el monto efectivamente desembolsado por el BID.

**D. Control interno y auditoría interna**

- 6.9 El ente nacional de Control Interno es la Sindicatura General de la Nación (SIGEN). La auditoría interna de cada OE se realiza por intermedio de la Unidad de Auditoría Interna (UAI). Dicha unidad, dependiente en forma directa del ministro, es la encargada de efectuar las auditorías y recomendaciones de acuerdo con las facultades conferidas por la Ley 24.156 (Ley de Administración Financiera).

**E. Control externo: auditoría financiera externa e informes de los proyectos**

- 6.10 En el año 2011 el Banco concluyó un diagnóstico sobre Prácticas de Auditoría Gubernamental de la Auditoría General de la Nación (AGN), realizado de acuerdo con la guía del Banco para determinar el nivel de desarrollo de los sistemas de gestión financiera pública. La evaluación concluyó en la validación de la AGN como auditor de proyectos del Banco.
- 6.11 Sin embargo, en octubre del 2014, sobre la base de los antecedentes de oportunidad de presentación de los Estados Financieros Auditados (EFAs) de los últimos años, se acordó con la Nación revisar la cartera de la AGN para ajustarla a sus capacidades reales de cumplimiento.
- 6.12 A fin de tener flexibilidad en el proceso de contratación del servicio de auditoría de la operación, se mantendrá abierta la opción de las diferentes instituciones elegibles para auditar operaciones financiadas por el BID. Llegado el momento de iniciar el proceso de contratación, el OE solicitará al Banco la lista corta de instituciones que podrán ser invitadas a participar.

**F. Plan de supervisión financiera**

- 6.13 El plan de supervisión financiera inicial surge a partir de las evaluaciones de riesgo y capacidad fiduciaria realizadas de acuerdo con las revisiones *in-situ* y de 'escritorios' previstas para el proyecto que incluye el alcance de las acciones operacionales, financieras y contables, de cumplimiento y legalidad, frecuencia y responsable de las mismas. Se planea realizar una visita de inspección financiera anual. Se adoptará la modalidad de revisión ex-post de desembolsos.

**G. Mecanismo de ejecución**

- 6.14 El OE delegará la ejecución y administración del proyecto a la CGAF a través de la SCPP. La SCPP tendrá a su cargo la coordinación de las actividades del proyecto, con las áreas de la DNV que corresponda para la debida ejecución de sus componentes, los procesos de adquisiciones requeridos, la administración financiera, el monitoreo y seguimiento del desarrollo, y la evaluación de los resultados del mismo.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-\_\_\_/18

Argentina. Préstamo \_\_\_\_/OC-AR a la República Argentina. Segunda Etapa de Ampliación de Capacidad y Mejoras de Seguridad en los Accesos al Paso Cristo Redentor.  
Segunda Operación Individual bajo la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) AR-O0006

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 de la Segunda Etapa de Ampliación de Capacidad y Mejoras de Seguridad en los Accesos al Paso Cristo Redentor, que constituye la segunda operación individual bajo la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) AR-O0006, aprobada mediante Resolución DE-100/17 de fecha 1 de diciembre de 2017. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$324.300.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el \_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2018)