



Auditoría General de la Nación

Examen Especial de Préstamos Infraestructura Vial del Norte Grande

**Préstamos BID N°1851, BID N°2698, BID N°3050 y
BIRF N°7991**

Período 2007-2017

Mayo de 2020

Departamento de Control de Operaciones de Crédito Público y Sustentabilidad

Gerencia de Control de la Deuda Pública

Auditoría General de la Nación



Auditoría General de la Nación

Índice

Índice	2
A. OBJETO	6
B. ALCANCE	6
Período Auditado.....	7
Criterios de las 4 E's aplicados al Examen Especial	7
C. OBJETIVOS	9
C.1.- Objetivo Principal.....	9
C.2.- Objetivos Específicos de Auditoría	9
D. ACLARACIONES PREVIAS	11
E.-HALLAZGOS	32
E.1. Hallazgos relacionados con circuitos de Solicitud de Aprobación de Proyectos de Inversión Pública con Financiamiento Internacional.	32
E.1.1. Carencias en los "Perfiles de Proyecto" de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.	32
E.1.2. Inexistencia de un Expediente único o articulado de cada préstamo de Infraestructura Vial del Norte Grande.	35
E.2.-Hallazgos relacionados con Evaluación Económica de Proyectos de Inversión Pública con Financiamiento Internacional.	38
E.2.1. Dispar desarrollo de "Evaluaciones Económicas" completas en los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.	38
E.2.2.- Debilidad en Evaluaciones Económicas de las Obras Viales de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.	40
E.3.-Hallazgos relacionados con Impactos y Resultados de los Proyectos de Infraestructura Vial del Norte Grande.	42
E.3.1. Cumplimiento parcial en el Seguimiento de las "Metas de Impacto y de Resultados" establecidas en las Matrices de Marco Lógico de los Préstamos.	42
E.3.2. Carencia de seguimiento de "Metas de Impacto y de Resultados" en el Informe Final del préstamo BID N° 1851.	45
E.4.-Hallazgos relacionados con Procesos de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.	47
E.4.1. Carencia de un Plan Operativo Anual POA actualizado con metas físicas y financieras en cada uno de los Préstamos.	47
E.4.2 Desactualización de los Organigramas de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.	49
E.5 Hallazgos relacionados con el nivel de ejecución Económico Financiera de cada uno de los Préstamos.	50
E.5.1 Desvíos entre los Desembolsos Planificados y los Desembolsos Reales.	50
E.5.2 Pago de las Comisiones de Compromiso	54
F. ANÁLISIS DE LA VISTA	56
G. RECOMENDACIONES	56
H. CONCLUSIONES GENERALES	59
I. ANEXOS	61
Anexo 01: Cuadro Comparativo de Objetivos de Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.	61
Anexo 02: Negociación y Aprobación Préstamos Internacionales (Res. N°108/2009).	62
Anexo 03: Cuadro Comparativo Disposiciones DNIP N°01/2005 y N°01/2012.	64
Anexo 04: Marco Lógico-Préstamo BID N°1851.	66
Anexo 05: Marco de Resultados-Préstamo BID N°2698.	68
Anexo 06: Marco de Resultados-Préstamo BID N°3050.	72
Anexo 07: Marco de Resultados y Monitoreo-Préstamo BIRF N° 7991.	79
Anexo 08: Perfil de Proyecto BIRF N°7991 – Marco de Resultados.	81
Anexo 09: Proceso de Incorporación de Obras Viales Préstamos Organismos Multilaterales de Crédito.	83
Anexo 10: Análisis de Unidad Ejecutora Central de Préstamos Internacionales (UEC).	84
Anexo 11: Ciclo de Vida de Proyectos de Infraestructura con Inversión Pública.	85
Anexo 12: Mapa del Proyecto de Infraestructura Vial del Norte Grande BID 3050.	89
Anexo 13: Resultados Consolidados de Evaluación Económica BIRF N°7991.	90
Anexo 14: Análisis de desvíos de plazos de Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.	92



Auditoría General de la Nación

Anexo 15: Organigrama de Subgerencias BID y BIRF de la DNV.	93
Anexo 16: Observaciones de los Informes sobre Control Interno de la Auditoría Externa referente a Organigrama y POA – año 2016 y 2017.	94
Anexo 17: Análisis de Perfiles de Proyecto y Dictámenes DNIP - Res. 108/2009 MECON.	96
Anexo 18: Préstamo BID N° 1851 - Cuadro Propuesta Inicial vs. Ejecutado	97
Anexo 19: Comentarios del Auditado	98
Anexo 20: Análisis de los Comentarios del Auditado.	107
Anexo 21: Logro de Metas de Marco Lógico de Préstamo BID N° 1851.	117



Auditoría General de la Nación

Glosario de Términos

ACB: Análisis Costo Beneficio.

AGN: Auditoría General de la Nación.

BAPIN: Banco de Proyectos de Inversión Pública.

BCRA: Banco Central de la República Argentina.

BID: Banco Interamericano de Desarrollo.

BIRF: Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento.

CAF: Corporación Andina de Fomento.

CCLIP: Credit Conditional Loan Investment Project – Modalidad de Línea de Crédito del BID.

DCOCPyS: Departamento de Control de Operaciones de Crédito Público y Sustentabilidad de la Gerencia de Control de la Deuda Pública- AGN.

DNIP: Dirección Nacional de Inversión Pública – Jefatura de Gabinete de Ministros.

DNPyPFE: Dirección Nacional de Programas y Proyectos con Financiamiento Externo - Jefatura Gabinete de Ministros.

DNV: Dirección Nacional de Vialidad.

DPV: Direcciones Provinciales de Vialidad.

DNPOIC: Dirección Nacional de Proyectos con Organismos Internacionales de Crédito.

FONPLATA: Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata.

FODA: Matriz de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas.

GCDP: Gerencia de Control de la Deuda Pública-AGN.

IIRSA: Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana.

INDEC: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

ISSAI: Normas Internacionales de las Entidades Fiscalizadoras Superiores.

JGM: Jefatura de Gabinete de Ministros.

MECON: Ministerio de Economía y Finanzas.

MH: Ministerio de Hacienda.

MPFySP: Ministerio de Planificación Federal y Servicios Públicos.

NCEG: Normas de Control Externo Gubernamental.

NEA: Nordeste Argentino.

NOA: Noroeste Argentino.

OIC: Organismo Internacional de Crédito.

ONCP: Oficina Nacional de Crédito Público.

ONP: Oficina Nacional de Presupuesto.

PBG: Producto Bruto Geográfico.

POA: Plan Operativo Anual.

RNG: Región del Norte Grande.

ROP: Reglamento Operativo (ROP)

RVN: Red Vial Nacional.

RVP: Red Vial Provincial.

SIGADE: Sistema de Gestión y Administración de Deuda.

TIR: Tasa Interna de Retorno / Tasa de Retorno Económico Interno.

UCPyPFE: Unidad de Coordinación de Programas y Proyectos con Financiamiento Externo del Ministerio del Interior Obras Públicas y Vivienda.

UEC: Unidad Ejecutora Central.



Auditoría General de la Nación

UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo).

VAN: Valor Actualizado Neto.

VPN: Valor Presente Neto.



Auditoría General de la Nación

INFORME DE EXAMEN ESPECIAL

Al Sr. Secretario de Asuntos Estratégicos

Dr. Gustavo Osvaldo Beliz

S. _____ / _____ D.

C/C al Administrador General –Vialidad Nacional

Gustavo Héctor Arrieta

S. _____ / _____ D.

En uso de las facultades conferidas por el artículo 118 de la Ley N°24.156 la AUDITORÍA GENERAL DE LA NACIÓN procedió a efectuar una auditoría de gestión en el ámbito de Dirección Nacional de Vialidad en su carácter de organismo descentralizado del Ministerio de Transporte, con el objeto que se detalla en el apartado A.

A. OBJETO

El Objeto del presente Examen Especial son los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande: BID N°1851, BID N°2698, BID N°3050 y BIRF N°7991.

B. ALCANCE

El Examen Especial se realiza desde la perspectiva de la Auditoría de Gestión mediante el Enfoque de Gestión de Deuda Pública (Res. N°188/16) y mediante el Enfoque de Auditoría de Gestión basado en Resultados y Procesos (Res. N°186/16), en el marco de los lineamientos establecidos Res. N°26/15.

El Examen Especial verificará las distintas etapas de Formulación, Gestión y Cierre de cada uno de los Préstamos. En particular, se revisará el funcionamiento de las Unidades Ejecutoras Centrales (UEC) de cada uno de los préstamos seleccionados: su modalidad de funcionamiento, la metodología de incorporación de Obras de Infraestructura Vial y de actividades de Fortalecimiento Institucional (p.e.: Planes Plurianuales de Inversión de las



Auditoría General de la Nación

DPV. Por último, se analizará la etapa de cierre de Préstamos y de sus Informes Finales identificando sus logros en Obras Viales, Fortalecimiento de Instituciones y sus Impactos y Resultados evaluados según los Indicadores establecidos en las Matrices de Resultados desarrollados en cada de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

Período Auditado

Este Examen Especial es de carácter de multi-proyecto adoptando una modalidad de auditoría de un conjunto de Préstamos para el período 2007-2017. Las tareas de campo se realizaron desde el 02 de julio de 2018 hasta el 29 de marzo de 2019.

Criterios de las 4 E's aplicados al Examen Especial

Según la Resolución N° 186/16, el control externo de la gestión gubernamental, puede estar dirigido a la evaluación de uno o varios de los principios del desempeño de la gestión gubernamental: eficacia, eficiencia, economía y efectividad. Las aplicaciones de estas relaciones de las 4 E's se presentan a lo largo del presente Examen Especial. Por otra parte, se utiliza un "Enfoque Multi-Proyecto" en el cual se incluyen distintos préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande, lo que permite realizar un estudio global de sus Componentes a lo largo de los Préstamos seleccionados. Por lo tanto, al analizar los proyectos de Infraestructura Vial del Norte Grande en conjunto desde la mirada de la gestión de la deuda, se propone la aplicación de los criterios de las 4 E's en la "Fase de Operación"¹ de cada uno de los préstamos seleccionados.

En función del enfoque propuesto, se analizarán los principios de desempeño basados en las 4 E's de acuerdo a las siguientes interpretaciones:

Eficacia:

La eficacia se define mediante la relación entre objetivos y productos. En este caso, se analiza, por ejemplo, el cumplimiento de metas de producto (km. de rutas construidas) alcanzadas en relación a las planificadas.

Eficiencia:

Se refiere a la relación entre recursos utilizados y productos (bienes y servicios) entregados en términos de calidad, cantidad y oportunidad. En este caso, por ejemplo, se verificará si los préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande y cada una de sus Obras cuentan con

¹ Ver Anexo 11: El Ciclo de Vida de los Proyectos de Infraestructura con Inversión Pública – Fase de Operación.



Auditoría General de la Nación

un estudio de Evaluación Económica (Análisis de Costo Beneficio) que presenten resultados de Valor Actualizado Neto (VAN) y de Tasa Interna de Retorno (TIR) acorde a lo establecido para cada préstamo.

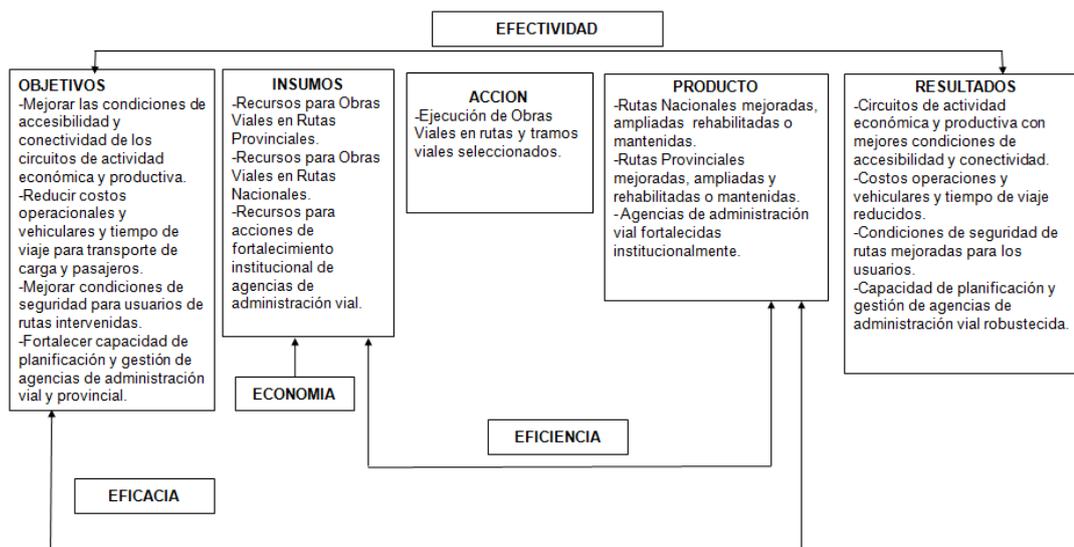
Economía:

El principio de Economía hace referencia a la minimización de costos. En este caso, se analizará, por ejemplo, si los pagos por Comisiones de Compromiso no superan los valores programados originariamente en los documentos de Proyectos, de cada uno de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

Efectividad:

Se refiere a la relación entre los resultados de una acción gubernamental sobre la población objetivo y los objetivos deseados. En este caso, se analizarán si los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande contribuyeron mediante el logro de las metas de impactos identificables relacionados con la Economía² y el Comercio³ de la Región del Norte Grande (RNG), con la mejora de la Infraestructura Vial⁴ y con la Calidad de Vida de la Población usuaria⁵ de la misma.

Gráfico N° 1: Relaciones de Eficacia, Economía, Eficiencia y Efectividad (4 E's)



Fuente: Convenio Préstamo y Matriz de Resultados del BID N°3050.

² Indicador de Crecimiento sostenido del PBG per cápita regional del Norte Grande (BID N°1851).

³ Indicador de Promedio de la participación de las exportaciones del total país de últimos dos años (BID N°3050).

⁴ Indicador de Disminución del costo logístico por transportar en las actividades productivas regionales. (BID N°1851).

⁵ Indicador de Número de víctimas fatales anual en hechos de tránsito cada cien mil habitantes en RNG. (BID N°2698).



Auditoría General de la Nación

C. OBJETIVOS

C.1.- Objetivo Principal

Este Examen Especial efectúa la revisión y auditoría de las etapas del ciclo de proyecto de cada uno de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande y de sus principales componentes. En particular, se analiza los procesos de selección, negociación y aprobación de Préstamos con Organismos Internacionales de Crédito (OIC). Además, el Examen Especial incluye el análisis de su gestión y la evaluación de los Impactos, Resultados y Procesos según las metas establecidas en los documentos de Marco Lógico y de Matrices de Resultados de los Proyectos. Con respecto a las componentes de los Préstamos (Obras Viales y Actividades de Fortalecimiento), se analiza el diseño, gestión y control del conjunto de actividades que integran las componentes de cada Préstamo en particular, según lo establecido en el Plan Operativo Anual (POA) 2018 de la Auditoría General de la Nación.

C.2.- Objetivos Específicos de Auditoría

OBJETIVO 1: Evaluar el Circuito de Inversión Pública.

P1: ¿Existe un adecuado circuito de Evaluación del Proyecto de Inversión Pública de cada uno de los préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande? (Enfoque Gestión de Deuda).

P2: ¿El país prestatario efectúa una Evaluación de la Sustentabilidad Económica Financiera y una identificación explícita de las fuentes de financiamiento del Presupuesto Nacional de la contraparte local de cada una de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande (Enfoque Gestión de Deuda)?

Criterio: Principio 10 UNCTAD - Transparencia: "Los gobiernos tienen la responsabilidad de establecer e implementar marcos legales comprensivos que claramente definan autoridades, procedimientos, responsabilidad y obligaciones de rendición de cuentas".

OBJETIVO 2: Conocer e Identificar la existencia de Estudios de Análisis de Costo Beneficio (ACB) para los préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

P1: ¿El País Prestatario efectuó un Análisis de Costo-Beneficio para cada uno de los préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande? (Enfoque Gestión de Deuda).



Auditoría General de la Nación

Criterio: Principio 14 UNCTAD - Evitando incidencias del sobreendeudamiento: "Los gobiernos tienen la responsabilidad de sopesar costos y beneficios cuando procuran préstamos soberanos".

P2: ¿El Prestamista (BID y BIRF) efectuó un Análisis de Costo-Beneficio para cada uno de los préstamos y el mismo fue autorizado por el Gobierno Argentino? (Enfoque Gestión de Deuda).

Criterio: Principio 5 UNCTAD - Financiamiento de proyectos: "Los prestamistas que financian un proyecto en el país deudor tienen la responsabilidad de llevar a cabo sus propias investigaciones ex ante".

OBJETIVO 3: Evaluar el Impacto y los Resultados de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

P1: ¿Los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande contribuyeron mediante Impactos identificables a la mejora de la Infraestructura Vial del Norte Grande? (Enfoque Basado en Resultados).

Criterio: Metas de Impacto establecidos en las Matrices de Resultados o Matriz de Marco Lógico para cada uno de los préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande (Criterio del Auditor).

P2: ¿Los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande contribuyeron mediante Resultados identificables a la mejora de la Infraestructura Vial del Norte Grande? (Enfoque Basado en Resultados).

Criterio: Metas de Resultados establecidos en las Matrices de Resultados o Matriz de Marco Lógico para cada uno de los préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande (Criterio del Auditor).

OBJETIVO 4: Determinar la existencia de adecuados procesos de gestión de los préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

P1: ¿Los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande dispusieron de adecuados procesos de Planificación, Programación y de Seguimiento y Monitoreo? (Enfoque Basado en Procesos).



Auditoría General de la Nación

Criterio: Sistema de Planificación, Programación Anual y herramientas de control de gestión correspondientes, según lo establecido en los Reglamentos Operativos de cada uno de los Préstamos (Criterio del Auditor).

OBJETIVO 5: Determinar el nivel de Ejecución Económico Financiero de los préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

P1: ¿Existe un adecuado cumplimiento de las metas económico financieras de cada uno de los préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande? (Enfoque basado en Procesos).

Criterio: Metas de desembolsos, costos de administración y comisiones de compromiso establecidos en sus documentos de proyecto (Criterio del Auditor).

D. ACLARACIONES PREVIAS

La Red de Infraestructura Vial del Norte Grande presenta influencia en el eje que coincide con el Trópico de Capricornio, a la vez que es un elemento que contribuye a la integración de las regiones NOA y NEA, así como el sur de Bolivia, Paraguay y el sur de Brasil, favoreciendo el desarrollo económico y social de toda la Región del “Eje de Capricornio”, así como el desarrollo turístico entre provincias de Argentina y los países limítrofes.

El área de influencia del “Eje de Capricornio” está conformado por la Región Norte de Argentina (Misiones, Corrientes, Formosa, Chaco, Santiago del Estero, Tucumán, La Rioja, Catamarca, Salta y Jujuy), el estado de Río Grande Do Sul de Brasil, la región norte de Chile (Antofagasta, y Atacama), la región sur occidental de Paraguay y la región sur-este de Bolivia (ver mapa). La región involucrada cuenta con una superficie total de 2.069.588 Km², de la cual 41% corresponde a Argentina (849.293 Km²); 27,85% a Brasil (576.410 Km²); 19,6% a Paraguay (405.037 Km²); 9,7% (201.225 Km²) a Chile y el 1,85% restante a Bolivia (37.623 Km²).



Auditoría General de la Nación

Gráfico N°2: Mapa del Corredor Eje Capricornio, área de influencia.



Fuente: Elaboración propia en base a Informe de Evaluación ex post –Préstamo CAF 2698.

Las principales ciudades que integran la Región del Norte Grande (con su población respectiva) en cada uno de los países involucrados son:

- Argentina: San Miguel de Tucumán (548.866 hab.), Salta (536.113 hab.), Resistencia (390.874 hab.), Corrientes (358.223 hab.), Posadas (324.756 hab.) y San Salvador de Jujuy (265.249 hab.)⁶.
- Brasil: Porto Alegre, capital de Rio Grande do Sul. (1.409.939 hab.)⁷.
- Chile: Antofagasta (404.654 hab.) y Calama (178.528 hab.), de la Región de Antofagasta y Copiapó, Capital de la Región de Atacama (163.000 hab.)⁸.
- Paraguay: Asunción. (2.524.719 hab.)⁹.
- Bolivia: Tarija (170.900 hab.)¹⁰.

⁶ INDEC Argentina, Censo 2010.

⁷ IBGE Brasil, 2010.

⁸ INE Chile, Proyecciones 2012 del Censo 2002.

⁹ DGEEC Paraguay, 2007.

¹⁰ INE Bolivia, 2006.



Auditoría General de la Nación

Por último, considerando además el resto de las ciudades involucradas, el corredor incluye una población total de 49.899.979 habitantes.¹¹

Detalle del conjunto de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande

A continuación, se incluye un cuadro descriptivo de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

Cuadro N°1: Detalle de Proyectos de Infraestructura Vial del Norte Grande

Contrato de Préstamo	N° Proyecto	Nombre del Proyecto	Fecha de inicio original	Fecha de cierre original	Monto del Préstamo (en millones de USD)	%	Aporte local (en millones de USD)	%	Costo total (en millones de USD)
BID N°1851	AR-L1014	Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande	29/03/2007	29/03/2013	1.200	80%	300	20%	1.500
BIRF N°7991	P-120198	Proyecto de Infraestructura Vial del Norte Grande	15/03/2011	30/06/2016	400	80%	100	20%	500
BID N°2698	AR-L1133	Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande II	17/07/2012	31/07/2017	300	90%	33,5	10%	333,5
BID N°3050	AR-L1144	Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande III	11/02/2014	26/03/2019	300	90%	33,5	10%	333,5
Total					2.200		467		2.667

Fuente: Elaboración propia.

Los Préstamos detallados se concentran en el desarrollo de Obras Viales, a nivel Nacional o a nivel Provincial, mediante la participación de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) y de las Direcciones Provinciales de Vialidad (DPV). Cabe destacar que en los Préstamos más recientes se comenzaron a incluir dentro de los mismos el desarrollo de los componentes de

¹¹ “Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana” (IIRSA) el mismo constituye un área de intercambio entre las 12 Repúblicas de Sudamérica (actual Unión de Naciones Suramericanas), que tiene como objetivo la planificación y desarrollo de proyectos para el mejoramiento de la infraestructura regional del transporte, energía y telecomunicaciones. Creada en agosto de 2000 durante la primera Cumbre Sudamericana como una forma de facilitar y promover la integración regional. IIRSA dispone para su funcionamiento del apoyo técnico y financiero del BID, la CAF y el FONPLATA.



Auditoría General de la Nación

“Impacto Ambiental y Social” y de “Seguridad Vial”, con sus actividades de diseño, gestión, seguimiento y evaluación final.

Gráfico N° 3: Línea de tiempo de Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande – Fecha de Inicio y Cierre Original.

Proyecto y N° de Proyecto	Nombre	Línea de tiempo												
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
BID N° 1851 AR-L1014	Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande	29/03						29/03						
BIRF N° 7991 P-120198	Proyecto de Infraestructura Vial del Norte Grande					15/03						30/06		
BID N° 2698 AR-L 1133	Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande II						17/07						31/07	
BID N° 3050 AR- L 1144	Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande III								11/02					26/03

Fuente: Elaboración propia en base a documentos de Proyectos.

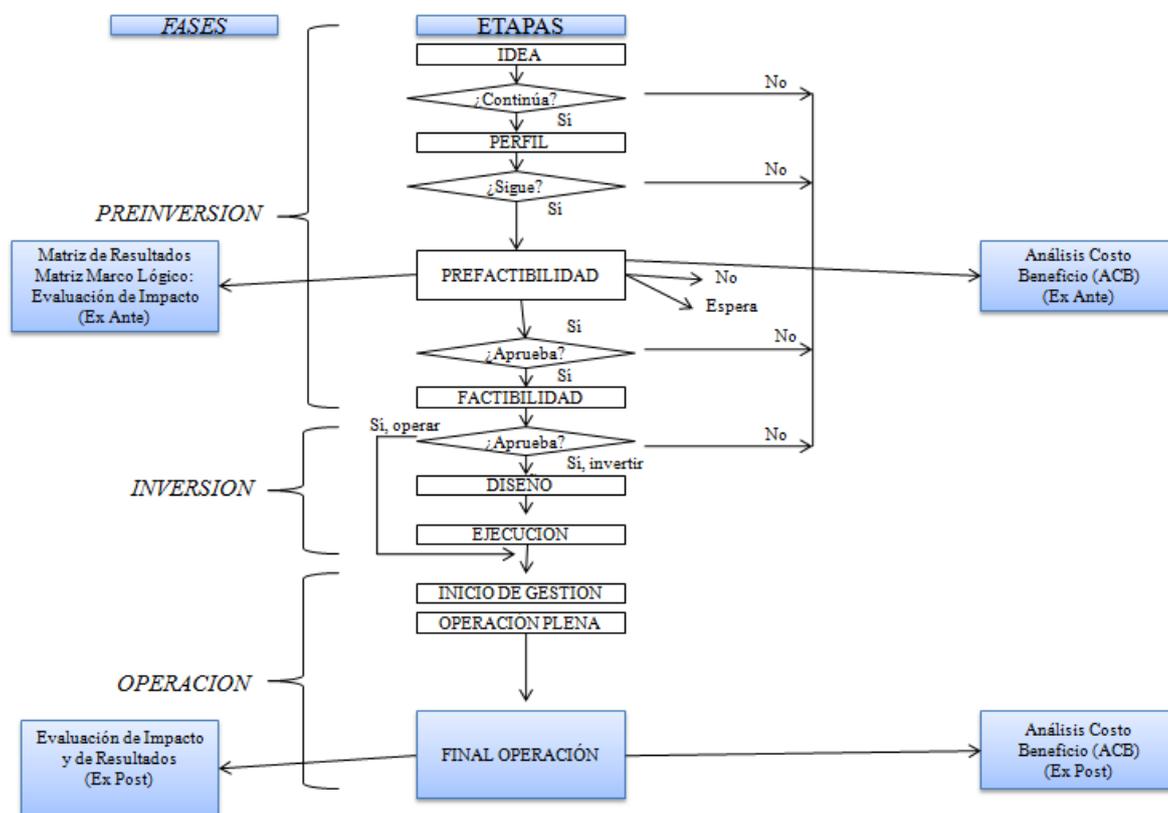
Antecedentes de Formulación y Evaluación de Proyectos con Inversión Pública

La Formulación y Evaluación de Proyectos con Inversión Pública presenta etapas definidas en la Experiencia Internacional y en los Sistemas Nacionales de Inversión Pública (SNIP) de los países Latino Americanos. Las principales Fases son: de Pre-inversión, de Inversión y de Operación. Por su parte, la Fase de Pre-inversión se subdivide en las etapas de: Idea, Perfil, Pre-factibilidad y Factibilidad, mientras que la Fase de Inversión se subdivide en las etapas de: Diseño, Ejecución y Final de Obras. Por último, en general los Proyectos de Inversión Pública presentan las modalidades de Evaluación de Impacto y Económicas de carácter ex ante (previa) y de Evaluación ex post (posterior), según se describe en la siguiente ilustración.



Auditoría General de la Nación

Gráfico N° 4: Etapas en el Ciclo de Vida de un Proyecto de Inversión.



Fuente: Elaboración propia en base a Cohen y Martínez, Manual de Formulación, Evaluación y Monitoreo de Proyectos Sociales, CEPAL, Santiago de Chile, 2010. Ministerio de Desarrollo Social, “Evaluación económica de Proyectos Sociales de Inversión Pública”, Chile, 2015.

La descripción detallada del Enfoque de “Ciclo de Vida de Proyectos” de Inversión Pública y de sus principales Fases y Etapas, así como de sus Modalidades de Evaluación se presenta en el Anexo 11.

Antecedentes Normativos de Proyectos de Inversión Pública con Financiamiento Internacional en Argentina.

En Argentina el proceso para la Negociación y Aprobación de Préstamos Internacionales se basa en la norma establecida en la Res. N°108/2009 del MECON. Y además como parte de la misma, se solicitan dictámenes a diversas áreas del Ministerio de Hacienda. Entre los dictámenes requeridos por la norma se destaca el “Dictamen de Pre-factibilidad Económica Técnica” del proyecto de Inversión Pública solicitado a la Dirección Nacional de Inversión Pública (DNIP), según las Disposiciones DNIP N°01/2005 (2005 – 2011) y N°01/2012



Auditoría General de la Nación

(2012 – a la fecha). Cabe destacar que en el Cuadro N°1, dos de los Proyectos (BID N°1851 – BIRF N°7991) fueron presentados a JGM durante la vigencia de la disposición N°01/2005 y los otros dos (BID N°2698 – BID N°3050) durante la vigencia de la Disposición N°01/2012, por ende, deben ajustarse a las mencionadas Disposiciones.

En el cuadro a continuación se presenta una versión sintética del Proceso de solicitud, negociación y aprobación de Préstamos con financiamiento internacional, mediante la descripción de las principales “Etapas y Pasos” de la Resolución N°108/2009 MECON, desarrollados por las Jurisdicciones y las Áreas Específicas del Ministerio de Hacienda y Jefatura de Gabinete de Ministros (JGM).

Cuadro N°2: Etapas y Pasos del Proceso “Negociación y Aprobación de Préstamos Internacionales” (Resolución N° 108/2009-MECON).

Etapas	Pasos
Etapa Inicial	Nota de Priorización de Necesidades de Inversión con Financiamiento Externo Se adjunta Perfil del Proyecto
1° Etapa - Inicio de Gestión de Operaciones de Crédito	Paso 1: Obtención del "Dictamen Previo de Prefactibilidad Económico Técnico - JGM - DNIP (Inicio de Gestión) Paso 2: Obtención de la Priorización JGM - DNPOIC
2° Etapa - Negociaciones	Paso 1: Viabilidad de la Operación y Autorización a Negociar (JGM) previo Dictamen de Prefactibilidad Económico Técnico Paso 2: Inicio de Negociaciones Definitivas Paso 3: Cierre de Negociaciones Definitivas - DNPOIC - Banco
3° Etapa - Trámite del Decreto	Paso 1: Trámite de Aprobación del Proyecto de Decreto - DNPOIC Paso 2: Gestión de Iniciales y Elevación del Proyecto de Decreto al PEN - DNPOIC
4° Etapa - Suscripción del Convenio	Suscripción del Contrato de Préstamo, una vez que se encuentra aprobado el Decreto aprobatorio del Modelo de Convenio de Préstamo - DNPOIC – Banco.

Fuente: Elaboración propia en base a la Resolución N°108/2009-MECON incluido en Anexo 2.

En el marco de la Res. 108/2009 del MECON¹², este proceso se inicia mediante el pedido de solicitud de Priorización de las “Necesidades de Inversión” de cada jurisdicción (p.e.: Educación), mediante envío de Nota del Ministro y del Perfil del Proyecto de Inversión Pública adjunto a la Jefatura de Gabinete de Ministros (JGM). Dicha área a su vez solicita el “Dictamen de Pre-factibilidad Económica Técnica” a la DNIP previo a su respuesta sobre

¹² MECON: Refiere al entonces Ministerio de Economía.



Auditoría General de la Nación

la solicitud de priorización de Inversión de la Jurisdicción solicitante. Una vez disponible el mismo, la JGM lo analiza y emite opinión sobre la consulta de priorización de inversión. En caso de presentar una opinión favorable autoriza a la DNPOIC a iniciar las negociaciones del préstamo solicitado.

Al respecto se destaca que la Dirección Nacional de Proyectos con Organismos Internacionales de Crédito (DNPOIC) participa de las gestiones de “Negociación y Aprobación” del préstamo internacional, la recopilación de Dictámenes de las áreas del Ministerio de Hacienda, la colaboración para la elaboración y firma del decreto aprobatorio del Convenio y la firma del Contrato de Préstamo, según se menciona en el Anexo 2.

Antecedentes de Disposiciones DNIP.

En el marco de la Resolución N° 108/2009–MECON, la DNIP emite un Informe Técnico con Dictamen en la etapa de “Inicio de Gestión” y formula observaciones en caso de corresponder, que requieren a su vez la presentación de un segundo “Perfil de Proyecto”¹³ incorporando las observaciones recibidas. A partir de allí, la DNIP emite un Informe Técnico que permite comenzar con el paso “Viabilidad de la Operación” y “Autorización a Negociar” el Contrato de Préstamo.

Antecedentes de los Sistemas de Nacionales de Inversiones Públicas de Países de América Latina.

La revisión de las “Buenas Prácticas” de Gestión de la disciplina de Evaluación Económica de Proyectos de Inversión Pública con financiamiento internacional, demuestran que en varios de los Sistemas Nacionales de Inversión Pública (SNIP) de los Países de América Latina se requiere una Evaluación Económica ex ante para la elevación y aprobación de

¹³ Los “Perfiles de Proyecto” constituyen el documento de base, a partir del cual se definen las características generales de los Préstamos y en particular los indicadores de “Impacto, Resultados y Productos” establecidos para cada uno de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.



Auditoría General de la Nación

Préstamos a las oficinas correspondientes del Poder Ejecutivo Nacional (PEN) de dichos países (p.e.: Chile y Honduras).^{14 15}

Con respecto a los proyectos de Inversión Pública con financiamiento internacional se destaca la participación del BID y del BIRF como los dos principales Organismos Internacionales de Crédito (OIC) que desarrollan Operaciones de Créditos basadas en Préstamos de Infraestructura y Sociales.

Descripción de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.¹⁶

Componentes del Préstamo BID N°1851 (29/03/2007-29/03/2013)

El Programa financiará obras de mejoramiento, ampliación y rehabilitación de aproximadamente 870 kilómetros (km) de tramos prioritarios de la RVN (2,3% del total nacional y 8,3% del total en la RNG) y de aproximadamente 600 km en la RVP (0,3% del total nacional y 1,1% del total en la RNG). La totalidad de los tramos a intervenir (aproximadamente 1.470 km), hacen parte de la red vial de las nueve provincias del Norte Grande: Catamarca, Corrientes, Chaco, Formosa, Jujuy, Misiones, Tucumán, Salta y Santiago del Estero. Las obras consisten en ampliaciones de doble calzada, rehabilitación de vías asfaltadas, mejoramiento de ripio a pavimento, sistemas de drenaje, obras de arte, seguridad vial, señalización, entre otras. La sustentabilidad de estas inversiones se asegurará garantizando que las obras terminadas entren en un sistema de gestión permanente para el mantenimiento rutinario. Adicionalmente, se financiará la capacitación de las Direcciones Provinciales de Vialidad (DPV) en modelos de gestión de mantenimiento vial, el diseño y puesta en marcha de sistemas de planificación y gestión vial, y la adquisición de equipos de control de tráfico, cargas, pesos y dimensiones.

El Programa se configura en un préstamo de inversión de obras múltiples, y constará de cuatro (4) componentes que se describen a continuación:

¹⁴ Los SNIP de América Latina y el Caribe: Historia, evolución y lecciones aprendidas / Eduardo Contreras; Fernando Cartes; Juan Francisco Pacheco, CEPAL, 2010.

¹⁵ Cohen y Martínez, Manual de Formulación, Evaluación y Monitoreo de Proyectos Sociales, CEPAL, Santiago de Chile. 2010. Ministerio de Desarrollo Social, "Evaluación económica de Proyectos Sociales de Inversión Pública", Chile, 2015.

¹⁶ Según Reglamento Operativo y Contratos de Préstamos.



Auditoría General de la Nación

Componente A: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la RVN (USD 781,36 millones).

Incluye obras de mejoramiento, ampliación y rehabilitación de aproximadamente 870 km de tramos prioritarios de la RVN en la RNG. Las obras consisten en ampliaciones de doble calzada en tramos específicos en las siguientes Rutas Nacionales (RN): RN 14 y RN 117 en Corrientes (desde el límite con la provincia de Entre Ríos hasta Paso de los Libres), RN 34 en Salta y Jujuy (desde Cabeza de Buey hasta San Pedro de Jujuy), RN 66 en Jujuy (entre la RN 9 y la RN 34), y RN 38 en Tucumán (entre Alberdi y el empalme con la autopista existente). También incluye la rehabilitación de vías asfaltadas de la RN 16 (desde Roque Sáenz Peña hasta empalme con la RN 9/RN 34), y el mejoramiento de obra básica y pavimentación, con mejoras en los sistemas de drenaje, obras de arte y características geométricas de la RN 51 en Salta (desde Campo Quijano hasta límite con Jujuy). Todo el componente consiste de 19 proyectos viales en las provincias de Corrientes, Chaco, Jujuy, Salta, Santiago del Estero y Tucumán. Según el documento de Propuesta de Préstamo, se elaboró una Muestra Representativa (MR)¹⁷ del Programa, establecida y consensuada entre la UEC y el Organismo Financiador, integradas por las Obras Viales de los tres tramos de la RN 14 y RN 117 en Corrientes, un tramo de la RN 51 en Salta, y los cuatro tramos de la RN 16. Las obras serán licitadas y administradas por la Dirección Nacional de Vialidad (DNV). Se prevé que todo corredor intervenido a través de este componente del Programa ingrese a un sistema de gestión vial permanente para el mantenimiento rutinario.

Componente B: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la RVP (USD 232,16 millones).

Incluye obras de mejoramiento, ampliación y rehabilitación en aproximadamente 600 km de tramos prioritarios de las RVP en la RNG. La mayoría de las obras consisten en rehabilitación y mejoramiento de obra básica con pavimentación. Preliminarmente se han identificado 23 proyectos viales en las provincias de Catamarca, Corrientes, Chaco, Formosa, Jujuy, Misiones y Tucumán, de los cuales 2 proyectos en Tucumán integran la

¹⁷ La Muestra Representativa (MR) refiere a la selección de Obras Viales en base a un criterio de significatividad presupuestaria del 42% de los costos del Total de las Obras Viales del Préstamo, para realizar su Evaluación de Económica en base a la metodología de Análisis de Costo Beneficio.



Auditoría General de la Nación

muestra representativa antes mencionada. Las obras de este Componente son financiadas por el Gobierno Nacional, y para efectos de licitación de obras estarán a cargo del Organismo Ejecutor del Programa. Una vez finalizadas, serán entregadas a las DPV, las cuales tendrán la responsabilidad de administrarlas y mantenerlas. El listado completo de los proyectos a ser financiados por el Programa, tanto en la Red Vial Nacional (RVN) como en la Red Vial Provincial (RVP), se presenta a título indicativo y sujeto a actualizaciones acordadas por las partes.

Componente C: Fortalecimiento Institucional (USD 20 millones).

Este componente comprende acciones de fortalecimiento de la función de planificación y gestión vial de las Direcciones Provinciales de Vialidad (DPV) en dos etapas. En una primera etapa se contratarán servicios de consultoría para realizar un diagnóstico y análisis de la capacidad institucional, técnico administrativa y financiera de todas las DPV del Norte Grande en aspectos de planificación estratégica y de gestión vial. Este estudio identificará las necesidades para cada una de la DPV, y elaborará los términos de referencia para contratar los servicios de consultoría, o las especificaciones técnicas para la adquisición de bienes y equipos, en los siguientes aspectos: (i) elaboración de un inventario vial calificado (con evaluación de estado); (ii) elaboración de un plan vial estratégico provincial con un plan de acción para el control de pesos, cargas y dimensiones (adquisición de balanzas, puesta en marcha y capacitación en la operación y mantenimiento); (iii) diseño, puesta en marcha y capacitación en sistemas informáticos y herramientas de planificación (HDM (Highway Design and Maintenance Standards Model) y Sistemas de Información Geográfica); (iv) capacitación en sistemas y modelos de gestión de mantenimiento vial, con incentivos por resultados; (v) adquisición y capacitación en equipos de control de tráfico y de laboratorio (con sistemas de aseguramiento de la calidad); (vi) capacitación y asistencia técnica para inspección de obra; y (vii) capacitación y asistencia técnica en evaluación y gestión socio-ambiental. La suscripción de los contratos de consultoría para el diagnóstico integral de las DPV participantes del Programa, como parte de la primera etapa de este Componente, se realizará dentro de los primeros 12 meses de ejecución. En la segunda etapa se contratarán los servicios de consultoría y la adquisición de bienes y equipos, identificados



Auditoría General de la Nación

en el estudio de diagnóstico como prioritario y necesario en cada una de las DPV. En esta segunda etapa también se contratarán servicios de consultoría para supervisar, apoyar y acompañar a las DPV en la realización y ejecución de planes de obras anuales para el mantenimiento rutinario de la RVP. La suscripción de los contratos de servicios de consultoría y de adquisición de bienes y equipos para el desarrollo de las actividades de la segunda etapa de este componente, en cada una de las provincias participantes del Programa, se realizará dentro de los 36 meses de ejecución del Programa. Este componente refuerza y complementa al Componente B, promoviendo la sostenibilidad de las obras de la RVP.

Componente D: Administración, Estudios e Inspección (USD 64,32 millones).

Este componente incluye los costos operativos de administración y gestión del Programa (apoyo y costos incrementales del Organismo Ejecutor y la DNV), la inspección técnico ambiental de las obras, las evaluaciones y las auditorías. Este componente también financiará los estudios de pre inversión para evaluar la viabilidad institucional, técnica, económica y socio-ambiental, y los diseños de los proyectos ejecutivos de las obras no incluidas en la muestra. En los costos incrementales de administración se ha incluido el fortalecimiento institucional a la DNV en el refuerzo de personal de la Unidad de Coordinación de Procedimientos Licitatorios (UCOPROL) y la Unidad Coordinadora de Proyectos BID, al igual que equipos y sistemas de apoyo para la División de Gestión Ambiental. Este fortalecimiento a la DNV reforzará la capacidad de gestión de la institución en general, y no solamente para la ejecución del Programa.

Costo del Programa y plan de financiamiento.

El costo total estimado del Programa es de USD 1.500.000.000, donde el BID contribuye USD 1.200.000.000 y el estado Nacional presenta como contrapartida local un aporte de USD 300.000.000. Las categorías de inversión y sus fuentes de financiamiento del préstamo se detallan en el cuadro a continuación:



Auditoría General de la Nación

Cuadro N°3: Matriz de Costos y Financiamiento de Préstamo BID N°1851

Descripción	BID	Contrapartida	Total	%
	Millones de USD	Millones de USD	Millones de USD	
COSTOS DIRECTOS				
Componente A: Obras civiles de la RVN	781,36	195,34	976,70	65,1%
Componente B: Obras civiles de la RVP	232,16	58,04	290,20	19,3%
Obras en la Provincia de Catamarca	67,12	16,78	83,90	5,6%
Obras en la Provincia de Chaco	35,36	8,84	44,20	2,9%
Obras en la Provincia de Corrientes	54,56	13,64	68,20	4,5%
Obras en la Provincia de Formosa	50,96	12,74	63,70	4,2%
Obras en la Provincia de Jujuy	7,20	1,80	9,00	0,6%
Obras en la Provincia de Misiones	4,32	1,08	5,40	0,4%
Obras en la Provincia de Tucumán	12,64	3,16	15,80	1,1%
Componente C: Fortalecimiento Institucional	20	0	20	1,3%
INGENIERÍA Y ADMINISTRACIÓN				
Componente D: Administración, Estudios e Inspección	64,32	0,00	64,32	4,3%
Estudios, consultorías, evaluaciones y auditoría	22,10	0,00	22,10	1,5%
Inspección técnico-ambiental de obras	38,78	0,00	38,78	2,6%
Costos incrementales de administración (UCPyPFE + DNV)	3,44	0,00	3,44	0,2%
IMPREVISTOS				
Escalamiento costo de obras y contingencias del Programa	102,16	46,62	148,78	9,9%
TOTAL PROGRAMA	1.200	300	1500	100%
% Participación	80%	20%	100%	

Fuente: Contrato de Préstamo BID N°1851.

Componentes del Préstamo BIRF N°7991 (15/03/2011-30/06/2016)

El costo del Proyecto propuesto se estima en USD 500 millones (incluidas las contingencias físicas y de precios, y los cargos e impuestos aplicables); de los cuales el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) proporcionará USD 400 millones. El Proyecto constará de dos componentes principales: i) rehabilitación, mejora y reconstrucción de las Rutas Provinciales (RP), y ii) desarrollo institucional y gestión del Proyecto (ver Cuadro N°4).

Componente 1: Rehabilitación, mejora y reconstrucción de las Rutas Provinciales (RP) (USD 465 millones).

Mediante este componente se financiarán obras civiles de rehabilitación, mejora y reconstrucción a través de sub-Proyectos (como reconstrucción de capas inferiores, renovación de superficies, pavimentación y/o recubrimiento de cemento asfáltico, según corresponda; esto incluye banquetas, veredas, drenajes, mampostería, señalización,



Auditoría General de la Nación

iluminación y obras secundarias, además de las mejoras en la seguridad vial) en rutas seleccionadas dentro de la jurisdicción de las provincias participantes de la RNG. Para que una obra vial en un determinado tramo de ruta pueda recibir financiamiento del Proyecto, deberá cumplir los siguientes requisitos: i) una provincia del Norte Grande deberá presentar una solicitud y una justificación formal en la que se destaquen los impactos productivos y de reducción de la pobreza de las obras propuestas; ii) el tramo de ruta en cuestión deberá estar incluido en el Esquema Director Vial Argentino (EDIVIAR) y conectarse con una ruta provincial o nacional de un nivel de servicio similar o superior; iii) deberán haberse realizado todos los estudios de viabilidad técnica, jurídica, institucional, económica, financiera, social y ambiental que resulten satisfactorios para el organismo de ejecución y el Banco, y iv) se deberá presentar un plan de inversiones adjunto para la sostenibilidad de los activos viales una vez finalizadas las obras, el cual incluirá el compromiso de la provincia correspondiente de garantizar su mantenimiento como parte del Convenio de Participación Transferencia y Mantenimiento (CPTM) suscripto entre el Gobierno federal y la provincia beneficiaria.

Según lo establecido en el Reglamento Operativo, son tres las provincias en las que se han encontrado obras que pueden recibir financiamiento en virtud de este componente; dichas obras representan 212,85 kilómetros, con un costo total estimado de USD 144,38 millones. Se prevé que las provincias prepararán presentaciones sobre otras RP, que deberán aprobarse durante la etapa de implementación. Los sub-Proyectos ya identificados son los siguientes:

- a) Provincia de Chaco: RP N°3, desde Pampa del Indio hasta Villa Río Bermejito (59,45 kilómetros). Costo estimado: USD 56,60 millones.
- b) Provincia de Tucumán: RP N°304, desde Los Gutiérrez hasta el Río Ureña (86,80 kilómetros). Costo estimado: USD 54,80 millones.
- c) Provincia de Corrientes: RP N°94, desde Santo Tomé hasta Arroyo Chimiray (66,5 kilómetros). Costo estimado: USD 32,41 millones.¹⁸

¹⁸ La estrategia EDIVIAR, aprobada en 2004 por el Consejo Vial Federal, refleja el acuerdo alcanzado por el Gobierno nacional y los Gobiernos provinciales sobre la conservación, ampliación y mejora de un modelo de red vial integrada, en respuesta a la carencia histórica de inversiones en infraestructura vial. Véase Esquema Director Vial Argentino (EDIVIAR), en <http://www.cvf.gov.ar/documentos.html>.



Auditoría General de la Nación

Componente 2: Desarrollo institucional y gestión del Proyecto (USD 34 millones).

A través de este componente, se financiarán los siguientes subcomponentes:

i) Desarrollo Institucional. Con este subcomponente se prestará apoyo para fortalecer la capacidad institucional de las Direcciones Provinciales de Vialidad (DPV), en particular en lo que respecta a la gestión y la planificación de sus inversiones, mediante actividades admisibles, tales como las siguientes:

- a) la adquisición de equipos para recopilar datos sobre los caminos, computadoras, programas, equipos de tráfico y pesas, y la capacitación sobre su uso;
- b) la creación o actualización de los sitios web de las DPV;
- c) el establecimiento de observatorios de transporte basados en un Sistema de Información Geográfica (SIG);
- d) la preparación de planes plurianuales de mantenimiento vial e informes anuales de desempeño;
- e) la elaboración de documentos sobre normas de diseño revisadas;
- f) la asistencia técnica para examinar el marco institucional, la gestión y el financiamiento de RP, así como las prácticas actuales de mantenimiento, y formulación de recomendaciones para su mejora;
- g) la prestación de servicios no vinculados con consultorías para la recolección de datos, y
- h) la asistencia técnica y capacitación del personal provincial en los aspectos sociales, ambientales y fiduciarios de la ejecución del Proyecto.

A través del proyecto se financiarán programas de fortalecimiento específicos y a la medida de cada DPV participante, a fin de respaldar la preparación y la aplicación de estrategias de gestión vial integrales y eficientes y de Programas plurianuales de mantenimiento de caminos. El objetivo mínimo es que, al finalizar el Proyecto, cinco provincias cuenten con lo siguiente: sistemas de gestión de los activos viales, que abarquen inventarios de rutas, recopilación y registro de datos sobre el estado de los caminos y el tránsito, además de la utilización de modelos de decisión económica, como el HDM-4 y el modelo de evaluación económica de caminos (RED); planes estratégicos plurianuales de inversión en obras viales que se actualicen cada año (se recomienda que sean de cinco años de duración), y planes de seguridad vial.



Auditoría General de la Nación

ii) Gestión y Supervisión de Proyectos. Mediante este componente se financiará el respaldo y el fortalecimiento de la capacidad de supervisión operacional, social y ambiental de la UCPyPFE y las provincias participantes, a fin de que cumplan las funciones y responsabilidades que les caben en el marco del Proyecto (incluidas las auditorías). Para ello, entre otras cosas, se brindará asistencia técnica y capacitación específica para la preparación de posibles inversiones en obras viales y en el fortalecimiento institucional, lo cual incluye elaborar estudios de viabilidad, diseño de Proyectos, análisis del impacto económico, evaluaciones del impacto social y ambiental, y estudios estratégicos sectoriales.

Financiamiento del Proyecto

En los acuerdos alcanzados con el Gobierno de Argentina, se ha optado por un préstamo para inversión específica por un monto de USD 400 millones como instrumento de financiamiento del Proyecto.

Cuadro N°4: Matriz de Costos y Financiamiento del Préstamo BIRF N°7991.

Costo del Proyecto por componente o actividad	BIRF	Gobierno argentino	Total
	Millones de USD	Millones de USD	Millones de USD
Componente 1: Rehabilitación, mejora y reconstrucción de las RP	365	100	465
Componente 2: Desarrollo Institucional y de gestión del Proyecto	34,00	0	34,00
Comisión Inicial	1	0	1
Financiamiento total requerido	400	100	500

Fuente: Contrato de Préstamo BIRF N°7991.

Componentes del Préstamo BID N°2698 (17/02/2012-31/07/2017)

El objetivo del Programa es mejorar las condiciones de accesibilidad, eficiencia y seguridad de vías prioritarias de la Red Vial Nacional (RVN) y vías alimentadoras de la Red Vial Provincial (RVP) en la Región del Norte Grande (RNG), mediante la ampliación, rehabilitación y mejora de corredores viales que conectan centros de producción con mercados locales y externos. Este objetivo contribuye al desarrollo económico sostenible de la RNG.



Auditoría General de la Nación

El Programa busca promover la sostenibilidad de las inversiones mediante la incorporación de las obras financiadas a los sistemas de gestión de mantenimiento vial. El Programa está estructurado en los siguientes componentes:

Componente 1: Obras de Ingeniería (USD 304 millones).

El objetivo de este componente es la ampliación, rehabilitación y mejora de corredores viales nacionales y provinciales que conectan centros de producción con mercados locales y externos. Este componente se divide en:

(a) Sub-componente 1.1. “Obras de la RVN” : Incluye obras de mejoramiento, ampliación y rehabilitación de tramos prioritarios de la RVN en la RNG, así como acciones que permitan mejorar la seguridad vial, incluyendo obras de demarcación horizontal y vertical, adecuación de pasos peatonales, y mejoras de geometría. Las obras que integran la muestra son la rehabilitación de dos tramos de la Ruta Nacional (RN) 16 entre Taco Pozo (límite con Chaco) y Escuela N° 637 (cerca de Macapillo) en la Provincia de Salta.

(b) Sub-componente 1.2 “Obras de la RVP”: Incluye obras de mejoramiento, ampliación, rehabilitación y pavimentación, en tramos prioritarios de la RVP en las provincias de la RNG. Las obras que integran la muestra son: (1) en Chaco, el mejoramiento y pavimentación de la Ruta Provincial (RP) N°1 entre el Empalme RP N°56 (La Leonesa) y Gral. Vedia, incluyendo el acceso a Gral. Vedia; y (2) en Jujuy, la ampliación de la RP N°1, tramo San Salvador de Jujuy - Palpalá y construcción de acceso de Río Blanco a RN N°66 - 2 - Las obras adicionales que se identifiquen, deberán ajustarse a los lineamientos técnicos, ambientales, sociales y de seguridad vial establecidos en el Reglamento Operativo del Programa.

Este componente contempla, además, la ejecución de por lo menos un contrato de mantenimiento vial por estándares de servicio o similar de una sección de la red vial provincial de la RNG, incluyendo infraestructura para el control de pesos y dimensiones.



Auditoría General de la Nación

Componente 2: Seguridad Vial (USD 18 millones).

El objetivo de este componente abarca la realización de diagnósticos y auditorías de seguridad vial (diseños y construcción vial), capacitación e interacción con las entidades que tienen responsabilidad sobre algún aspecto de la seguridad vial a nivel provincial. Se apoyará la implementación de diseños y construcción de contramedidas de seguridad vial en un corredor piloto. Estas intervenciones podrán incluir campañas de divulgación y concientización con la comunidad, así como la capacitación e interacción con las demás entidades que tienen responsabilidad sobre uno u otro aspecto de la seguridad vial a nivel provincial.

Componente 3: Fortalecimiento Institucional (USD 2,4 millones).

El objetivo de este componente es fortalecer a las Direcciones Provinciales de Vialidad (DPV) y a la Unidad Ejecutora del Programa (UEP) en gestión institucional. En lo referente a las DPV, este componente busca dotarlas de herramientas de gestión que permitan optimizar la ejecución de recursos y priorizar las inversiones viales partiendo de un diagnóstico de necesidades de fortalecimiento institucional. El Reglamento Operativo (ROP) incluirá los criterios y la metodología a utilizar para definir el alcance y costo del fortalecimiento institucional de las DPV.

Componente 4: Administración, Estudios y Supervisión (USD 9 millones).

Este componente incluye la gestión, evaluación y monitoreo del Programa, así como la supervisión técnico ambiental de obras y auditorías. Incluye también los estudios de consultoría para evaluar la viabilidad institucional, técnica, socioeconómica y ambiental de las obras no incluidas en la muestra, así como los diseños y elaboración de proyectos ejecutivos.

Costo del Programa y plan de financiamiento.

El costo estimado del Programa es el equivalente de USD 333.500.000, según la siguiente distribución por categorías de inversión y por fuentes de financiamiento:



Auditoría General de la Nación

Cuadro N°5: Matriz de Costos y Financiamiento de Préstamo BID N°2698.

Descripción	Banco		Aporte Local		Total	
	Millones USD	%	Millones USD	%	Millones USD	%
Componente 1. Obras de Ingeniería	270,6	89%	33,5	11%	304,1	91%
<i>1.1 Obras de la RVN</i>	<i>106,3</i>	<i>84%</i>	<i>20</i>	<i>16%</i>	<i>126,3</i>	
<i>1.1 Obras de la RVP</i>	<i>164,3</i>	<i>92%</i>	<i>13,5</i>	<i>8%</i>	<i>177,8</i>	
Componente 2. Seguridad Vial	18	100%	0	0%	18	5%
Componente 3. Fortalecimiento Institucional	2,4	100%	0	0%	2,4	1%
Componente 4. Administración, Estudios y Supervisión	9	100%	0	0%	9	3%
Total del programa	300	90%	33,5	10%	333,5	100%

Fuente: Contrato de Préstamo BID N°2698.

Componentes del Préstamo BID N°3050 (11/02/2014-26/03/2019)

Componente 1: Obras de ingeniería (USD 329,1 millones).

El objetivo de este componente es la rehabilitación, mejora y ampliación de corredores viales provinciales en la RNG que conectan centros de producción con mercados locales y externos. Estas obras incluyen demarcación horizontal y vertical, adecuación de pasos peatonales, y mejoras de geometría entre otros elementos para mejorar la seguridad vial. Las obras que integran la muestra son: i) reconstrucción integral de la calzada en 23,4 km de la Ruta Provincial N°308, tramo Lamadrid – Árboles Grandes, de la Provincia de Tucumán; ii) repavimentación de 63,2 km de la RP N°5 entre el cruce con la Ruta Nacional (RN) N°34, en la ciudad de La Banda y la localidad de San Pablo en Santiago del Estero; y iii) pavimentación de 56,1 km de la RP N°20 entre la RP N°23 y la RN N°95 en la Provincia de Formosa.

Componente 2: Fortalecimiento institucional en seguridad vial (USD 0,5 millones).

Apoyará la capacitación de funcionarios de las DPV en temas de seguridad vial para la incorporación de auditorías de seguridad vial en los proyectos de ingeniería, con el objetivo de mejorar la calidad de los mismos. Los talleres de capacitación permitirán también la interacción y difusión de estos temas entre las provincias de la RNG.



Auditoría General de la Nación

Componente 3: Administración del programa, estudios y supervisión (USD 3,9 millones).

Este componente incluye los costos operativos de la gestión, evaluación y monitoreo del programa, así como la supervisión técnico ambiental de obras y auditorías. Incluye también los estudios de consultoría para evaluar la viabilidad institucional, técnica, socio-económica y ambiental de las obras no incluidas en la muestra y los diseños de proyectos ejecutivos.

Costos. El proyecto se financiará mediante un préstamo de inversión de obras múltiples, con un plazo de ejecución de cinco (5) años. El costo total del proyecto asciende a USD 333,5 millones de los cuales USD 300 millones serán financiados con recursos del Capital Ordinario del Banco y USD 33,5 millones serán de aporte local, según el siguiente detalle:

Cuadro N°6: Matriz de Costos y Financiamiento del Préstamo BID N°3050.

Descripción	Banco		Aporte Local		Total	
	Millones USD	%	Millones USD	%	Millones USD	%
Componente 1. Obras de Ingeniería	295,6	90%	33,5	10%	329,1	99%
Componente 2. Fortalecimiento Institucional en Seguridad Vial	0,5	100%	0	0%	0,5	0%
Componente 3. Administración, Estudios y Supervisión	3,9	100%	0	0%	3,9	1%
Total del programa	300	90%	33,5	10%	333,5	100%

Fuente: Contrato de Préstamo BID N°3050.

Contexto Institucional Reciente.

En el período 2007-2015 los cuatro Préstamos objeto de la auditoría en cuestión, tenían como organismo ejecutor a la Unidad de Coordinación de Programas y Proyectos con Financiamiento Externo (UCPyPFE) del Ministerio de Planificación Federal y Servicios Públicos delegando algunas funciones en el organismo subejecutor que es la Dirección Nacional de Vialidad. A partir de los cambios políticos (2016) con la Decisión Administrativa N°1204/2016 que modifica el Presupuesto General de la Administración Nacional vigente del ejercicio 2016, los Programas Viales son transferidos inicialmente al área del Ministerio del Interior y posteriormente a la Dirección Nacional de Vialidad, organismo descentralizado del Ministerio de Transporte.



Auditoría General de la Nación

Proceso de Incorporación de Obras Viales a Préstamos con Financiamiento Internacional (2007-2017).

En las Subgerencias de préstamos del BID y del BIRF de la DNV a cargo de los préstamos Infraestructura Vial del Norte Grande, el circuito de gestión de las Obras Viales a incluir en la Componente de Infraestructura de cada proyecto requería de la evaluación mediante una Muestra Representativa (MR) de las Obras Viales. Para el proyecto BID N°1851, el valor de la MR se estableció en un valor del 44% del total de la inversión. La información recibida por parte de dichas Subgerencias indica que los criterios de corte para los proyectos de las Obras Viales se establecieron en el logro de una TIR superior al 12% y de un VAN positivo¹⁹²⁰.

Una vez completada la evaluación de la MR de Obras Viales se elevaba el proyecto a Jefatura de Gabinete de Ministros (JGM) a través de la Jurisdicción correspondiente, quien lo derivaba a la DNIP para su informe y posterior envío a la DNPOIC según lo establecido por la Resolución N°108/2009 MECON²¹.

A partir de allí y a los fines de completar la lista de Obras Tentativas de cada préstamo, se establecía un circuito de evaluación e incorporación de Obras Viales Provinciales por parte, de las Direcciones de Vialidad respectivas, que a su vez lo elevaban a los UEC de los préstamos de la DNV. Estas UEC reenviaban los proyectos de Obras Viales a la Gerencia de Obras y que una vez aprobados eran remitidas al jefe de proyecto del BID o BIRF para su revisión por el equipo técnico y su aprobación final²².

¹⁹ Según la práctica habitual de BID y BIRF, quienes adoptan una TIR de 12% y VAN positivo. Estos valores también son utilizados actualmente por la DNV.

²⁰ Guía Metodológica General para la Formulación y Evaluación de Programas y Proyectos de Inversión Pública-Honduras-DGIP-2015.

²¹ Ver anexo 2

²² Ver anexo 9.



Auditoría General de la Nación

Hechos Posteriores

Pago de Comisiones de Compromiso²³ por extensión de plazo de préstamos BID.

A partir del año 2019, se consensuó la ampliación de los plazos vigentes de los préstamos del BID N°2698 y BID N°3050 entre la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), la Dirección Nacional de Proyectos con Organismo Internacionales de Crédito (DNPOIC) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Es por ello que se prorrogaron de vencimientos de estos dos Préstamos del mes de marzo de 2019 al mes de marzo de 2021.

Limitaciones al alcance

Se resume la información relevante relacionada con los Préstamo auditados que afectaron la realización de las actividades de auditoría.

Pedido de Expedientes Originales de Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande a la Dirección Nacional de Vialidad (DNV).

La DNV informó que los expedientes iniciales de Préstamos, incluyendo la nota de solicitud de “Priorización de Necesidades de Inversión” con sus respectivos “Perfiles de Proyecto” fueron enviados a depósito y no fue posible acceder a la versión de los mismos.

Solicitud de Perfiles de Proyectos y de Informes con Dictamen de Prefactibilidad Económico Técnica del Préstamo BID N°1851.

La DNV y la DNIP informaron que los Perfiles de Proyectos y los Informes con Dictamen de Prefactibilidad Económico Técnica del Préstamo BID N°1851 no se encontraban disponibles para su suministro a la presente auditoría.

Al respecto cabe destacar que ambos aspectos mencionados, generaron significativas limitaciones al alcance para el Examen Especial de Préstamos de infraestructura del Norte Grande.

²³ Comisiones de Compromiso: Pago de intereses sobre los saldos no desembolsados del Préstamo



Auditoría General de la Nación

E.-HALLAZGOS

E.1. Hallazgos relacionados con circuitos de Solicitud de Aprobación de Proyectos de Inversión Pública con Financiamiento Internacional.

E.1.1. Carencias en los “Perfiles de Proyecto” de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

Hallazgos identificados:

1.-Se verificó que en dos (2) de los tres (3) “Perfiles de Proyectos” analizados se incluían las respectivas Matrices de Marco Lógico (MML) o Matrices de Resultados (MR) en una modalidad de incorporación parcial de objetivos y de inclusión de los indicadores de “Impacto y Resultados”, pero sin sus valores de base, valores de metas anuales y valores de metas de fin de proyecto.

2.-Se analizó la ficha BAPIN del préstamo BID N°3050, y se verificó que la misma se encontraba incompleta por carecer de Objetivos Específicos y de sus indicadores.

Situación Encontrada:

Los préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande se presentaron en el circuito de “Negociación y Aprobación” de Préstamos con financiamiento internacional, mediante la nota de solicitud de “Priorización de Necesidades de Inversión” elevada a la Jefatura de Gabinete en base a la Resolución N°108/2009 MECON. Esta nota va acompañada con un “Perfil de Proyecto” en base a la Disposición N° 01/2005 (BID N° 1851, BIRF N° 7991 y BID N° 2698) y a la Disposición N° 01/2012 (BID N° 3050) respectivamente.

Criterio:

Principio 10 UNCTAD - Transparencia: "Los gobiernos tienen la responsabilidad de establecer e implementar marcos legales comprensivos que claramente definan autoridades, procedimientos, responsabilidad y obligaciones de rendición de cuentas".



Auditoría General de la Nación

Evidencia y Análisis:

Se solicitaron los “Perfiles de Proyecto” y los correspondientes “Dictámenes de Prefactibilidad Económica Técnica” de los préstamos auditados. Cabe destacar al respecto que, de la información solicitada, se suministraron por parte de DNPOIC y de DNIP, los perfiles de proyectos y respectivos dictámenes, según consta en el cuadro a continuación:

Cuadro N°7: Perfiles de Proyectos de Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

Informes Técnicos con Dictámenes de Prefactibilidad Económica Técnica	Perfil de Proyecto Inicio de Gestión (IG)	Perfil de Proyecto Autorización a Negociar (AG)	Matriz de Marco Lógico ²⁴ (Diseño de Metas de Impacto y de Resultados)	Evaluación Económica (Análisis Costo Beneficio)
1.-Préstamo BIRF N° 7991	Enero 2010	Octubre 2010	Incompleto	Completo
2.-Préstamo BID N° 2698	Marzo 2011	S/D	Incompleto	Incompleto
3.-Préstamo BID N° 3050	Octubre 2012	Propuesta de Préstamo BID N° 3050	Completo	Incompleto

Fuente: Elaboración propia en base a expedientes de préstamos suministrados.

A partir de la revisión de los “Perfiles de Proyectos” y de los Informes Técnicos de DNIP de los mismos, se identificaron las situaciones que se describen a continuación:

Se verificó que en los “Perfiles de Proyectos”²⁵ de los tres (3) préstamos recibidos, se dispuso de la lista de Obras Viales Nacionales y de la lista de Obras Viales Provinciales tentativas a desarrollar por cada préstamo, así como también se especificó la distribución de costos general del préstamo desagregada en sus principales componentes: 1) Infraestructura Vial, 2) Fortalecimiento Institucional y 3) Estudios y Administración del Préstamo.

En relación a las herramientas de “Matriz de Marco Lógico” o de “Matriz de Resultados” utilizados para el diseño de las Metas de “Impacto, Resultados y Productos” incluidos en los “Perfiles de Proyectos” de cada uno de los Préstamos, se analizó y se verificó que solo en el caso del préstamo BID N°3050 se encontraba completo, presentando los otros dos préstamos

²⁴ Herramientas para Diseño de Metas de Impacto y Resultados: Matriz de Marco Lógico y/o Matriz de Resultados.

²⁵ Los “Perfiles de Proyecto” constituyen el documento de base, a partir del cual se definen las características generales de los Préstamos y en particular los indicadores de “Impacto, Resultados y Productos” establecidos para cada uno de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.



Auditoría General de la Nación

BID N°2698 y BIRF N°7991, carencias de información en sus respectivas Matrices de Resultados.

Esta situación indica que los proyectos auditados, fueron diseñados y presentados para su aprobación mediante “Perfiles de Proyectos” con descripción de sus componentes de Obras de Infraestructura Vial (Lista de Obras Viales tentativas - p.e.: BID N°3050) y de Actividades de Fortalecimiento de las Direcciones Provinciales de Vialidad (DPV), pero con indicadores de Metas de “Impacto, Resultados y Productos” de carácter indicativo y con carencia de valores de base, valores anuales y valores de metas de fin de proyecto²⁶.

Según lo establecido en la Disposición DNIP N°01/12²⁷, la inclusión de la ficha BAPIN de los préstamos en el Banco de Proyectos de Inversión Pública, es uno de los requisitos mínimos a presentar para que la DNIP emita su Opinión. Se solicitó dicha información y en base al análisis de la ficha BAPIN del préstamo BID N°3050, se identificó que la misma se encontraba incompleta, careciendo de varios de los datos solicitados, entre ellos la carencia de Objetivos Específicos y de sus Indicadores.

Por último, se menciona que dichos incumplimientos no fueron mencionados en el “Informe Técnico de Inicio de Gestión (IG)” ni en el “Informe de Técnico de Aprobación a Negociar (AN)” emitidos por la DNIP.

Efectos:

En dos de los tres “Perfiles de Proyecto” de los préstamos auditados, se identificaron que las respectivas Matrices de Marco Lógico (MML) y Matrices de Resultados (MR) se presentaron incompletas, debilitando así los “Perfiles de Proyectos” y por ende la capacidad de la DNIP para completar sus Informes Técnicos de “Prefactibilidad Económica Técnica”, con análisis acerca de los efectos de los proyectos sobre las metas de “Impacto, Resultados y Productos” establecidas para los mismos.

²⁶ Ver anexo 8.

²⁷ Ver anexo 3, punto 20.



Auditoría General de la Nación

Por ende, se ve afectada la lógica de los “Perfiles de Proyectos”, ya que las Obras se realizan para el logro de las “Metas de Impacto y de Resultados” y no se encuentran explicitadas en los “Perfiles de Proyectos”, salvo en el caso del BID N°3050.

Con respecto a la ficha BAPIN del préstamo BID N°3050 presenta información incompleta, generándose un “Perfil de Proyecto” aprobado en el circuito de “Negociación y Aprobación” del Contrato de Préstamo, con falta de precisión acerca de las metas “Impacto, Resultados y Productos” del préstamo y con un posible efecto sobre los niveles de Eficacia de los mismos.

Estas condiciones de la información, indican debilidades de la evidencia de los “Perfiles de Proyectos” y de los BAPINES de préstamos²⁸ incluidos en los mismos, lo cual dificulta garantizar el logro de un adecuado nivel de Eficacia en la etapa de “Negociación y Aprobación” del Contrato de Préstamo.

E.1.2. Inexistencia de un Expediente único o articulado de cada préstamo de Infraestructura Vial del Norte Grande.

Hallazgos identificados:

Se identificó un Circuito de “Negociación y Aprobación” del Contrato de Préstamo por parte de los actores institucionales involucrados, sin embargo, no existe expediente único y articulado de cada uno de los préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande entre las jurisdicciones.

Situación Encontrada:

Se identificó la existencia de expedientes para cada uno de los Préstamos de Infraestructura del Norte Grande, desarrollados respectivamente por la DNPOIC del Ministerio de Hacienda y por la información disponible en la DNIP de la Jefatura de Gabinete (JGM).

²⁸ La Disposición DNIP N°01/2012 establece que la presentación del “Perfil de Préstamo” debe incluir los datos el BAPIN de préstamo y de los BAPINES de obras de infraestructura y que dicha información debe ser consistente con los documentos presentados para la Etapa de “Inicio de Gestión”. Ver Anexo 03.



Auditoría General de la Nación

Con respecto a los expedientes elaborados por la DNPOIC para los préstamos auditados, se informó que el desarrollo de carpetas de préstamos tiene por finalidad el registro de la documentación del Proceso de “Negociación y Aprobación” de Convenios de Prestamos, para las “principales Etapas y Pasos” establecidos en la Res. N° 108/2009 MECON para dicho proceso. Y en relación a la información de los expedientes suministrados por la DNIP, se verificó que los mismos abarcan las etapas establecidas en la Disposición DNIP N°01/2005 y DNIP N°01/2012.

Criterio:

La experiencia de gestión de préstamos de inversión con financiamiento internacional indica la necesidad de disponer de un único expediente o de expedientes “notificados y articulados en forma permanente” entre sí para garantizar el registro de las “principales Etapas y Pasos” del proceso establecido por la Res. N° 108/2009 MECON y por ende, fortalecer el cumplimiento del principio de integridad del registro de la documentación de cada uno de los préstamos examinados (Criterio del Auditor).

Evidencia y Análisis:

Como se mencionó, en el caso de los expedientes de los préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande suministrados por la DNPOIC del Ministerio de Hacienda, se recibieron las carpetas de los Préstamos BIRF N°7991, BID N° 2698 y BID N°3050. En los tres expedientes se detectó que existían carencias de información con respecto a los documentos y dictámenes requeridos por la Res. N° 108/2009 MECON. Con respecto a la carpeta del Préstamos BID N°1851 se informó que no fue posible localizarla.

En el caso de la DNIP, se recibió información, pero relacionada con las etapas correspondientes, según lo establece la Res. N°108/2009 MECON. Estos requerimientos se encuentran relacionados con la Nota de solicitud de “Priorización de Necesidades de Inversión” y los dictámenes de DNIP sobre “Inicio de Gestión (IG)” de Préstamos y de “Autorización a Negociar (AN)” de la Res. N°108/2009 MECON, para los cuales se establecen como requerimientos complementarios para las jurisdicciones solicitantes, la



Auditoría General de la Nación

presentación de dichos Informes Técnicos en base al formato establecido en la Disposición DNIP N°01/2005 y en la Disposición DNIP N°01/2012.

En el caso de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), se solicitaron los expedientes de los préstamos de Infraestructura Vial de la Región del Norte Grande (RNG) mediante notas y también en las respectivas reuniones sostenidas con las UEC de los Préstamos en la Gerencia Ejecutiva de Administración y Finanzas de la DNV. El equipo de la DNV explicó que, por diversas causas relacionadas con el traslado de la documentación original de los préstamos, los mismos no se encontraban disponibles para su análisis.

A partir de la revisión de la información de los expedientes de los préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande, se comprobó que los mismos no se encontraban integrados en un único expediente. Por otra parte, se identificó que para la documentación de las “Principales Etapas y Pasos” del circuito de la Res. N° 108/2009 MECO, los expedientes no presentaban una “notificación y articulación permanente” entre sí.

Efectos:

La carencia de un expediente único con el proceso completo de los documentos que fundamentan las “Principales Etapas y Pasos” de la Resolución N°108/2009 MECO o en su defecto la falta de la existencia de un circuito de “notificación y articulación permanente” entre el expediente de la DNPOIC y el expediente de la DNV y de la DNIP, dificultan el control del cumplimiento de las etapas del circuito de “Negociación y Aprobación” del contrato de préstamo, limitando así el logro del criterio de Eficacia de los Préstamos auditados. Esta pérdida del nivel de Eficacia del Préstamo se debe a la falta de garantías de integridad de los expedientes entre sí, provocando demoras y retrasos en las etapas de revisión y seguimiento de la información del contrato de préstamo.



Auditoría General de la Nación

E.2.-Hallazgos relacionados con Evaluación Económica de Proyectos de Inversión Pública con Financiamiento Internacional.

E.2.1. Dispar desarrollo de "Evaluaciones Económicas" completas en los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

Hallazgos identificados:

1.-Se observa que los documentos de Proyectos de Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande, presentan una dispar inclusión de Evaluaciones Económicas completas ex ante, que permitan estimar los indicadores económicos de VAN y de TIR, con la finalidad de identificar el nivel de costo beneficio del endeudamiento para este tipo de préstamos para el país prestatario.

2.-Se observa que la carencia de una Evaluación Económica ex post del Informe de Cierre del Préstamo BID N° 1851, debilita la capacidad de evaluación de los proyectos finalizados, así como también se reduce la capacidad para el diseño de nuevos proyectos de inversión, orientados a garantizar el máximo rendimiento de la inversión pública con financiamiento internacional.

Situación Encontrada:

El análisis de los préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande indicó que presentaban un dispar desarrollo de "Evaluaciones Económicas".

Criterio:

Principio 14 UNCTAD - Evitando incidencias del sobreendeudamiento: "Los gobiernos tienen la responsabilidad de sopesar costos y beneficios cuando procuran préstamos soberanos".

Evidencia y Análisis:

Según la normativa establecida en la Resolución N° 108/2009 MECON para la aprobación del Contrato de Préstamo, se solicita la elaboración de dictamen de DNIP para la aprobación del "Perfil de Proyecto" mediante un Informe Técnico, basado en un Dictamen de "Prefactibilidad Económica Técnica" según la Disposición DNIP N° 01/2005 (14 requisitos)



Auditoría General de la Nación

y basado en una Opinión de Prefactibilidad Económica según la Disposición DNIP N° 01/2012 (22 requisitos)²⁹. En el caso de los Préstamos con financiamiento internacional de Argentina, las mencionadas Disposiciones de la DNIP, requieren la enumeración de los costos y beneficios y la realización de la Ficha BAPIN del Préstamo. La misma, incluye un conjunto de datos del Préstamo, pero no solicita la estimación de la Tasa Interna de Retorno (TIR) y del Valor Actualizado Neto (VAN) de cada uno de los Préstamos Internacionales.

El análisis de la experiencia de “Buenas Prácticas de Gestión” de los Sistemas de Inversión Pública (SNIP)³⁰ de diversos países referentes de América Latina, permitió identificar la utilización del enfoque del “Ciclo de Vida del Proyecto” para la preparación de los Proyectos de Inversión Pública con Financiamiento Internacional, así como también del uso de la metodología de Evaluación Económica mediante el Análisis de Costo Beneficio (ACB) de carácter ex ante y ex post³¹.

Por otra parte, se identificó la descripción de la Evaluación Económica de carácter ex ante de las Obras Viales identificadas en la propuesta de préstamo BIRF N°7991, mediante la metodología de Análisis de Costo Beneficio (ACB) con estimación de la TIR y del VAN³². Sin embargo, la misma no abarcó el “Componente 2: Desarrollo Institucional del Proyecto”.

Con respecto a los préstamos del BID N°2698 y del BID N°3050 se identificó que dichos estudios de ACB se encontraban mencionados en las Propuestas de Préstamos, por lo que se solicitaron los informes de Evaluación Económica, pero los mismos no fueron suministrados.

Por último, no se identificó la realización de una Evaluación Económica Ex post en el “Informe Final” del proyecto BID N°1851, elaborado por la UEC de proyectos BID en la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), que fue el único préstamo concluido a lo largo del período auditado.

²⁹ Ver anexo 3.

³⁰ Cohen y Martínez, Manual de Formulación, Evaluación y Monitoreo de Proyectos Sociales, CEPAL, Santiago de Chile. 2010. Ministerio de Desarrollo Social, “Evaluación económica de Proyectos Sociales de Inversión Pública”, Chile, 2015.

³¹ Análisis de Costo Beneficio mediante estimación de TIR y VAN según Guía de Inversión Pública. Dirección General de Inversión Pública (DGIP) – Honduras – 2015.

³² Ver anexo 12 con el ejemplo del BIRF N°7991.



Auditoría General de la Nación

Efectos:

La insuficiencia de Evaluaciones Económicas de carácter ex ante en los documentos de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande, impide conocer desde la perspectiva país los niveles de Eficiencia con el cual se planificó cada préstamo.

Por otra parte, la inexistencia de la Evaluación ex-post impide a las UEC de cada préstamo y a las diversas áreas del Poder Ejecutivo Nacional (PEN) identificar el grado de Eficiencia alcanzados a lo largo de la gestión de los mismos y por ende utilizar dichas “Lecciones Aprendidas” para el diseño de nuevos proyectos con financiamiento internacional.

E.2.2.- Debilidad en Evaluaciones Económicas de las Obras Viales de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

Hallazgos Identificados:

1.-Se solicitó la información de Evaluación Económica, pero se informó que las Subgerencias BID y BIRF de la DNV carecen de dicha información para cada una de las Obras Viales de los préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

2.-En las fichas de BAPIN de Obras Viales, incluidas en el Perfil de Proyecto del préstamo BID N° 3050, la información de Evaluación Económica se identificó incompleta y sin la adecuada fundamentación, careciendo algunas de ellas de los valores de TIR y de VAN.

Situación Encontrada:

Se solicitó la información respecto de las Evaluaciones Económicas de las obras viales incluidas en cada uno de los préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande, tanto a las respectivas UEC de la DNV como a la DNIP.

Criterio:

Principio 14 UNCTAD - Evitando incidencias del sobreendeudamiento: "Los gobiernos tienen la responsabilidad de sopesar costos y beneficios cuando procuran préstamos soberanos".



Auditoría General de la Nación

Evidencia y Análisis:

Con respecto a la DNIP, la Disposición DNIP N°01/2012 establece en su punto 21 que: Se deben registrar en el BAPIN cada uno de los proyectos de inversión mencionados en la operación del préstamo, incluyendo como mínimo los campos obligatorios establecidos por la DNIP en el Instructivo de los Proyectos. En base a la Res. N° 125/2012 SPE, los proyectos de inversión deberán completar la Evaluación Económica, mediante el cálculo de la Tasa Interna de Retorno (TIR) y de Valor Actualizado Neto (VAN) de cada una de las obras viales³³.

Con respecto a dicha información, en el “Anexo V BAPIN”, del “Perfil de Proyecto” en etapa de “Inicio de Gestión” del Préstamo BID N°3050 se identificaron ocho (8) fichas de obras viales. Se efectuó el análisis de las mismas y solo la ficha de la RP N°222 Misiones presentaba datos completos de la “Solapa de Evaluación” con detalles de valores de TIR y de VAN, descripción de situación sin proyecto, alternativas analizadas y justificación de opción seleccionada. Se analizó el “Perfil de Proyecto” elevado en la etapa de “Autorización a Negociar” y se verificó que el mismo consistía en el Borrador de propuesta de Préstamo del BID N°3050, pero que carecía de anexos de fichas BAPIN de las de obras viales y con datos actualizados.

Por otra parte, se recibieron fichas del BAPIN de cuatro (4) obras viales disponibles para el Préstamo BID N°3050 sobre un total de cinco (5) obras viales incluidas en el préstamo que disponían de N° de ficha BAPIN. El análisis de las mismas permitió identificar que en una (1) obra vial, no contenía la estimación de TIR y de VAN.

Efectos:

La carencia de información completa acerca del TIR y del VAN de cada una de las obras viales y de su adecuada fundamentación implica una carencia de criterios para la evaluación económica ex ante de las obras viales de cada uno de los préstamos.

³³ Ver Resolución N° 125/2102 SPE.



Auditoría General de la Nación

E.3.-Hallazgos relacionados con Impactos y Resultados de los Proyectos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

E.3.1. Cumplimiento parcial en el Seguimiento de las "Metas de Impacto y de Resultados" establecidas en las Matrices de Marco Lógico de los Préstamos.

Hallazgos Identificados:

Se observa que en los Informes de Seguimiento Semestral de los préstamos BID, no se efectuó el monitoreo de los Indicadores Macroeconómicos y de Comercio Exterior definidos en los documentos de los préstamos BID, dificultándose así las actividades de control de gestión del Préstamo.

Situación Encontrada:

Los cuatro (4) proyectos de Infraestructura Vial del Norte Grande presentaron en sus diseños iniciales a través de los Documentos de Proyectos³⁴, el establecimiento de metas de impacto y de metas de resultados para su monitoreo y seguimiento a lo largo de los Informes Semestrales de Seguimiento y de sus Informes Finales como elementos centrales del Sistema de Información Gerencial y Control en las etapas de Operación y de Cierre de Proyectos³⁵.

Criterio:

Metas de Impacto establecidos en las Matrices de Resultados o Matriz de Marco Lógico para cada uno de los préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande (Criterio del Auditor).

Evidencia y Análisis:

La revisión de las presentaciones de las Matrices de Resultados o Matrices de Marco Lógico para cada uno de los préstamos indica la existencia de "Indicadores de Impacto" para cada una de las 4 operaciones de préstamos, según se detalla a continuación:

³⁴ Documentos de Proyecto: Propuesta de Proyecto, Contrato de Préstamo o Reglamento Operativo.

³⁵ Ver Gráfico N°3: Ciclo de Vida de Proyectos, del presente informe.



Auditoría General de la Nación

Cuadro N°8: Indicadores de Impacto de préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

BID N°1851 - AR L 1014 (29/03/07)	BID N° 2698 - AR L 1133 (31/07/12)	BID N°3050 -AR L1144 (26/03/14)
1. Crecimiento sostenido del PBG per cápita regional del Norte Grande Línea de base: 3.415 AR\$ de 1993 per cápita (año 2000).		
2. Aumento de los índices de Comercio Exterior en la región del Norte Grande	1. Promedio de la participación de las exportaciones de la RNG sobre las exportaciones del total del país de los últimos dos años.	1. Promedio de la participación de las exportaciones del total del país de los últimos dos años.
		2. Porcentaje de participación del cultivo de exportación (soja) de los departamentos del área de influencia de las rutas intervenidas, con relación al total de las provincias a las que pertenecen.
3. Disminución del costo logístico por transportar en las actividades productivas regionales.		
	2. Número de víctimas fatales anual en siniestros de tránsito cada cien mil habitantes en la RNG.	

Fuente: Propuesta de Proyectos de los préstamos BID de Infraestructura Vial del Norte Grande.

El análisis de las presentaciones de los “Indicadores de Impacto” de los préstamos del BID, indica que los mismos abarcan la categoría de variables macroeconómicas (p.e.: Crecimiento del Producto Bruto Geográfico (PBG) per cápita regional) o de variables sectoriales (p.e.: Aumento de los índices de Comercio Exterior de la Región del Norte Grande). Por otra parte, también incluyen las metas de impacto a variables relacionados con aspectos acotados al transporte de carga o de pasajeros (p.e.: disminución de costos logísticos de transporte de actividades productivas y de números de víctimas fatales en siniestros de tránsito cada cien mil habitantes en la RNG).

El préstamo BIRF N°7991 en su Documento de Evaluación del Proyecto, mediante el “Marco de resultados y monitoreo” establece metas para los Indicadores de Resultados y de Resultados Intermedios, según se detalla a continuación:



Auditoría General de la Nación

Cuadro N°9: Indicadores y Metas de Marco de resultados y monitoreo del BIRF 7991.

Indicadores de resultados del Proyecto	Valor de referencia (2010)	Valores fijados como objetivo*	
		2011 (AÑO 1)	2015 (IFE)**
1. Cambios en la rugosidad promedio de la red en RP incluidas en el Proyecto: o rehabilitación y reconstrucción o mejoras	5,0 8,9	4,8 8,1	2,8 2,6
2. Calidad del servicio, medida a través de las percepciones de los usuarios:	n/d	Determinar en primeros 6 meses (X%)	X + 20%
3. Reducción porcentual de los costos generales de viaje en las rutas seleccionadas, medidos en kilómetros recorridos por vehículos en dólares constantes de Estados Unidos utilizando el modelo HDM-4: i) para vehículos livianos (con base de USD 0,28 por vehículo/kilómetro) ii) para autobuses (con base de USD 5,55 por vehículo/kilómetro) iii) para vehículos pesados (con base de USD 1,60 por vehículo/kilómetro)	0% 0% 0%	3% 5% 4%	21% 37% 28%
4. Número de provincias que cuentan con planes estratégicos plurianuales de mantenimiento vial y sistemas de gestión de base de datos vial (acumulada):	0	0	5
Indicadores de resultados intermedios			
Componente 1: Rehabilitación, mejora y reconstrucción de las RP			
Cantidad de kilómetros de RP (no rurales) rehabilitadas, mejoradas o reconstruidas	0	60	495
Tráfico diario anual promedio en las rutas seleccionadas	815	839	945
Porcentaje de la población rural con acceso a una ruta transitable en todas las condiciones climáticas (proporcional), sobre la base de personas con acceso a una ruta transitable todo el año (que viven a 2 kilómetros de una ruta todo el año) en la RNG (indicador básico)	n/d	Por determinar en los primeros 6 meses (Y%)	Y+10%
Componente 2: Desarrollo institucional y gestión del Proyecto			
Se elaboraron y se divulgaron públicamente los informes de desempeño anuales que indican los resultados logrados por las DPV que participan del componente de desarrollo institucional	Ninguno	Sí	Sí

** Informe final de ejecución.

Fuente: Elaboración propia en base al Anexo 1: Marco de resultado y monitoreo en el Documento de Evaluación de Proyecto del Préstamo BIRF N°7991.

En el cuadro anterior se detallan los “Indicadores de Resultados” y de “Resultados Intermedios” del Marco de monitoreo del BIRF N°7991. En ambos casos los indicadores se encuentran acotados a variables del sector transporte y no incluyen variables de tipo macroeconómico ni de comercio exterior como en los casos de los préstamos BID.

A partir de dicha información, se revisaron los Informes de Seguimiento Semestral de los préstamos BID y BIRF, los Informes de Revisión de Cartera y el Informe Final del préstamo BID N°1851. Con respecto a los Informes de Seguimiento Semestral de los préstamos BID, en cada uno de ellos se incluyó una sección relacionada con el monitoreo de las “Metas de Impacto y de las Metas de Resultado”, así como también el Informe de Seguimiento Semestral del préstamo BIRF N°7991 incluyó una sección similar.

La revisión de los Informes de Seguimiento Semestral de los préstamos del BID al 31/12/17 indica que, si bien se monitoreó la mayoría de los indicadores, con respecto a los Indicadores



Auditoría General de la Nación

de Impacto³⁶, se presentó un seguimiento de indicadores de carácter dispar. Al respecto, se incluyó los indicadores de seguimiento de las “Metas de Impacto” acotados al sector transporte (p.e.: Disminución de costos logísticos de transporte de actividades productivas y de números de víctimas fatales en siniestros de tránsito cada cien mil habitantes en la RNG), pero no se incluyó el seguimiento de los Indicadores de Impacto de nivel macroeconómico (p.e.: Crecimiento del Producto Bruto Geográfico (PBG) per cápita regional) ni del sector de comercio exterior (p.e.: Aumento de los índices de Comercio Exterior de la Región del Norte Grande), lo cual impide la medición del impacto de los préstamos auditados.

Efectos:

La carencia de seguimiento de parte de los indicadores de impacto dificulta la evaluación de los efectos en las “Metas de Resultados y de Impactos” de cada uno de los préstamos. Y por ende, se impide la medición del nivel de Eficacia y de Efectividad de cada uno de los mismos.

E.3.2. Carencia de seguimiento de "Metas de Impacto y de Resultados" en el Informe Final del préstamo BID N° 1851.

Hallazgos Identificados:

- 1.-La carencia de información de los costos detallados por kms de ampliación, kms de mejora y kms de rehabilitación de obras viales, impide el análisis del nivel de Eficiencia del préstamo.
- 2.-El informe final del préstamo BID N°1851, no incluye un análisis del logro de las metas de indicadores de Impacto Macroeconómico y de Comercio Exterior establecidos en su Matriz de Marco Lógico original y monitoreados en sus Informes de Seguimiento Semestral.

Situación Encontrada:

A partir de la revisión de los Informes de Seguimiento Semestral y de los Informes Finales de cada uno de los préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande se identificó que el

³⁶ Ver cuadro N° 9.



Auditoría General de la Nación

Préstamo BID N°1851 presentó su “Informe Final de Cierre” y que el equipo del BID se encontraba preparando su propio Informe Final denominado Project Completion Report (PCR) para mediados del año 2019.

Criterio:

Metas de Impacto establecidos en las Matrices de Resultados o Matriz de Marco Lógico para cada uno de los préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande (Criterio del Auditor).

Evidencia y Análisis:

Como se mencionó previamente el préstamo BID N°1851 se programó para el periodo 29/03/2007 al 29/03/2013, sin embargo, por la prórroga de su fecha de cierre el mismo se extendió hasta el 30/05/2018. En ese proyecto los fondos a cargo del Organismo Internacional de Crédito fueron de 1.200 millones de dólares y el aporte local fue de 300 millones de dólares. En el Informe Final del préstamo BID N°1851 se presenta una descripción de la inversión y los kms construidos en el nivel de Propuesta y en el nivel de Ejecución, según se detalla en cuadro a continuación:

Cuadro N°10: Cuadro de Resumen de Obras Propuestas y Ejecutadas BID N°1851.

Ruta	Propuesto			Ejecutado (1)		
	Longitud en KM.	Costo Inicial USD MM	Costo MM USD / KM	Km Construidos	Costo Final USD MM	Costo MM USD / KM
RVN	867,2	976,7	1,13	294,78	636,48	2,16
RVP	597,6	290,2	0,49	785,81	836,91	1,07
SUBTOTAL	1.464,8	1.266,9	0,86	1.080,6	1.473,39	1,36
				73,77%	116,30%	
Pagos 2698 RVN	0,0	0,0		0,88	1,9	2,16
Pagos 2698 RVP	0,0	0,0		7,94	8,5	1,07
Pagos 3050 RVP	0,0	0,0		8,22	8,8	1,07
Subtotal				16,2	17,30	
Total	1464,8	1266,9		1.098,4	1.493,8	1,36
				74,98%	117,91%	

(1) Plazo vigente del Proyecto: 29-03-07 al 30-05-18.

Fuente: Informe Final Préstamo BID N° 1851.

La revisión de la información de dicho Informe Final indica que se determinó un valor de costos medios por kms construidos en rutas de la Red Vial Nacional (RVN) de 2,16 millones de dólares por kms y de 1,07 millones de dólares por kms en la Red Vial Provincial (RVP).



Auditoría General de la Nación

Sin embargo, se considera que dichos análisis de costos deben ser detallados por tipo de obra: cantidad de kms de ampliación, kms de mejora y kms de rehabilitación en la red nacional y cada una de las redes provinciales.

Se analizó también el Informe Final del préstamo BID N°1851, desde la perspectiva del logro de las “Metas de Impacto” y de las “Metas de Resultados” establecidas en su Matriz de Marco Lógico original y monitoreados a lo largo de sus Informes de Seguimiento Semestral.

Efectos:

La agregación de la información de kms construidos y de costos, sin detalle de información por kms de ampliación, kms de mejora y kms de rehabilitación, impide el análisis del nivel de Eficiencia del préstamo.

La carencia de inclusión de una sección de análisis y de evaluación de “Metas de Resultados y de Metas de Impacto”, indica una debilidad del Sistema de Información y de Control de Gestión del Proyecto y por ende debilita la capacidad de la Evaluación de seguimiento y monitoreo del mismo e impide el análisis de la Eficacia y Efectividad de los logros alcanzado por el préstamo.

E.4.-Hallazgos relacionados con Procesos de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

E.4.1. Carencia de un Plan Operativo Anual POA actualizado con metas físicas y financieras en cada uno de los Préstamos.

Hallazgos Identificados:

1.-En base a la información recibida, se verificó que dos (2) préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande presentaron retrasos en la entrega de sus Planes Operativos Anuales (POA).



Auditoría General de la Nación

Situación Encontrada:

El análisis de los Contratos de Préstamo y de los Reglamentos Operativos indicó que todos ellos incluyeron la cláusula de obligatoriedad del desarrollo y actualización del Plan Operativo Anual (POA).

Criterio:

Sistema de Planificación, Programación Anual y herramientas de control de gestión correspondientes, según lo establecido en los Reglamentos Operativos de cada uno de los Préstamos (Criterio del Auditor).

Evidencia y Análisis:

Se solicitó a las UEC de BID y de BIRF de la DNV, los Planes Operativos Anuales (POA), según lo establecido en los respectivos Reglamentos Operativo de Proyecto (ROP) de los préstamos de Infraestructura Vial que funcionan actualmente en la estructura organizativa de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV)³⁷. Al respecto se recibió el Organigrama de la DNV, informando en sucesivas reuniones, que las funciones de las UEC de los respectivos préstamos auditados se habían consolidado en la Subgerencia de préstamos BID y en la Subgerencia de préstamos BIRF de la Gerencia Ejecutiva de Administración y Finanzas de la DNV.

Por otra parte, se solicitó y se recibieron los informes de Estados Financieros anuales, incluyendo el Informe de Control Interno de cada uno de los Préstamos. A partir del análisis de los mismos se identificaron las Observaciones de los Informes de Control Interno de los Estados Financieros relacionados con el grado de actualización de los Organigramas de los préstamos BID y BIRF auditados. En base a dichos informes, se verificó que dos (2) préstamos presentaron retrasos en la presentación de los POA.

³⁷ Ver anexo 9.



Auditoría General de la Nación

Efectos:

Se debilita la capacidad de monitoreo y seguimiento del proyecto de los actores institucionales que intervienen en proceso de seguimiento y monitoreo del préstamo internacional.

E.4.2 Desactualización de los Organigramas de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

Hallazgos Identificados:

Se identificaron que los préstamos BID N°2698 y BID N°3050, no disponían de Organigramas actualizados, presentaban elevada rotación de personal y concentración de tareas en las UEC, en particular a partir del año 2016.

Situación Encontrada:

El análisis de los Documentos de Proyecto³⁸ de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande indicó que todos ellos incluyeron la cláusula de obligatoriedad del desarrollo y actualización del Organigrama de la Unidad Ejecutora del Préstamo.

Criterio:

Sistema de Planificación, Programación Anual y herramientas de control de gestión correspondientes, según lo establecido en los Reglamentos Operativos de cada uno de los Préstamos (Criterio del Auditor).

Evidencia y Análisis:

Se solicitaron en varias oportunidades los Organigramas de las Unidades Ejecutoras Centrales (UEC) de los préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande, recibándose el Organigrama General de la Dirección Nacional de Vialidad. Dentro de dicho organigrama se efectuó especial referencia a las Subgerencias de BID y de BIRF de la Gerencia Ejecutiva de Administración y Finanzas (GEAF) de la Dirección de Nacional de Vialidad (DNV). Las

³⁸ Documentos de Proyecto: Contratos de Préstamo y Reglamentos Operativos.



Auditoría General de la Nación

UEC de préstamos BID y BIRF de la DNV informaron que los organigramas de las respectivas UEC de los préstamos BID y BIRF se reorganizaron dentro de la GEAF y varias de sus funciones se descentralizaron a otras áreas de la DNV (p.e.: la función de Evaluación de Obras Viales se transfirió a la Gerencia de Obras). Sin embargo, no se suministró un documento con el Organigrama detallado de cada UEC y sus misiones y funciones específicas pudiendo ello inducir a elevados niveles de concentración de tareas.

Por otra parte, se requirieron a la DNV los Informes de Estados Contables y se recibieron dichos informes para la mayoría de los años de vigencia solicitados. En base a ellos, se pudo verificar que en las Observaciones de los Informes de Control Interno de tres (3) de los préstamos se identificaron cuestiones relacionadas con la Estructura Organizativa de la UEC para los años 2016 y 2017. Las mismas abarcaron aspectos de carencia de Organigrama formal aprobado para préstamos BID N°2698 y BID N°3050, elevada rotación de personal (año 2016) y concentración de tareas en las UEC de Préstamos BID N°2698 y BID N°3050 (año 2017).

Efectos:

La carencia de Organigramas actualizados, la presencia de elevada rotación de personal y concentración de tareas en las UEC afectan la eficacia y eficiencia de gestión de los préstamos auditados.

E.5 Hallazgos relacionados con el nivel de ejecución Económico Financiera de cada uno de los Préstamos.

E.5.1 Desvíos entre los Desembolsos Planificados y los Desembolsos Reales.

Hallazgos Identificados:

Las curvas de desembolsos reales no coincidieron con las curvas de desembolsos planificadas, indicando un importante retraso de la ejecución en términos agregados del conjunto de los cuatro (4) préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.



Auditoría General de la Nación

Situación encontrada:

La curva de desembolsos³⁹ de cada uno de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande reveló grados de evolución dispares.

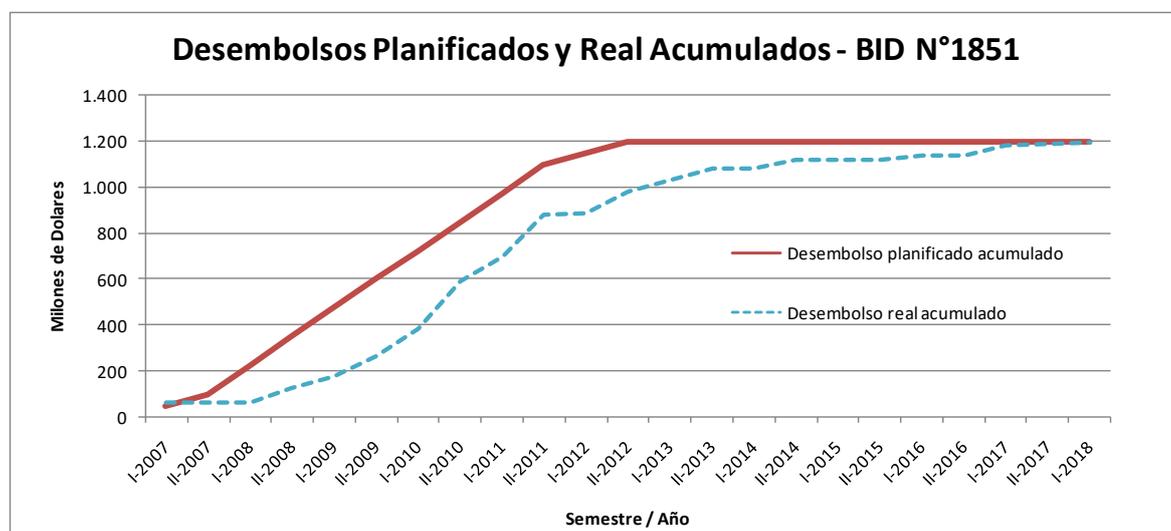
Criterio:

Metas de desembolsos, costos de administración y comisiones de compromiso establecidos en sus documentos de proyecto (criterio del auditor).

Evidencia y Análisis:

En base a la información provista por el “Perfil del Proyecto” y por los datos suministrados por SIGADE de cada uno de los 4 préstamos se realizaron los análisis cuantitativos y gráficos que se incluyen a continuación.

Gráfico N° 5: Desembolso acumulado planificado y real del préstamo BID N°1851, en millones de dólares.



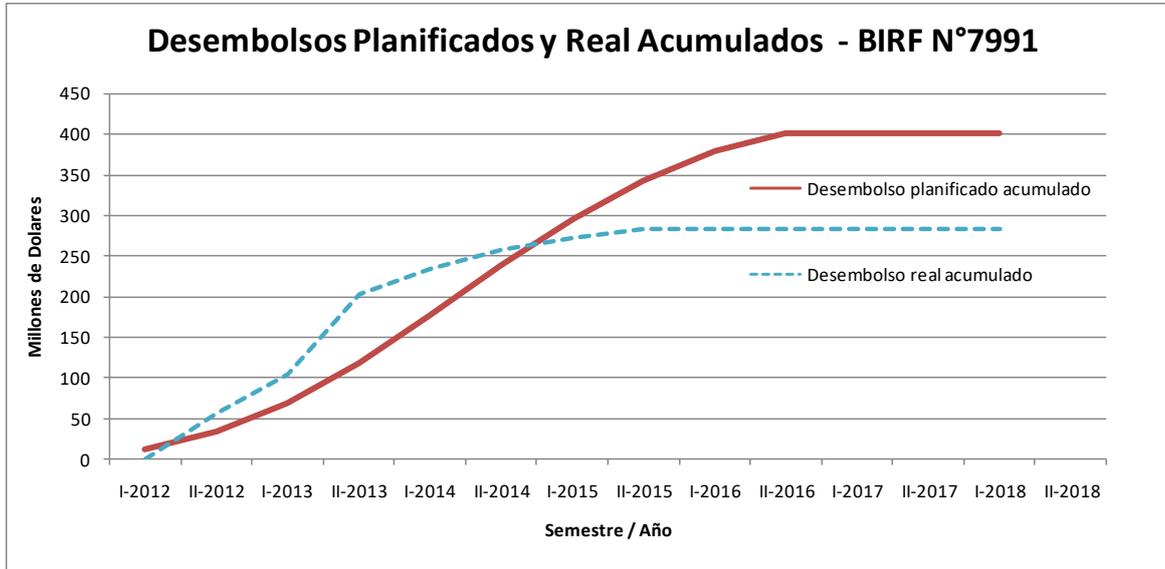
Fuente: Elaboración propia en base a SIGADE y estimación de la planificación de desembolsos.

³⁹ Relación entre los desembolsos acumulados y las fechas en que se produjeron.



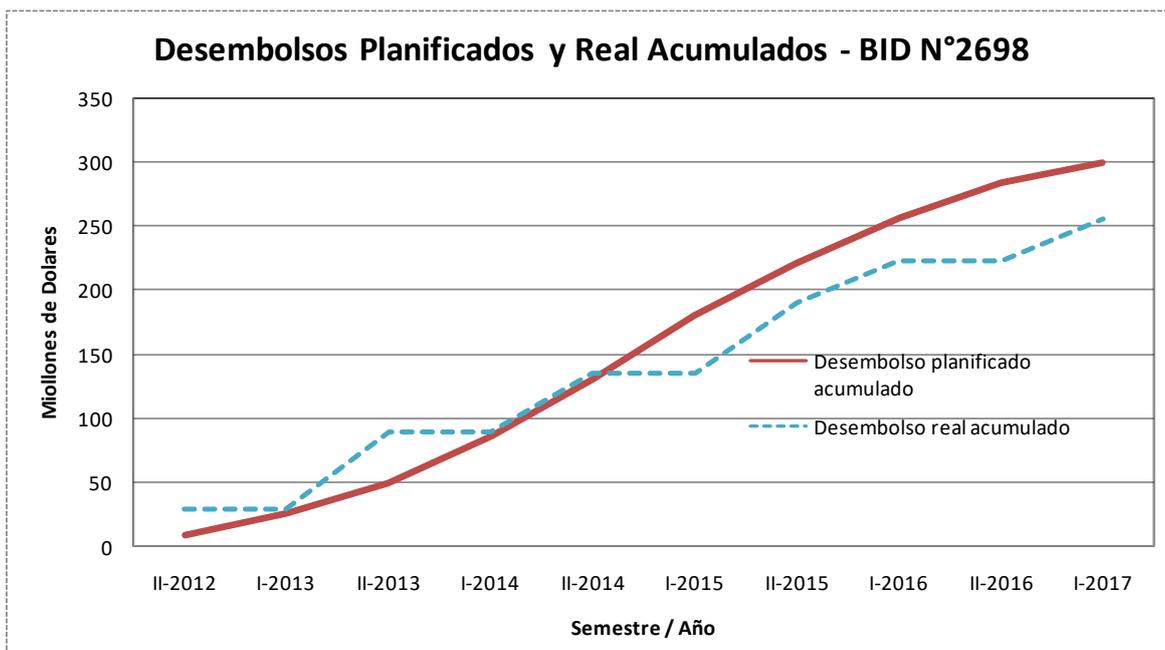
Auditoría General de la Nación

Grafico N° 6: Desembolso acumulado planificado y real del préstamo BIRF N°7991, en millones de dólares.



Fuente: Elaboración propia en base a SIGADE y Perfil de Proyecto.

Grafico N° 7: Desembolso acumulado planificado y real del préstamo BID N°2698, en millones de dólares.

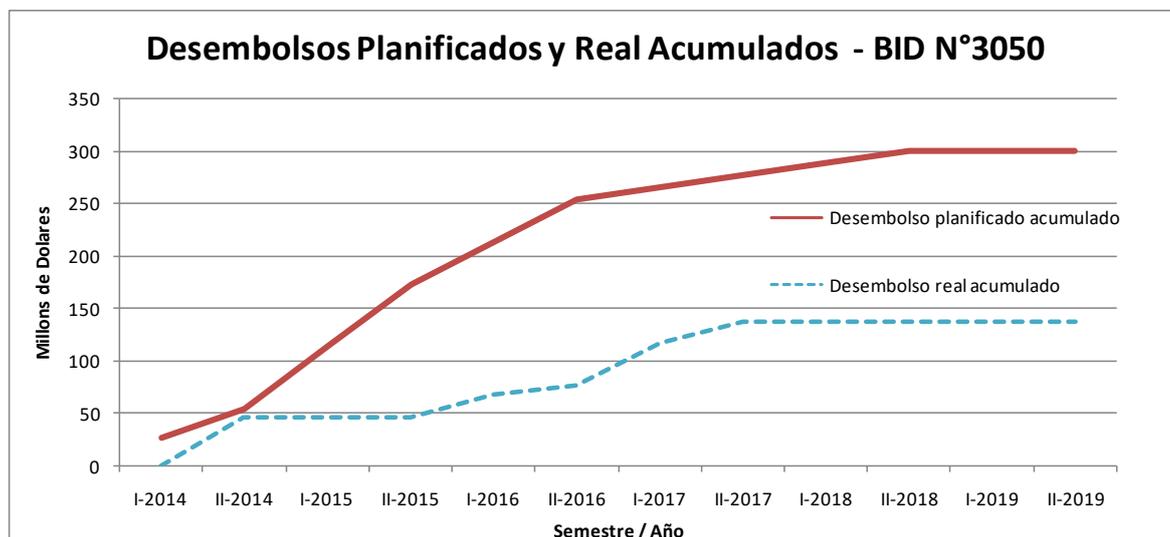


Fuente: Elaboración propia en base a SIGADE y Perfil de Proyecto.



Auditoría General de la Nación

Grafico N° 8: Desembolso acumulado planificado y real del préstamo BID N°3050, en millones de dólares.



Fuente: Elaboración propia en base a SIGADE y Perfil de Proyecto.

En base a los análisis realizados se pudo identificar que en la totalidad de los 4 préstamos las curvas de desembolsos no coinciden con las curvas planificadas. Este hecho se vio afectado también por las prórrogas de plazos de cierre de proyectos.

Cuadro N°11: Desembolso acumulado a la fecha de cierre original de los préstamos BID N°1851, BIRF N°7991 y BID N°2698 en millones de dólares.

Contrato de Préstamo	Nombre del Proyecto / Programa	Fecha de inicio original	Fecha de cierre original	Monto del préstamo Fuente BID en millones de USD	Desembolsado a fecha de cierre original en millones de USD	Porcentaje Desembolsado (%)
BID N°1851	Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande	29/03/2007	29/03/2013	1200,00	1.000,88	83,41%
BIRF N°7991	Proyecto de Infraestructura Vial del Norte Grande	15/03/2011	30/06/2016	400,00	308,5	77,13%
BID N°2698	Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande II	17/07/2012	31/07/2017	300,0	256,52	85,51%

Fuente: Elaboración propia en base a SIGADE y Perfil de Proyecto.



Auditoría General de la Nación

Al respecto, cabe agregar que según la información provista en base al “Taller de Cierre” del Préstamo BID N°1851, para el año 2012 se había desembolsado el 82% de los fondos sobre el 100% de los fondos ya comprometidos. En forma complementaria, en dicho año, se firmó el convenio de Préstamo BID N°2698 de Infraestructura Vial del Norte Grande II.

Efectos:

El desplazamiento de las curvas de desembolsos reales en relación de las curvas de desembolsos planificadas, indica un importante desvío que requirió prorrogar el cierre de cada uno de los proyectos.

E.5.2 Pago de las Comisiones de Compromiso

Hallazgos identificados:

1.-Se identificaron significativos incrementos de las Comisiones de Compromiso⁴⁰ de los Préstamos BID de Infraestructura Vial del Norte Grande por USD 5.699.147.

Situación encontrada:

Se verificó que la extensión del plazo de las fechas de desembolsos implicó el pago de comisiones de compromiso por un valor excedente superior al monto original.

Criterio:

Metas de desembolsos, costos de administración y comisiones de compromiso establecidos en sus documentos de proyecto (criterio del auditor).

Evidencia y Análisis:

La extensión del plazo de las fechas de desembolsos, implicó el pago de comisiones de compromiso por un valor excedente superior al monto original teórico que se debió abonar al completarse los desembolsos por parte de los Préstamos financiados por el BID que establece Comisiones de Compromiso sobre el capital sin ejecutar de dichos préstamos.

A continuación, se detallan los montos pagados en exceso de comisiones de compromiso por cada uno de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande:

⁴⁰ Comisiones de Compromiso: Pago de intereses sobre los saldos no desembolsados del Préstamo.



Auditoría General de la Nación

Cuadro N°12: Comisiones de Compromiso pagadas al 31/12/2017, en millones de USD.

Préstamo	Total pagado al 31/12/2017 (a)	Valor Teórico (b)	Excedente (c)	Porcentaje (%) (d) = (c) / (b)
BID N°1851	9.837.550	6.571.096	3.266.454	49,71%
BID N°2698	2.598.732	1.900.750	697.982	36,72%
BID N°3050	3.493.254	1.758.544	1.734.711	98,64%
Total	15.929.536	10.230.390	5.699.147	56,30%

Fuente: Elaboración propia en base a SIGADE y documentos de préstamo.

Cuadro N°13: Diferencia entre fechas de cierre original y vigente al 31/12/2017.

Contrato de Préstamo y N° Proyecto	Valor Total En millones de dólares	Fecha de Inicio Original	Fecha de Cierre Original	Fecha de Cierre Vigente	Diferencia en años entre Fecha de Cierre Original y Vigente al 31/12/2017 (en años)
BID N°1851 (AR-L104) Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande	1.500,00	29/03/2007	29/03/2013	30/05/2018	5,17
BID N°2698 (AR-L1133) Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande II	333,50	17/07/2012	31/07/2017	31/03/2019	1,67
BID N°3050 (AR-LL1144) Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande III	333,50	11/02/2014	26/03/2019	26/03/2019	0,00

Fuente: Elaboración propia en base a documentos de préstamo.

Efectos:

El incremento de las Comisiones de Compromiso de los Préstamos BID de Infraestructura Vial del Norte Grande⁴¹, afectó el nivel de Economía por los mayores costos que tiene que afrontar el Estado Nacional.

⁴¹ Préstamos BID N°1851, BID N° 2698 y BID N°3050.



Auditoría General de la Nación

F. ANÁLISIS DE LA VISTA

Mediante Nota AGN N° 829/19 A-05, recibida por la Dirección Nacional de Vialidad el 02/01/2020, se remitió copia del Proyecto de Informe, a fin de que ese organismo realice los comentarios o aclaraciones pertinentes.

Se recibió la respuesta, mediante nota número NO-2020-26994090-APN-AYF#DNV (Anexo 19) de fecha 21/04/2020, cuyo análisis particular está contenido en Anexo 20.

Además, mediante Nota AGN N° 887/19 A-05, recibida por el Ministerio de Economía de la Nación el 02/01/2020, se remitió copia del Proyecto de Informe, a fin de que ese organismo realice los comentarios o aclaraciones pertinentes.

Se recibió la respuesta de la Dirección Nacional de Financiamiento con Organismos Internacionales de Crédito (DNFOIC) mediante nota número NO-2020-15451882-APN-DNFOIC#SAE (Anexo 19) de fecha 9/03/2020, cuyo análisis particular está contenido en Anexo 20, habiéndose eliminado el hallazgo “E.1.2. Debilidades del circuito de “Negociación y Aprobación de los Préstamos Internacionales” de Infraestructura Vial del Norte Grande”.

G. RECOMENDACIONES

En función a lo expuesto, se efectúan las siguientes recomendaciones:

Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande con Financiamiento Internacional

Se sugiere el desarrollo de un expediente único de cada uno de los préstamos internacionales de Infraestructura Vial del Norte Grande a cargo de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) y de la Dirección Nacional de Financiamiento de Organismos Internacionales de Crédito (DNFOIC) de la Secretaría Asuntos Estratégicos, el cual podría disponer de un circuito de notificación y articulación permanente entre expedientes de ambas jurisdicciones,



Auditoría General de la Nación

desarrollado en base al Sistema de GDE y de sus diversas Componentes. (Por ejemplo: la componente del Generador de Documentos Oficiales -GEDO)⁴².

Evaluación Económica de los Préstamos Internacionales y de sus Proyectos de Inversión Pública

Para los Préstamos Internacionales de Infraestructura Vial del Norte Grande y sus proyectos de Inversión Pública, siguiendo las mejores prácticas de gestión y en particular la experiencia de otros países de Latinoamérica, se recomienda la realización de una Evaluación Económica en la etapa ex-ante y otra Evaluación Económica en la etapa ex-post de cada préstamo, basadas ambas en el Análisis Costo Beneficio (ACB).

Además, se sugiere el desarrollo de reglas de consistencia entre el “Dictamen de Prefactibilidad Económica Técnica” del país desarrollado por la dirección Nacional de Inversión Pública (DNIP) y el estudio de Evaluación Económica ex-ante del Organismo Internacional de Crédito (BID o BIRF).

Informes de Seguimiento Semestral que incluyan el análisis de los Indicadores de Resultados

En los documentos de proyectos de los Préstamos Internacionales de Infraestructura Vial Norte Grande, se incluye una sección acerca del “Sistema de Monitoreo y de Seguimiento del préstamo”. En la mayoría de los préstamos auditados se menciona la necesidad del seguimiento de los Indicadores de Resultados, pero luego en la gestión de los préstamos internacionales los Informes de Seguimiento no incluyen dichos indicadores. Por ende, se recomienda que los Informes de Seguimiento incluyan los Indicadores de Resultados de los Préstamos en general y de cada uno de sus principales componentes (Por ejemplo:

⁴² La descripción de los módulos se basa en del documento "Gestión Documental Electrónica. Introducción a GDE", de la Secretaría de Modernización Administrativa. julio 2017 - Versión 01.2. según fue citado en el Informe de Auditoría del GDE de Res. 098-2019 de AGN.



Auditoría General de la Nación

Proyectos de Infraestructura Vial, Fortalecimiento de las Direcciones de Vialidad Provincial y Estudios de Seguridad Vial).

Se recomienda fortalecer el seguimiento de las Metas de Resultados de Carácter Macroeconomía y de Comercio Exterior. Sin embargo, en caso de decidirse su eliminación de común acuerdo entre el Poder Ejecutivo Nacional (PEN) y el Organismo Multilateral de Crédito (OIC), se deberá dejar constancia de dicha disposición en los documentos de proyecto a los fines de excluir su monitoreo en los Informes de Seguimiento Semestral, en los informes de Revisión Anual de Cartera de Préstamos y en los Informes Finales de los Préstamos.

Revertir la desactualización de herramientas internas de gestión de los Préstamos Internacionales.

En los contratos de Préstamos Internacionales de Infraestructura Vial Norte Grande, se incluye un conjunto de herramientas internas de gestión del mismo. (Por ejemplo: Plan Operativo Anual-POA y Organigrama de la Unidad Ejecutora Central-UEC). Se recomienda ajustar y fortalecer el uso de las mismas, con la finalidad de contribuir a un efectivo control de gestión de cada uno de los préstamos internacionales.

Procesos económicos financieros de Préstamos Internacionales

Se recomienda fortalecer el seguimiento y monitoreo de los cronogramas de Desembolsos y de los costos de administración de los Préstamos Internacionales de Infraestructura Vial Norte Grande, incluyendo en los Informes de Seguimientos la detallada fundamentación de las variables que explican sus desvíos respecto de los valores establecidos en los documentos iniciales del Préstamo (p.e.: Perfiles de Proyecto presentados a DNIP o Reglamento Operativo).

Por otra parte, se sugiere extremar la fundamentación en las ampliaciones de plazo de los préstamos internacionales con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), ya que generan importantes Comisiones de Compromiso al prestatario país.



Auditoría General de la Nación

H. CONCLUSIONES GENERALES

El Informe de Auditoría de Infraestructura Vial del Norte Grande desarrollado bajo un enfoque multi-proyecto permitió elaborar las siguientes conclusiones:

Con respecto a los Préstamos Internacionales de Infraestructura del Norte Grande (IVNG) del periodo 2007 al 2017, se identificó que los mismos presentaron incompletas Evaluaciones Económicas de carácter Ex ante con respecto a la totalidad de sus componentes.

En lo referido a los proyectos de Obras Viales, los mismos dispusieron de Fichas BAPIN de proyectos de inversión que fueron utilizadas para su inclusión en el Presupuesto de Inversión Pública Nacional, incompletas por carecer de sus indicadores de VAN y de TIR para evaluar el costo beneficio de su realización.

Por otro parte, el Informe Final de la Unidad Ejecutora del Préstamo BID N°1851 careció de información de costos/kms detallados por costos/kms de ampliación, costos/kms de mejora y costos/kms de rehabilitación de obras viales de los proyectos de infraestructura vial.

Todas las observaciones mencionadas impiden desarrollar una conclusión general acerca del grado de Eficiencia en la elaboración y ejecución del conjunto de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

Como se mencionó en el presente Informe de Auditoría la componente de proyectos de Obras Viales de los Préstamos de Infraestructura Vial representó un valor promedio del 88% de la Inversión total de los mismos. Con respecto a los Indicadores de Resultados de dichos préstamos se observó el incompleto seguimiento de los Indicadores de carácter Macroeconómico y de Comercio Exterior⁴³.

⁴³ Mejora en el Comercio Exterior e incremento el Producto Bruto Geográfico de la región de Norte Grande atribuibles a los proyectos BID N°. 1851.



Auditoría General de la Nación

Sin embargo, se destaca que en el Informe Final del préstamo BID N° 1851, los Indicadores Clave de Resultados específicos de gestión de Infraestructura Vial⁴⁴ se desarrolló, indicando para dicho proyecto el logro de sus metas y por ende un adecuado nivel de Efectividad del mismo.

Buenos Aires, 14 de mayo de 2020

Arturo Schweiger
Supervisor.

Miguel Zanabria
Jefe de Departamento
DCOCPYS.

⁴⁴ Indicadores Clave de Resultados: Se subdividen en 3 categorías: 1.-Accesibilidad de la red vial del Norte Grande, Seguridad Vial de la Región Norte Grande y 3.-Eficiencia de la red vial Norte Grande.



Auditoría General de la Nación

I. ANEXOS

Anexo 01: Cuadro Comparativo de Objetivos de Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande BID N°1851	Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande II BID N°2698	Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande III BID N°3050	Proyecto de Infraestructura Vial del Norte Grande BIRF N°7991
<p>El objetivo general del Programa es mejorar de manera sostenible el transporte de cargas y pasajeros en la RNG, a fin de aumentar la competitividad de la región y reducir la brecha de desarrollo económico y social vis à vis el resto del país. Para ello, el Programa mejorará de manera sostenible las condiciones de accesibilidad, eficiencia y seguridad de vías prioritarias de la RVN y vías alimentadoras de la RVP en el Norte Grande, mediante el mejoramiento, la ampliación y la rehabilitación de corredores viales que conectan centros de producción con mercados locales y externos. Adicionalmente, el Programa busca promover la sostenibilidad de las inversiones mediante la incorporación de las obras financiadas a los sistemas de gestión de mantenimiento vial existentes en el país o a un programa de mantenimiento rutinario a ser financiado con recursos del Programa.</p>	<p>El objetivo del Programa es mejorar las condiciones de accesibilidad, eficiencia y seguridad de vías prioritarias de la Red Vial Nacional (RVN) y vías alimentadoras de la Red Vial Provincial (RVP) en la Región del Norte Grande (RNG), mediante la ampliación, rehabilitación y mejora de corredores viales que conectan centros de producción con mercados locales y externos. Asimismo, el Programa busca promover la sostenibilidad de las inversiones mediante la incorporación de las obras financiadas a los sistemas de gestión de mantenimiento vial. Este objetivo contribuye al desarrollo económico sostenible de la RNG. Para lograr estos objetivos, el proyecto ha sido estructurado en los siguientes componentes principales: (i) Obras de Ingeniería; (ii) Seguridad Vial; (iii) Fortalecimiento Institucional; (iv) Administración, Estudios y Supervisión.</p>	<p>El objetivo es que, a través de este nuevo Programa de Obras Múltiples, continuar mejorando las condiciones de accesibilidad, eficiencia y seguridad de vías prioritarias de la RVP en la RNG, mediante la ampliación, rehabilitación y mejora de corredores viales que conectan centros de producción con mercados locales y externos. Asimismo, busca promover la sostenibilidad de las inversiones mediante la incorporación de las obras financiadas a los sistemas de gestión de mantenimiento vial. El programa contribuye al desarrollo económico sostenible de la RNG⁴⁵. Para alcanzar el objetivo propuesto, se estructura en tres componentes principales: (i) Obras de Ingeniería; (ii) Seguridad Vial; (iii) Administración del Programa.</p>	<p>El objetivo de desarrollo del proyecto es mejorar el acceso de la población a los servicios y los productos a los mercados de corredores seleccionados de las provincias del Norte Grande, a través de la reducción de costos de transporte para los usuarios de las rutas y el mejoramiento de la eficiencia de las prácticas de gestión de activos viales en estas provincias. Este objetivo contribuirá al objetivo superior de mejora de la integración y competitividad de la región del Norte Grande. El préstamo tendrá dos componentes principales: (i) Rehabilitación y Reconstrucción de Rutas Provinciales; y (ii) Desarrollo Institucional y Gestión del Proyecto.</p>

Fuente: BID N°1851: Documento Conceptual de Proyecto (DCP) BID N°2698; Propuesta de préstamo BID N°3050: Perfil de Proyecto; BIRF N°7991: Marco de Política de Reasentamiento Involuntario.

⁴⁵ Este programa conserva los mismos objetivos que los programas Viales del Norte Grande I y II (BID N°1851 y N°2698), ya que se plantea como una complementación del mismo, mejorando la red vial en provincias que se encuentran dentro de Eje Capricornio de la UNASUR/ COSIPLAN/IIRSA. Las mejoras en estas provincias permitirán dar continuidad a las ya realizadas, completando así los eslabones faltantes para garantizar una mayor integración territorial y regional.



Auditoría General de la Nación

Anexo 02: Negociación y Aprobación Préstamos Internacionales (Res. N°108/2009).

1° ETAPA – INICIO DE GESTION DE OPERACIONES DE CRÉDITO
Paso 1: Obtención del “Dictamen Previo”
Jefatura de Gabinete de Ministros (JGM) solicita a la DNIP dictamen de pre factibilidad económica técnica del proyecto (operaciones de crédito de inversión pública) ⁴⁶ .
Paso 2: Obtención de la Priorización
JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS emite opinión s/ “Solicitud de Priorización de necesidades de Financiamiento” ↓ DNPOIC está autorizada a iniciar gestiones del proyecto/programa con el Organismo Internacional de Crédito (inicio del Ciclo del Proyecto)
2° ETAPA – NEGOCIACIONES
Paso 1: Viabilidad a la Operación y Autorización a Negociar (JEF. DE GABINETE DE MINISTROS)
Dictámenes Técnicos Necesarios: a) DNIP: Dictamen de pre factibilidad económica técnica del proyecto. b) ONP: Dictamen s/ disponibilidad de montos previstos en la operación de crédito para los ejercicios pertinentes ⁴⁷ . c) ONCP: Dictamen s/ valorización y viabilidad financiera de las condiciones del préstamo que afecten recursos del Tesoro Nacional ⁴⁸ . d) DNPOIC: Dictamen s/ Planta Personal de la UEC y su impacto presupuestario en el marco del proyecto. e) DNPOIC: Pedido de opinión al BANCO CENTRAL sobre el impacto en los servicios de deuda en el balance de pagos del Estado Nacional. ⁴⁹ f) DNCI (del INDEC): DNPOIC solicita dictamen específico sobre la totalidad de las operaciones que se autorizan a la Dirección Nacional de Cuentas Internacional dependiente del INDEC . g) DNI (Dirección Nacional de Impuestos): Dictamen s/ las exenciones tributarias correspondientes a la renta derivada de las operaciones a favor de los organismos multilaterales. h) DNCFP (Dirección Nacional de Cuentas Fiscales con las Provincias): Autorización de la operación en casos que se involucre a gobiernos provinciales.
Paso 2: Inicio de Negociaciones Definitivas

⁴⁶ Previamente el Ministro de la Jurisdicción envía a la JGM el proyecto para su priorización.

⁴⁷ Detalle de contrapartida local.

⁴⁸ Este análisis incluye el TIREA.

⁴⁹ La opinión del BCRA deberá ser emitida una vez promulgada la Ley de Presupuesto del año respectivo, y se referirá a la totalidad de las operaciones en las que se autoriza a la Administración Central de conformidad con el Artículo 60 de la citada ley, y que se encuentren contempladas en la Ley de Presupuesto del ejercicio fiscal de que se trate. En los casos de operaciones de crédito que no estén contempladas en el presupuesto del ejercicio correspondiente, de acuerdo a la excepción que prevé el Artículo 60 de la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional N° 24.156 y sus modificaciones, la DNPOIC deberá solicitar al BCRA un dictamen específico para esa operación o grupo de operaciones no previstas en el presupuesto correspondiente.



Auditoría General de la Nación

DNPOIC	
La negociación del Contrato de Préstamo se inicia con: a) “Autorización a Negociar “ (JEFATURA DE GABINETE DE MINISTROS) b) Proyecto de decreto aprobatorio del <i>Convenio o Contrato de Préstamo</i> presentado por el organismo ejecutor. c) Traducción de los documentos que se van a negociar para el caso que los Contratos de Préstamo a ser aprobados sean organismos en idioma no español.	
Paso 3: Cierre de Negociaciones Definitivas	
DNPOIC	
“Minuta” o “Acta de Negociación”: Suscripto por el responsable de DNPOIC (en representación de la Nación) y el representante del organismo prestatario.	
3° ETAPA – TRÁMITE DEL DECRETO	
Paso 1: Trámite de Aprobación del Proyecto de Decreto	
DNPOIC: La Dirección Nacional de Proyectos con Organismos Internacionales de Crédito es la responsable de elevar el trámite del proyecto y de su seguimiento con las áreas intervinientes. Documentación del Expediente: i. Minuta o Acta de Negociación final. ii. Modelo de Contrato de Préstamo. iii. Nota de Autorización a Negociar (Jefatura de Gabinete de Ministros) iv. Cuadro estimativo de Desembolsos del Programa / Proyecto discriminado por año y fuente. v. Dictámenes Técnicos de las áreas intervinientes. vi. Modelo de proyecto aprobatorio (inicialado por el responsable de la jurisdicción). vii. Inicial del proyecto por el responsable de la DNPOIC .	
Paso 2: Gestión de Iniciales y Elevación del Proyecto de Decreto al PEN	
Circuito: <ul style="list-style-type: none">• Dictamen de DGAJ (MECON)• Inicial de Secretaria Legal y Administrativa (MECON)• Inicial de Secretario de Política Económica (MECON)• Refrenda del Titular de la Jurisdicción• Firma del Ministro de Economía• Elevación de los actuados a Presidencia de la Nación	
4° ETAPA – SUSCRIPCIÓN DEL CONVENIO	
Vigente el DECRETO aprobatorio del Modelo de Convenio de Préstamo	



Auditoría General de la Nación

DNPOIC: Será el encargado de la suscripción del convenio de Préstamo, entre el representante del Organismo Internacional y el Ministerio de Economía.



Anexo 03: Cuadro Comparativo Disposiciones DNIP N°01/2005 y N°01/2012.

Proyectos de Inversión Pública con Financiamiento Internacional		
Conceptos	BID N°1851, BIRF N°7991 y BID N°2698 Disposición DNIP 1/2005	BID N°3050 Disposición DNIP 01/2012
Inicio de la Gestión	A efectos de dictaminar la Dirección Nacional de Inversión Pública sobre la factibilidad técnico económico de una solicitud de inicio de gestiones de crédito público para un programa o proyecto de inversión, el organismo interesado del Sector Público Nacional deberá presentar como mínimo la información que se detalla en el Anexo 1 que forma parte de la presente.	A los efectos que la Dirección Nacional de Inversión Pública emita opinión previa al inicio de gestión y de autorización a negociar en contratos de préstamo externo para un programa o proyecto de inversión, el organismo interesado del Sector Público Nacional deberá presentar como mínimo la información que se detalla en el Anexo 1, que forma parte del presente.
Síntesis ejecutiva	<ol style="list-style-type: none"> Nombre o denominación: el proyecto debe identificarse por el producto que genera, pudiendo agregarse algún insumo que sea determinante. Nivel de análisis: debe señalarse claramente si está a nivel de idea o preliminar, perfil, prefactibilidad o factibilidad. Monto del proyecto. Responsables: organismos y personas responsables (nombre, cargos, teléfono, correo electrónico) que presentan e impulsan el proyecto, identificando los posibles responsables de su ejecución (si fueran otros). Debe incluirse la justificación institucional por la cual el proyecto se ejecutará en esa área o jurisdicción, en función de sus misiones y funciones. Programación: <ol style="list-style-type: none"> Correspondencia de la propuesta con los objetivos y políticas sectoriales establecidas. Vinculación del proyecto con otras acciones, tanto efectuadas en el pasado como previstas en el futuro. Resumen del contenido: resumir en forma clara y precisa, en no más de dos (2) páginas, este borrador de proyecto, a fin de que puedan leerlo funcionarios con nivel de decisión que en general tienen poca disponibilidad de tiempo (optativo en función de la naturaleza del proyecto). 	<ol style="list-style-type: none"> Nombre o denominación: el proyecto debe identificarse por el producto que genera, pudiendo agregarse algún insumo que sea determinante. Nivel de análisis: debe señalarse claramente si está a nivel de idea o preliminar, perfil, prefactibilidad o factibilidad. Monto total del proyecto/programa, por fuente de financiamiento. Responsables: organismos y personas responsables (nombres, cargos, teléfono, correo electrónico) que presentan e impulsan el proyecto, identificando los posibles responsables de su ejecución (si fueran otros). Debe incluirse la justificación institucional por la cual el proyecto se ejecutará en esa área o jurisdicción, en función de sus misiones y funciones. Resumen del contenido. Correspondencia de la propuesta con los objetivos y políticas sectoriales. Si la operación de crédito fuera una ampliación de programas/proyectos en ejecución o finalizados, informar la necesidad de su extensión, grado de compromiso y ejecución de los mismos a la fecha de remisión de la documentación. Beneficiarios.
Identificación del proyecto	<ol style="list-style-type: none"> Contexto y problemática: conjunto de elementos externos al emprendimiento que revelen sobre los estados de necesidad y de bienestar relativo de las personas en un contexto sociales, conducente a definir los objetivos del proyecto por los bienes a producir, las necesidades a satisfacer y los destinatarios. Objetivos del proyecto: efectos que se desean lograr en el contexto mediante la producción de bienes para satisfacer necesidades de destinatarios determinados, sean directos o indirectos. Alcance Geográfico: Provincias, Partidos, o Departamentos y Localidades, del área donde el proyecto tiene un impacto, ya sea debido a los productos que genera, a la ubicación física de las inversiones o a la ubicación de los principales insumos requeridos. Matriz de Marco Lógico: primer borrador. 	
Formulación del proyecto	<ol style="list-style-type: none"> Posibilidades de producción: formular distintas posibilidades o alternativas de tamaño, de localización o tecnologías (optativo en función de la naturaleza del proyecto). Costeo del Proyecto: apertura genérica por componentes con sus respectivos montos. Beneficios: identificar los beneficios (la cuantificación y valoración son optativas en esta instancia - salvo que el proyecto esté a nivel superior a prefactibilidad). 	<ol style="list-style-type: none"> Contexto y problemática: conjunto de elementos que revelen sobre los estados de necesidad y de bienestar relativo de las personas en un contexto social determinado, conducente a definir los objetivos del proyecto por los bienes y/o servicios a producir, las necesidades a satisfacer y los destinatarios. Objetivos del proyecto: efectos que se desean lograr en el contexto mediante la producción de bienes y/o servicios, para satisfacer necesidades de destinatarios determinados, sean directos o indirectos. Alcance Geográfico: Provincias, Partidos o Departamentos y Localidades, del área donde el proyecto tiene un impacto debido a los productos que genera y/o a la ubicación de los principales insumos requeridos.



Auditoría General de la Nación

		<p>12. Localización: ubicación física, específica donde se implantarán las inversiones (Provincias, Partidos o Departamentos y Localidades), con independencia de su impacto.</p> <p>13. Matriz de Marc Lógico o presentación similar: primer borrados. Deberá incluir Objetivos en sus diversos niveles de alcance, riesgos/supuestos, indicadores (cuantificados) y medios de verificación de los indicadores, de acuerdo al grado de avance de la formulación del proyecto.</p> <p>14. Descripción de las acciones a financiar (por componentes).</p> <p>15. Costeo del Proyecto: apertura por componentes y principales rubros de gasto de cada uno, con sus respectivos montos, por fuente de financiamiento (organismo internacional, Nación, Provincias, municipios, sector privado, otras) y año de ejecución previsto.</p> <p>16. Listado de las obras incluidas en el proyecto/programa, con los costos estimados de cada una. En los casos en que las obras aún no hubieran sido identificadas, presentar los criterios generales a utilizar para su priorización y selección.</p> <p>17. Descripción de los criterios utilizados para dimensionar cada componente para los rubros no explicados únicamente por las obras, y/o en aquellos casos en que nos presenten los listados de éstas.</p> <p>18. Beneficios: identificar, cuantificar y valorizar los beneficios directos del proyecto. Si los proyectos se encontrarán en un nivel de análisis inferior a prefactibilidad, la valorización de beneficios sería optativa.</p> <p>19. Impacto ambiental: detallar la normativa ambiental que alcance a cada programa/proyecto e individualizar la autoridad ambiental competente.</p>
Registro en el BAPIN		<p>20. Registro en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BAPIN) de la operación de cada préstamo solicitada, incluyendo como mínimo los ítems que establezca la DNIP en el Instructivo de Préstamos.</p> <p>21. Registro en el BAPIN de cada uno de los proyectos de inversión mencionados en la operación del préstamo, incluyendo como mínimo los campos obligatorios establecidos por la DNIP en el Instructivo de Proyectos.</p> <p>22. La información del BAPIN debe ser consistente con los documentos presentados para el inicio de gestión.</p>
Financiamiento	14. Posibilidades de financiamiento: del monto total explicitado en el punto 3, deberán especificarse cuanto se estima financiar por medio de fuente externa y por fuente local (nación, provincias, otras).	

Fuente: Elaboración propia en base a Disposiciones DNIP N°1/2005 y N°1/2012.



Auditoría General de la Nación

Anexo 04: Marco Lógico-Préstamo BID N°1851.

Objetivo	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
FIN (Impacto)			
Contribuir a una mayor competitividad y al desarrollo de la región del Norte Grande de la Argentina	<ul style="list-style-type: none"> • Crecimiento del PIB regional; • Aumento de índices de comercio exterior en la región; • Disminución del costo logístico por transporte en las actividades productivas regionales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reportes del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC); • Línea de base socio-económica de una muestra de poblaciones e industrias beneficiarias, y evaluación de impacto de corto plazo del Programa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Entorno macroeconómico y productivo-comercial favorable para los objetivos del Programa.
PROPOSITO (Resultados)			
Accesibilidad, eficiencia y seguridad de la red vial y del transporte en la región del Norte Grande mejoradas de manera sostenible.	<ul style="list-style-type: none"> • El número de días de no transitabilidad (vía cerrada al tránsito), o con restricciones severas a la circulación se disminuye en Z% con respecto a la línea base; • El costo operacional de los vehículos se reduce en X% con respecto a la línea base Y años después de finalizada la obra en la vía (los indicadores serán específicos para cada tipo de intervención: mejoramiento, ampliación o rehabilitación); • El tiempo de viaje se reduce en X% con respecto a la línea base Y años después de finalizada la obra en la vía (los indicadores serán específicos para cada tipo de intervención: mejoramiento, ampliación o rehabilitación); • El número de accidentes y de víctimas fatales se reduce en X% y Y% con respecto a la línea base Y años después de finalizada la obra en la vía (los indicadores serán específicos para cada tipo de intervención: mejoramiento, ampliación o rehabilitación); • El estado de conservación de las vías intervenidas se 	<ul style="list-style-type: none"> • Línea de base socio-económica de una muestra de poblaciones e industrias beneficiarias, y evaluación de impacto de corto plazo del Programa; • Informes de seguimiento y monitoreo del Programa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se mantiene la voluntad política del Gobierno Nacional con el Programa; • Se mantienen los niveles de demanda de transporte en la red vial de la región; • Se asignan y transfieren los recursos en tiempo y forma; • Se mantienen las obras en un sistema de gestión de mantenimiento vial adecuado.



Auditoría General de la Nación

Objetivo	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
	mantiene en Z, Y años después de finalizadas las obras / El IRI (Índice de Rugosidad Internacional) de las vías intervenidas se mantiene en Z, Y años después de finalizadas las obras.		
COMPONENTES (Productos)			
1. Componente A: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la RVN (US\$668,9 millones)	<ul style="list-style-type: none"> Al finalizar el periodo de ejecución del Programa X km de vías de la RVN son intervenidas; 	<ul style="list-style-type: none"> Informes de seguimiento y monitoreo del Programa. Informes de supervisión técnico-ambiental de obras. 	<ul style="list-style-type: none"> El Gobierno Nacional mantiene la voluntad política con el Programa y asigna y transfiere los recursos en tiempo y forma; Los gobiernos provinciales asignan los recursos necesarios para el mantenimiento y operación de las obras; No existen causas de fuerza mayor que demoren la ejecución del Programa.
2. Componente B: Mejoramiento, Ampliación y Rehabilitación de la RVP (US\$221,5 millones)	<ul style="list-style-type: none"> Al finalizar el periodo de ejecución del Programa X km de vías de la RVP son intervenidas; 	<ul style="list-style-type: none"> Informes de seguimiento y monitoreo del Programa. Informes de supervisión técnico-ambiental de obras. 	
3. Componente C: Mantenimiento Rutinario (US\$20 millones)	<ul style="list-style-type: none"> Al finalizar el periodo de ejecución del Programa X km de vías intervenidas son asignadas a contratos de tercerización de mantenimiento rutinario; 	<ul style="list-style-type: none"> Informes de seguimiento y monitoreo del Programa. 	
4. Componente D: Fortalecimiento Institucional (US\$5 millones)	<ul style="list-style-type: none"> Al finalizar el periodo de ejecución del Programa las DVPs tienen un sistema de gestión vial mejorado con estándares y herramientas adecuados; 	<ul style="list-style-type: none"> Informes de seguimiento y monitoreo del Programa. 	
5. Componente E: Administración, Estudios y Supervisión (US\$84,6 millones)	<ul style="list-style-type: none"> Al inicio el periodo de ejecución del Programa se contratan los estudios evaluación de impacto de corto plazo, la supervisión técnico-ambiental de las obras, y las auditorías; Se contratan estudios de consultoría para evaluar la viabilidad institucional, técnica, socio-económica y ambiental, y diseños de proyectos ejecutivos. 	<ul style="list-style-type: none"> Informes de seguimiento y monitoreo del Programa. 	

Fuente: Documento Conceptual de Proyecto – AR-L-1014- BID N° 1851 - 26.03.11.



Auditoría General de la Nación

Anexo 05: Marco de Resultados-Préstamo BID N°2698.

Indicadores de Resultados	Línea de Base				Meta (2016)			
	Tipo de Vehículo	COV (US\$/veh-km)			Tipo de Vehículo	COV (US\$/veh-km)		
		Mejora miento RP N°1 Chaco	Ampliación RP N°1 Jujuy	Rehabilitación RN N°16 Salta		Mejora miento RP N°1 Chaco	Ampliación RP N°1 Jujuy	Rehabilitación RN N°16 Salta
Costo de operación vehicular en los tramos mejorados y pavimentados por el Programa (US\$ Constantes/vehículo/kilómetro)	Automóvil	0,21	0,17	0,11	Automóvil	0,16	0,19	0,10
	Ómnibus	2,34	1,5	0,94	Ómnibus	1,35	1,3	0,80
	Camión Liviano	0,65	1,15	0,68	Camión Liviano	0,42	0,97	0,53
	Camión Medio	1,36	n/a	0,68	Camión Medio	0,86	n/a	0,53
	Camión Pesado	2,33	1,66	1,08	Camión Pesado	1,49	1,52	0,90
	Promedio Ponderado	0,63	0,39	0,63	Promedio Ponderado	0,41	0,34	0,50



Auditoría General de la Nación

Tiempo de viaje en los tramos pavimentados o con ampliación de calzada realizada por el Programa (Minutos por viaje por vehículo y promedio ponderado 2011)	2011			2016		
	Tipo de Vehículo	Mejoramiento	Ampliación	Tipo de Vehículo	Mejoramiento	Ampliación
		RP N°1 Chaco	RP N°1 Jujuy		RP N°1 Chaco	RP N°1 Jujuy
	Automóvil	19,46	7,34	Automóvil	9,99	4,68
	Omnibus	21,89	7,34	Omnibus	12,82	5,20
	Camión Liviano	19,71	7,50	Camión Liviano	10,46	5,47
	Camión Medio	20,01	n/a	Camión Medio	11,00	n/a
	Camión Pesado	23,82	7,39	Camión Pesado	11,38	5,76
	Promedio Ponderado	19,73	7,36	Promedio Ponderado	10,41	4,81
Número de días por año de no transitabilidad (vías cerradas al tránsito) o con restricciones severas a la circulación.	Chaco, Ruta Provincial N°1: 18 (Año Hidrológico 2010/2011)			Chaco, Ruta Provincial N°1: 0		
Índice de accesibilidad de las vías pavimentadas en la RNG (km de vías pavimentadas por cada 1000 km ² de superficie)	24,01 (RVN 2010; RVP 2009)			24,05		
Tránsito Medio Diario Anual en los tramos intervenidos (veh/día).	<ul style="list-style-type: none"> • RN N° 16 Tramo 6, Salta: 573 (2009) • RN N°16 Tramo 7, Salta: 543 (2009) • RP N°1 Chaco: 434 (2011) • RP N°1 Jujuy: 6.547 (2010) 			<ul style="list-style-type: none"> • RN N° 16 Tramo 6, Salta: 866 (2016) • RN N°16 Tramo 7, Salta: 801 (2016) • RP N°1 Chaco: 584 (2015) • RP N°1 Jujuy: 7.526 (2017) 		
Índice de Rugosidad Internacional	<ul style="list-style-type: none"> • RN N° 16 Tramo 6, Salta: 3.8 (2009) • RN N°16 Tramo 7, Salta: 4.5 (2009) • RP N°1 Chaco: 10 (2010) • RP N°1 Jujuy: 3.6 (2010) 			<ul style="list-style-type: none"> • RN N° 16 Tramo 6: 1.8 (2016) • RN N°16 Tramo 7: 1.8 (2016) • RP N°1 Chaco: 2.47 (2015) • RP N°1 Jujuy: 2 (2016) 		
Calificación de Seguridad Vial en una muestra representativa de las redes pavimentadas	A definir en el 1er año de ejecución del Programa.			A definir en el 1er año de ejecución del Programa.		



Auditoría General de la Nación

Productos Esperados del Proyecto								
Componente 1: Obras de Ingeniería	Obras de Ingeniería	Ampliación, rehabilitación y mejora de corredores viales que conectan centros de producción con mercados locales y externos.						
	Subcomponente 1.1 "Obras de la RVN"	Ampliación, rehabilitación y mejora de corredores viales <i>nacionales</i> que conectan centros de producción con mercados locales y externos.						
	Subcomponente 1.2 "Obras de la RVP"	Ampliación, rehabilitación y mejora de corredores viales <i>provinciales</i> que conectan centros de producción con mercados locales y externos.						
Indicadores de Producto Subcomponente 1.1	Línea de Base	2012	2013	2014	2015	2016	Meta acumulada (2017)	Medios de Verificación/Comentarios
Km de la Red Vial Nacional Rehabilitados por el Programa en la Región del Norte Grande. (2) • RN N° 16 Tramo 6 • RN N° 16 Tramo 7	0 0	0 0	0 0	0 0	37,89 53,88	0 0	37,89 53,88	Acta de recepción provisoria de las obras. Dirección Nacional de Vialidad.
Indicadores de Producto Subcomponente 1.2	Línea de Base	2012	2013	2014	2015	2016	Meta acumulada (2017)	Medios de Verificación/Comentarios
Km de la Red Vial Provincial mejorados en la Región del Norte Grande. (3) • RP N° 1. Chaco	0	0	0	14,34	0	0	14,34	Acta de recepción provisoria de las obras. Direcciones Provinciales de Vialidad.
Km de la Red Vial Provincial ampliados en la Región del Norte Grande. (4) • RP N° 1. Jujuy	0	0	0	0	0	7,51	7,51	
Número de contratos de mantenimiento vial por estándares de servicio finalizado (5)	0	0	0	0	0	0	1	Acta de recepción final. Dirección Provinciales de Vialidad.

Componente 3: Fortalecimiento Institucional		DPVs y UEP fortalecidas en gestión institucional.						
Indicadores de Producto	Línea de Base	2012	2013	2014	2015	2016	Meta acumulada (2017)	Medios de Verificación/Comentarios
Número de Planes de fortalecimiento Institucional para las DPVs finalizado. (9)	0	0	0	2	0	0	2	Unidad Ejecutora.
Número de talleres de capacitación realizados para el personal de la UEP, de las DPVs y la DNV.	0	0	1	0	1	0	2	Lista de Asistentes. Unidad Ejecutora.



Auditoría General de la Nación

Componente 4: Administración, Estudios y Supervisión.		Gestión, evaluación y monitoreo del Programa. Supervisión técnico ambiental de obras y auditorías. Estudios de consultoría para evaluar la viabilidad institucional, técnica, socioeconómica y ambiental de las obras no incluidas en la muestra y los diseños de proyectos ejecutivos.							
Indicadores de Producto	Línea de Base	2012	2013	2014	2015	2016	Meta Acumulada (2017)	Medios de Verificación/Comentarios	
Número de Estudios de factibilidad y diseños finales de ingeniería disponibles para el llamado a licitación aprobados. (10)	0	0	2	0	0	0	2	Informe Final de Servicio de Consultoría. Unidad Ejecutora.	
Número de profesionales contratados de la Unidad Ejecutora para la gestión del programa.	17	0	5	0	0	0	22	Contratos locación de servicios firmados. Unidad Ejecutora.	
Número de informes de auditoría financiera con no objeción del BID.	0	0	1	1	1	1	5	Clausula contractual cumplida. Unidad Ejecutora.	
Número de contratos de obra terminada con informes de auditoría ambiental aprobado. (11)	0	0	0	0	0	2	4	Informe Final de Auditoría Ambiental por obra terminada. Unidad Ejecutora.	
Número de informes de evaluación del Programa aprobados.	0	0	0	0	1	0	2	Informes Intermedio y final de evaluación. Unidad Ejecutora.	



Auditoría General de la Nación

Anexo 06: Marco de Resultados-Préstamo BID N°3050.

ANEXO II - AR-L1144

Página 1 de 7

MATRIZ DE RESULTADOS

Impacto esperado del programa	El programa contribuye al desarrollo económico sostenible de la Región del Norte Grande (RNG)		
Indicadores de Impacto (1)	Línea de Base	Meta (2019)	Medios de Verificación Comentarios
Promedio de la participación de las exportaciones de la RNG sobre las exportaciones del total del país de los últimos dos años	7,66 (promedio 2010/2011)	8,5 % (Promedio 2017-2018, medida en 2019)	Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas Públicas http://www.mecon.gov.ar/
Porcentaje de participación del cultivo de exportación (soja) de los departamentos del área de influencia de las rutas intervenidas, con relación al total de las provincias a las que pertenecen	3,0 % (promedio valores de la campaña agrícola 2009/10, 2010/11 y 2011/12)	3,5 % (promedio de las campañas 2015/16, 2016/17 y 2017/18).	Fuente: Ministerio de Agricultura y Ganadería: Sistema Integrado de Información Agropecuaria. http://www.siiia.gob.ar/index.php/servicios/series-y-estadisticas
Número de víctimas fatales anuales en hechos de tránsito cada millón de habitantes en la RNG	17 (Año 2011)	15,7 (Año 2017, medido en el 2019)	Fuente: Observatorio de Seguridad Vial, Agencia Nacional de Seguridad Vial http://www.seguridadvial.gov.ar

(1) Estos indicadores se incluyen como forma de inferir la contribución que tendrán las inversiones en rehabilitación, mejora y mantenimiento de caminos en las exportaciones regionales y en seguridad vial.



Auditoría General de la Nación

ANEXO II - AR-L1144

Página 2 de 7

Resultados esperados del proyecto	Mejorar las condiciones de accesibilidad, eficiencia y seguridad de vías prioritarias de la Red Vial Provincial (RVP) en la RNG, mediante la ampliación, rehabilitación y mejora de corredores viales que conectan centros de producción con mercados locales y externos.
--	---

Indicadores de Resultados	Línea de Base (2013)	Meta (2018)	Medio de Verificación-Comentarios			
Costo de operación vehicular en los tramos intervenidos por el programa (US\$ constantes / vehículo / kilómetro)	COV (US\$/veh-km)					
	Tipo de Vehículo	Rehabilitación	Paviment			
		RP 5 Sgo. del Estero	RP 308 Tucuman		RP 20 Formosa	
	Automóvil	0,19	0,19		0,29	
	Autobús	1,59	1,86		n/a	
	Motocicletas	n/a	n/a		0,10	
	Utilitarios	2,81	n/a		1,13	
	Camión	Liviano	0,96		n/a	1,87
		Medio	1,26		1,35	2,22
		Pesado	1,71		n/a	3,04
	Articulado	1,91	1,89	3,78		
PROMEDIO	0,59	0,38	0,89			
	COV (US\$/veh-km)					
Tipo de Vehículo	Rehabilitación	Paviment				
	RP 5 Sgo. del Est	RP 308 Tucuman	RP 20 Fsa			
Automóvil	0,18	0,17	0,18			
Autobús	1,19	1,52	n/a			
Motocicletas	n/a	n/a	0,07			
Utilitarios	2,01	n/a	0,49			
Camión	Liviano	0,74	n/a	0,86		
	Medio	0,99	1,18	1,02		
	Pesado	1,41	n/a	1,43		
	Articulado	1,65	1,62	1,74		
PROMEDIO	0,48	0,33	0,42			

Highway Development and Management (HDM-4)
Direcciones provinciales de vialidad
fechas línea de base:



Auditoría General de la Nación

ANEXO II - AR-L1144

Página 3 de 7

Tiempo de viaje en los tramos intervenidos por el programa (minutos por viaje por vehículo y promedio ponderado)	Tiempo de Viaje (Min por Viaje por Vehículo)				Tiempo de Viaje (Min por Viaje por Vehículo)				Estudio de Tránsito. Highway Development and Management (HDM-4) Direcciones provinciales de vialidad	
	Tipo de Vehículo	Rehabilitación		Paviment	Tipo de Vehículo	Rehabilitación		Paviment		
		RP 5 Sgo. del Éstero	RP 308 Tucuman	RP 20 Formosa		RP 5 Sgo. del Éstero	RP 308 Tucuman	RP 20 Formosa		
	Automóvil	70,3	23,9	99,2	Automóvil	35,2	13,8	31,4		
	Autobus	71,3	25,5	n/a	Autobus	42,5	18,2	n/a		
	Motocicletas	n/a	n/a	99,3	Motocicletas	n/a	n/a	35,7		
	Utilitarios	70,3	n/a	99,2	Utilitarios	35,2	n/a	31,4		
	Cami ón	Liviano	71,3	n/a	101,2	Cami ón	Liviano	42,8	n/a	35,3
		Medio	70,5	24,1	100,9		Medio	40,5	15,4	36,8
		Pesado	70,2	n/a	111,7		Pesado	43,9	n/a	38,3
		Articulado	70,3	23,8	125,6		Articulado	40,2	16,2	36,7
	PROMEDIO	70,4	23,9	101,0	PROMEDIO	36,7	14,1	33,6		



Auditoría General de la Nación

ANEXO II - AR-L1144
Página 4 de 7

Número de días por año de no transitabilidad (vías cerradas al tránsito) o con restricciones severas a la circulación	Formosa RP N° 20: 28 días (promedio 2011-2012)	Formosa RP N° 20: 0 días (Año Hidrológico 2017/2018)	planilla pluviométrica. Estación de la dirección provincial de Formosa: Establecimiento Rancho Porá. Jurisdicción General Manuel Belgrano Provincia de Formosa
Km de vías pavimentadas de la RVP en la RNG por cada 1000 km ² de superficie	12,4	12,5 (2018)	Formosa, Santiago del Estero y Chaco actualizada a abril de 2013. Fuente: DPV provinciales Jujuy, Tucumán a valores del 12/2009, el resto actualizada a julio de 2012. Fuente: Consejo Vial Federal http://www.cvf.gov.ar/red_nacional.html UEP
Tránsito medio diario anual en los tramos intervenidos (veh/día)	<ul style="list-style-type: none"> • RP N° 308 Tucuman: 939 (2013) • RP N° 5 Santiago del Estero: 1.438 (2013) • RP N 20: Formosa: 337 (2013) 	<ul style="list-style-type: none"> • RP N° 308 Tucuman: 1.222(2018) • RP N° 5 Santiago del Estero: 1.785 (2018) • RP N 20: Formosa: 512 (2018) 	Estudio de tránsito direcciones provinciales de vialidad
Índice de rugosidad Internacional	<ul style="list-style-type: none"> • RP N° 308 Tucuman: 6,81 (2013) • RP N° 5 Santiago del Estero: 5,3 (2013) • RP N 20: Formosa: 18,36 (2013) 	<ul style="list-style-type: none"> • RP N° 308 Tucuman: 2,30 (2018) • RP N° 5 Santiago del Estero: 2,4 (2018) • RP N 20: Formosa: 2,43 (2018) 	Equipamiento especializado (rugosímetro) direcciones provinciales de vialidad
Porcentaje de obras con medidas de mitigación de seguridad vial implementadas de acuerdo a los resultados de la auditoría	0%	100%	Informes de inspección de obra. Acta de recepción provisoria de las obras. dirección provincial de vialidad



Auditoría General de la Nación

ANEXO II - AR-L1144

Página 5 de 7

Productos esperados del proyecto								
Componente 1: Obras de Ingeniería (4)	Obras de Ingeniería RVP	Rehabilitación, ampliación y mejoramiento de corredores viales provinciales que conectan centros de producción con mercados locales y externos.						
Indicadores de Producto	Línea de Base	2014	2015	2016	2017	2018	Meta acumulada (2019)	Medios de Verificación/Comentario
Km de la red vial provincial rehabilitados por el programa en la región del norte grande (5) • RN N° 308 • RN 5	0 0		23,4	63,2			23,4 63,2	Acta de recepción provisoria de las obras. Dirección provincial de vialidad.
Km de la red vial provincial mejorados en la región del norte grande (6) • RP N° 20. Formosa	0		56,11				56,11	Acta de recepción provisoria de las obras. Direcciones provinciales de vialidad.

(4) La muestra actual no incluye obras de ampliación. En el caso de que se incluyan proyectos de ampliación el indicador deberá estar establecido como: Km de la red vial provincial ampliados por el Programa en la Región del Norte Grande. Km Ampliados: se define como km de vías en los cuales se duplica la calzada y que incluyen demarcación horizontal y vertical, adecuación de pasos peatonales, y mejoras de geometría, entre otros elementos de seguridad vial.

(5) Km Rehabilitado: Se define como los km de vía con pavimento deteriorado que es reemplazado por pavimento y que incluyen demarcación horizontal y vertical, adecuación de pasos peatonales, y mejoras de geometría, entre otros elementos de seguridad vial.

(6) Km mejorado: Se define como los km de vía de tierra que son pavimentados y que incluyen demarcación horizontal y vertical, adecuación de pasos peatonales, y mejoras de geometría, entre otros elementos de seguridad vial.

* Los indicadores de resultados y de los componentes relacionados a obras se actualizarán conforme a la inclusión de cada una de ellas.



Auditoría General de la Nación

ANEXO II - AR-L1144
Página 6 de 7

Componente 2: Fortalecimiento Institucional en Seguridad Vial		Apoyará la capacitación de funcionarios de las DPVs en temas de seguridad vial para la incorporación de auditorías de seguridad vial en los proyectos de ingeniería, con el objetivo de mejorar la calidad de los mismos.						
Indicadores de Producto	Línea de Base	2014	2015	2016	2017	2018	Meta acumulada (2019)	Medios de Verificación/Comentarios
Número de proyectos de ingeniería que incorporan auditorías de seguridad vial (7)	0	4		1	-	-	5	Proyectos de ingeniería aprobados por la UEP y con la no objeción del BID.
Número de funcionarios capacitados en auditorías de seguridad vial	0	10	10	10	-	-	30	Informe final de servicio de consultoría. Listado de participantes. UEP.
Número de talleres de capacitación en auditorías de seguridad vial en proyectos (8)	0	2	2	2	-	-	6	Informe final de servicio de consultoría. Listado de participantes UEP.

(7) la auditoría de seguridad vial debe incluir una visita de campo, un análisis de consistencia (*Interactive Highway Safety Design Model (IHSDM)* o similar) y medidas de mitigación.

(8) Se utilizará la metodología del software ISHDM u otra aprobada por el BID.



Auditoría General de la Nación

ANEXO II - AR-L1144
Página 7 de 7

Componente 3: Administración del Programa, Estudios y Supervisión		Gestión, evaluación y monitoreo del programa. Supervisión técnico ambiental de obras y auditorías.						
Indicadores de Producto	Línea de Base	2014	2015	2016	2017	2018	Meta acumulada (2019)	Medios de Verificación/Comentarios
Número de profesionales contratados de la Unidad Ejecutora del Programa (UEP) para la gestión del programa	17	-	-	-	18	18	18	Contratos locación de servicios firmados UEP
Número de informes de auditoría financiera con no objeción del BID	0	-	1	1	1	1	5	Cláusula contractual cumplida UEP
Número de estudios de factibilidad y diseños de ingeniería disponibles para el llamado a licitación aprobados	0	4	0	1	0	-	5	Informe técnico de la UEP al estudio. No Objeción del BID. UEP
Número de contratos de obra terminada con informes de auditoría ambiental aprobados (9)	0	-	-	1	2	-	3	Informe final de auditoría ambiental por obra terminada UEP
Número de informes de evaluación del programa aprobados	0	-	-	1	-	-	2	informes intermedio y final de evaluación UEP

(9) El informe debe cumplir con el manual ambiental del programa (Reglamento Operativo Ambiental)



Auditoría General de la Nación

Anexo 07: Marco de Resultados y Monitoreo-Préstamo BIRF N° 7991.

ARGENTINA: PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL NORTE GRANDE Marco de resultados

Objetivo de desarrollo del Proyecto: El objetivo de desarrollo del Proyecto propuesto es reducir los costos de transporte para los usuarios de las RP en corredores seleccionados de las provincias del Norte Grande mediante la mejora de la calidad de esas rutas y la incorporación de mejores métodos y herramientas de gestión de los activos viales.									
Indicadores de resultados del Proyecto	Valor de referencia (2010)	Valores fijados como objetivo*					Frecuencia	Fuente de los datos/metodología	Responsable de la recopilación de datos
		2011 (AÑO 1)	2012 AÑO 2	2013 (AÑO 3)	2014 (AÑO 4)	2015 (IFE)**			
1. Cambios en la rugosidad promedio de la red en RP incluidas en el Proyecto:									
o rehabilitación y reconstrucción	5,0	4,8	4,0	3,4	3,1	2,8	Annual	Encuesta sobre condiciones de rutas	UCPyPFE Provincias
o mejoras	8,9	8,1	6,0	4,4	3,3	2,6			
2. Calidad del servicio, medida a través de las percepciones de los usuarios:	n/d	Por determinar en los primeros 6 meses (X%)	X+ 5%	X+ 10%	X+ 15%	X + 20%	Annual	Encuestas de usuarios de rutas	UCPyPFE Provincias
3. Reducción porcentual de los costos generales de viaje en las rutas seleccionadas, medidos en kilómetros recorridos por vehículos en dólares constantes de los Estados Unidos utilizando el modelo HDM-4:									
i) para vehículos livianos (con base de US\$0,28 por vehículo/kilómetro)	0%	3%	10%	15%	19%	21%	Annual	Encuestas de usuarios de rutas, modelo HDM-4 de costos de usuarios, planillas de Excel, según la cantidad de kilómetros ejecutados	UCPyPFE Provincias
ii) para autobuses (con base de US\$5,55 por vehículo/kilómetro)	0%	5%	17%	26%	33%	37%			
iii) para vehículos pesados (con base de US\$1,60 por vehículo/kilómetro)	0%	4%	13%	20%	25%	28%			
4. Número de provincias que cuentan con planes estratégicos plurianuales de mantenimiento vial y sistemas de gestión de base de datos vial (acumulada):	0	0	1	2	4	5	Annual	Informes sobre la situación del Proyecto	UCPyPFE Provincias



Auditoría General de la Nación

Indicadores de resultados intermedios									
<i>Componente 1: Rehabilitación, mejora y reconstrucción de las RP</i>									
Cantidad de kilómetros de RP (no rurales) rehabilitadas, mejoradas o reconstruidas	0	60	230	350	440	495	Semestral	Informes sobre la situación del Proyecto	UCPyPFE
Tráfico diario anual promedio en las rutas seleccionadas	815	839	865	891	917	945	Anual	Encuestas sobre el tráfico	UCPyPFE Provincias
Porcentaje de la población rural con acceso a una ruta transitable en todas las condiciones climáticas (proporcional), sobre la base de personas con acceso a una ruta transitable todo el año (que viven a 2 kilómetros de una ruta todo el año) en la RNG (indicador básico)	n/d	Por determinar en los primeros 6 meses (Y%)	Y+2%	Y+5%	Y+8%	Y+10%	Anual	Datos sobre la población del INDEC o encuestas de los hogares, mapas poblacionales y de carreteras, uso de modelos de SIG	UCPyPFE Provincias
<i>Componente 2: Desarrollo institucional y gestión del Proyecto</i>									
Se elaboraron y se divulgaron públicamente los informes de desempeño anuales que indican los resultados logrados por las DPV que participan del componente de desarrollo institucional	Ninguno	Si	Si	Si	Si	Si	Anual	Informes sobre la situación del Proyecto	UCPyPFE Provincias

* Deben ingresarse los valores fijados como objetivo para aquellos años que cuenten con datos disponibles, no necesariamente en términos anuales.
n/d = no hay datos disponibles en este momento.

** Informe final de ejecución.

Fuente: PAD (17/11/2010).



Auditoría General de la Nación

Anexo 08: Perfil de Proyecto BIRF N°7991 – Marco de Resultados.

Objetivo de Desarrollo del Proyecto: Los objetivos de desarrollo del proyecto propuesto son: (i) facilitar el acceso de producción y población provincial a mercados y servicios, (ii) reducir los costos de transporte para usuarios de caminos, y (iii) mejorar la eficacia de la administración de activos viales provinciales

Indicadores de Resultados del Proyecto	Línea de Base (2009)	Valores Objetivo*					Frecuencia	Fuente de Datos/ Metodología	Responsabilidad por Recolección de Datos
		2010 (A1)	2011 (A2)	2012 (A3)	2013 (A4)	2014 (ICR)			
1. Facilitar el acceso de la producción y población provincial a los mercados y servicios <ul style="list-style-type: none"> - Parte de la población rural que tiene acceso a un camino apto para toda estación o vive dentro de los 2 km de un camino apto para toda estación. Basado en un número de personas con acceso a un camino apto para toda estación en la Región del Norte Grande 							Anual	Datos de población del INDEC, mapas de caminos y poblaciones, uso de modelos GIS.	UEP - UCPyPFE
2. Reducir los costos del transporte <ul style="list-style-type: none"> - Costos de operación de vehículos en caminos objetivo, medidos por vehículo-kilómetro en constantes dólares estadounidenses utilizando HDM4 - Aspereza del camino medida a través del IAI - Calidad de servicio medido a través de la percepción del usuario 							Semestral Anual Anual	Estudios de Caminos, Modelo de Costos de Usuario HDM-4 Estudios de Condición de Caminos Estudios de Usuarios de Caminos	UEP - UCPyPFE Provincias UEP - UCPyPFE Provincias UEP - UCPyPFE Provincias
3. Mejorar la eficacia de la administración del activo vial provincial <ul style="list-style-type: none"> - Número de provincias con planes de mantenimiento viales plurianuales y sistemas de administración de base de datos viales en su lugar 	0	0	1	1	2	2	Anual	Informes sobre el Progreso del Proyecto	UEP - UCPyPFE Provincias



Auditoría General de la Nación

Indicadores de Resultados Intermedios									
<i>Componente 1: Rehabilitación, Mejora y Reconstrucción de Caminos Provinciales</i>									
Número de km de caminos provinciales (no-rurales) rehabilitados, mejorados o reconstruidos							Semestral	Informes sobre Progreso de Proyectos	UEP - UCPyPFE
							Semestral		
							Anual	Estudios de Tráfico	UEP - UCPyPFE Provincias
Tráfico diario promedio anual (TDPA) en caminos objetivo								Informes Post-Finalización Estudios de Condición de Caminos	UEP - UCPyPFE
Evolución promedio de aspereza de redes sobre caminos provinciales objetivo									
<i>Componente 2: Fortalecimiento Institucional y Administración del Proyecto</i>									
Informes anuales de desempeño que indiquen resultados alcanzados por la DPV participando en el componente de fortalecimiento institucional preparado y diseminado públicamente.							Anual	Informes sobre Progreso de Proyectos, Finalmente Entregables	UEP - UCPyPFE Provincias
							Anual		
Número de planes de mantenimiento viales estratégicos plurianuales preparados y publicados							Anual	Informes sobre Progreso de Proyectos, Finalmente Entregables	UEP - UCPyPFE Provincias
Número de sistemas de administración de bases de datos establecidos en la DPV							Anual	Informes sobre Progreso de Proyectos, & Supervisión del Proyecto	UEP - UCPyPFE
Número de estudios técnicos institucionales, de administración y reforma financiera completados								Informes sobre Progreso de Proyectos, Finalmente Entregables	UEP - UCPyPFE

*Los valores objetivo deben ser consignados por los años durante los cuales los datos permanecerán disponibles, no necesariamente en forma anual.

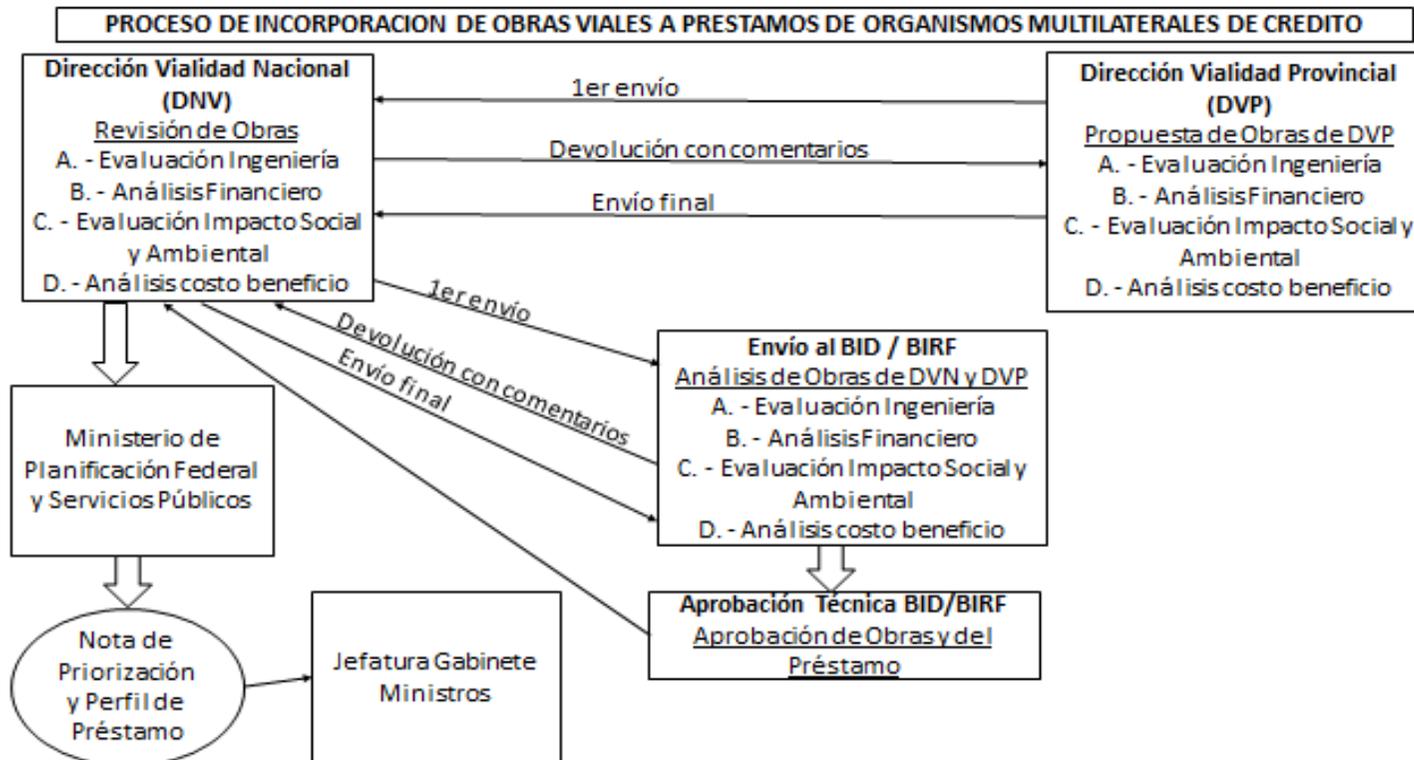


Fuente: Perfil Proyecto BIRF 7791.



Auditoría General de la Nación

Anexo 09: Proceso de Incorporación de Obras Viales Préstamos Organismos Multilaterales de Crédito.





Auditoría General de la Nación

Anexo 10: Análisis de Unidad Ejecutora Central de Préstamos Internacionales (UEC).

MODALIDAD TRADICIONAL DE UEC

- UNIDAD EJECUTORA CENTRAL
- FUNCIONES CENTRALIZADAS (Selección y Evolución de Obras)
- EVALUAR, SELECCIONAR Y ESTABLECER CONJUNTOS DE OBRAS VIALES Y ACTIVIDADES DE ASESORAMIENTO
- CIERRE DE DISEÑO DE FORMULACION DEL PROYECTO Y ELEVACION PARA APROBACION

MODALIDAD EN ORGANISMO DESCENTRALIZADO (DNV) DE UEC

- UNIDAD EJECUTORA CENTRAL (MINIMA)
- FUNCIONES DESCENTRALIZADAS EN AREAS ORGANIZATIVAS
- SELECCIÓN Y EVOLUCIÓN DE OBRAS VIALES
- EVALUACION ECONOMICA COMPLETA DEL 33% DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL (MUESTRA REPRESENTATIVA)



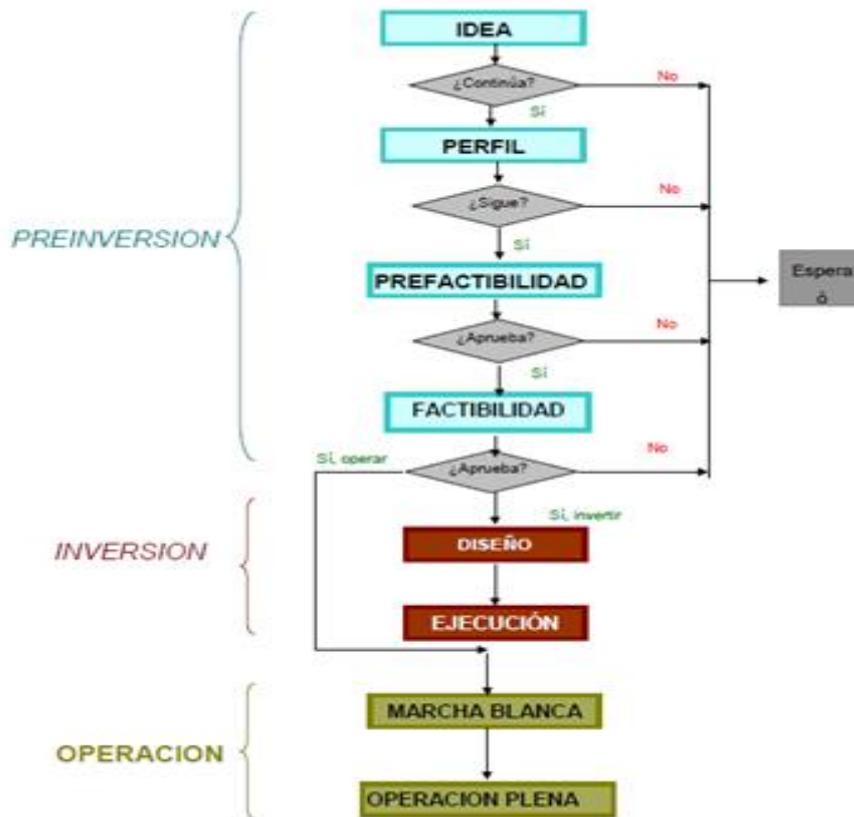
Auditoría General de la Nación

Anexo 11: Ciclo de Vida de Proyectos de Infraestructura con Inversión Pública.

En los Proyectos Sociales con Inversión Pública se destacan tres "Fases" básicas: **Pre-inversión, Inversión y Operación**. En la primera, se desarrollan las tareas de diagnóstico, formulación, evaluación ex ante y programación, que se asocian al desarrollo de la **Idea del proyecto, el estudio del Perfil, el análisis de Pre-factibilidad y el análisis de Factibilidad**. En la segunda Fase se reconocen las etapas de **Diseño y Ejecución**. Por último, la tercera fase, comienza con las actividades de producción y distribución de los bienes o servicios en la etapa de la "marcha blanca" para continuar con la etapa de la "operación plena" del Proyecto.

Sin embargo, hay proyectos sociales en los que deben cumplirse todas las etapas del ciclo de vida del proyecto, como en el caso de la construcción de hospitales, escuelas, viviendas, etc.

A continuación se desarrolla brevemente cada una de las etapas del ciclo del proyecto.



Fuente: Elaboración propia en base al Manual de Evaluación Socioeconómica de Proyectos de Inversión Pública del Ministerio de Desarrollo Social de la República de Chile.

Fase de Pre-inversión del Proyecto:

La pre inversión se divide en etapas con el objeto de minimizar el costo de los estudios que cada una de ellas requiere. Al final de cada una se plantean tres opciones:

⇒ **Abandonar el Proyecto**, si las relaciones existentes entre los costos y los objetivos perseguidos es claramente insatisfactoria;

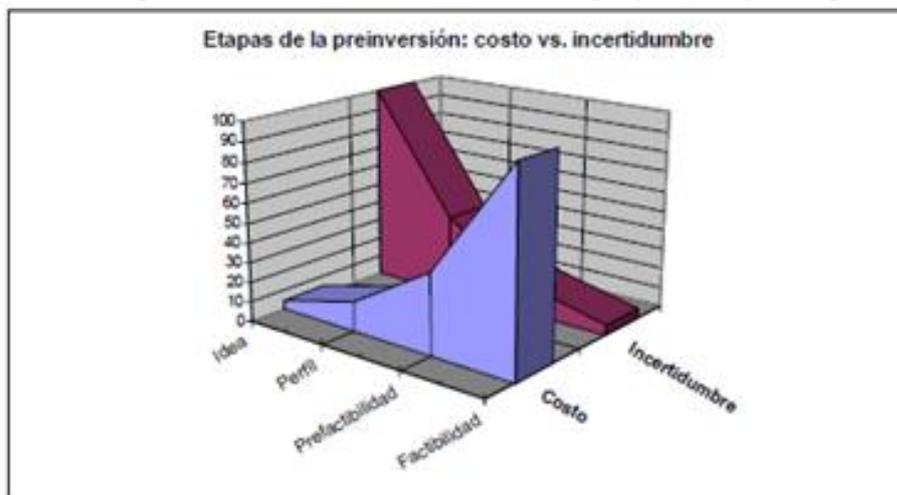


Auditoría General de la Nación

⇒ **Postergar el Proyecto**, si el proyecto es atractivo, pero no existen los recursos necesarios para llevarlo a cabo;

⇒ **Continuar el Proyecto**, cuando las relaciones entre las variables centrales que proporciona la metodología son satisfactorias y, al mismo tiempo, existen los recursos requeridos para implementarlo.

A medida que se avanza en las etapas, se obtiene información mayor (en cantidad) y más confiable. Esto disminuye el riesgo de implementar un proyecto “malo” pero, al mismo tiempo, aumentan los costos del análisis de las alternativas del Proyecto. La reducción de la incertidumbre implica el aumento de los costos, por lo tanto se deben realizar solo los estudios requeridos sólo cuando el tamaño del proyecto lo justifique.



Etapas de Fase de Pre-inversión⁵⁰:

Corresponde al proceso de elaboración de los estudios y análisis necesarios para la identificación, preparación y evaluación del proyecto, que permite resolver el problema o atender la necesidad que le da origen, de tal manera de disminuir los grados de incertidumbre sobre las decisiones de inversión.

El objetivo de esta fase es asegurar que el proyecto sea la mejor solución al problema identificado, es decir, que la alternativa seleccionada sea una solución superior a las demás alternativas y que el proyecto presente estándares técnicos e indicadores de rentabilidad eficientes respecto a proyectos similares. Una vez finalizada la fase de pre-inversión el tomador de decisiones podrá determinar si es conveniente realizar, aplazar o rechazar un proyecto o inversión con mayor certidumbre.

En este sentido, es necesario mencionar que, si bien la fase de pre-inversión no garantiza que el proyecto sea exitoso, sí ayuda a identificar todos aquellos factores que pueden ser críticos en su implementación. Dentro de la fase de pre-inversión es posible identificar las siguientes etapas:

1° Idea: consiste en la identificación de problemas, necesidades u oportunidades. En esta etapa es necesario considerar los enfoques y demandas de distintos grupos de interés, de la comunidad, de agencias públicas, privados, entre otros.

⁵⁰ Ministerio de Desarrollo Social, “Manual de Evaluación Socioeconómica de Proyectos de Inversión Pública”, (2015), Santiago, Chile.



Auditoría General de la Nación

2° Perfil: se realiza un diagnóstico de la situación actual, entendido como una descripción de lo que sucede al momento de iniciar el estudio en un área determinada, de tal manera de verificar la existencia de un problema, necesidad u oportunidad, a través del levantamiento de información y datos. A partir de este análisis, se obtiene una primera aproximación a las posibles alternativas de solución a la situación detectada, a partir de información de fuentes secundarias. Como resultado de esta etapa se puede:

- Descartar** las alternativas no factibles
- Seleccionar** alternativas posiblemente factibles y avanzar a la siguiente etapa
- Postergar** la solución al problema, mientras se adopta una cierta decisión por la autoridad

3° Pre-factibilidad: en esta etapa se realiza una evaluación más en detalle de las alternativas seleccionadas en la etapa de perfil. Se profundizan los estudios, considerando tanto información primaria como secundaria, de manera de disminuir la incertidumbre en la toma de la decisión. Como resultado de esta etapa se puede:

- Descartar** las alternativas no factibles
- Seleccionar** aquella alternativa que es técnica y económicamente preferible y elaborar un estudio de factibilidad
- Postergar** mientras se adopta una cierta decisión por la autoridad

4° Factibilidad: seleccionada la alternativa técnica y económicamente preferible en la etapa anterior, se procede al perfeccionamiento de la información de la alternativa escogida. Como resultado de esta etapa se puede:

- Pasar** a la etapa de diseño en la fase de inversión del proyecto
- Postergar** la solución al problema, mientras se adopta una cierta decisión por la autoridad

Evaluación ex ante en la Fase de Pre-inversión:

La evaluación ex- ante se realiza en la fase de pre-inversión del ciclo. El objetivo de ésta es analizar la rentabilidad social de la inversión, de tal manera de proporcionar elementos que ayuden a determinar cuál es el proyecto o la combinación de proyectos que maximicen el bienestar social. La evaluación ex- ante trata de simular el efecto de un proyecto antes de que éste se ponga en operación, identificando aquellas variables y grupos de individuos sobre los cuales se quiere intervenir. El nivel de detalle de la evaluación dependerá de si ésta se realiza a nivel de perfil, pre-factibilidad o factibilidad⁵¹.

Fase de inversión:

Si producto de la fase de pre-inversión se decide realizar el proyecto, se pasa a la fase de inversión. En esta fase se consideran todas las acciones destinadas a materializar la solución escogida y evaluada como conveniente desde el punto de vista técnico y económico. Dentro de esta fase es posible identificar las siguientes dos etapas: 1° Diseño: consiste en la elaboración detallada del diseño de arquitectura, ingeniería y/o especialidades según corresponda y del presupuesto de las obras 2° Ejecución: esta etapa consiste en la realización de las obras

Fase de Operación:

⁵¹ Los distintos enfoques que se pueden utilizar para realizar la evaluación ex ante son descritos en el Capítulo 3 del “Manual de Evaluación Socioeconómica de Proyectos de Inversión Pública”.



Auditoría General de la Nación

Una vez concluidas las obras necesarias para el correcto funcionamiento del proyecto, comienza la fase de operación. En esta fase el proyecto inicia la generación del producto, bien o servicio que va a dar solución al problema o va a permitir aprovechar las oportunidades identificadas en las fases previas.

Evaluación ex post⁵²

Los objetivos de la evaluación ex post son los de comprobar si efectivamente las iniciativas de inversión pública una vez ejecutadas, cumplieron con los objetivos esperados y con los resultados de corto, mediano y largo plazo, de acuerdo a lo estimado en las fases previas a la operación del proyecto. Por otra parte, también presentan la finalidad de formular, además, acciones correctivas para lograr los objetivos en los próximos diseños de proyectos de inversión pública.

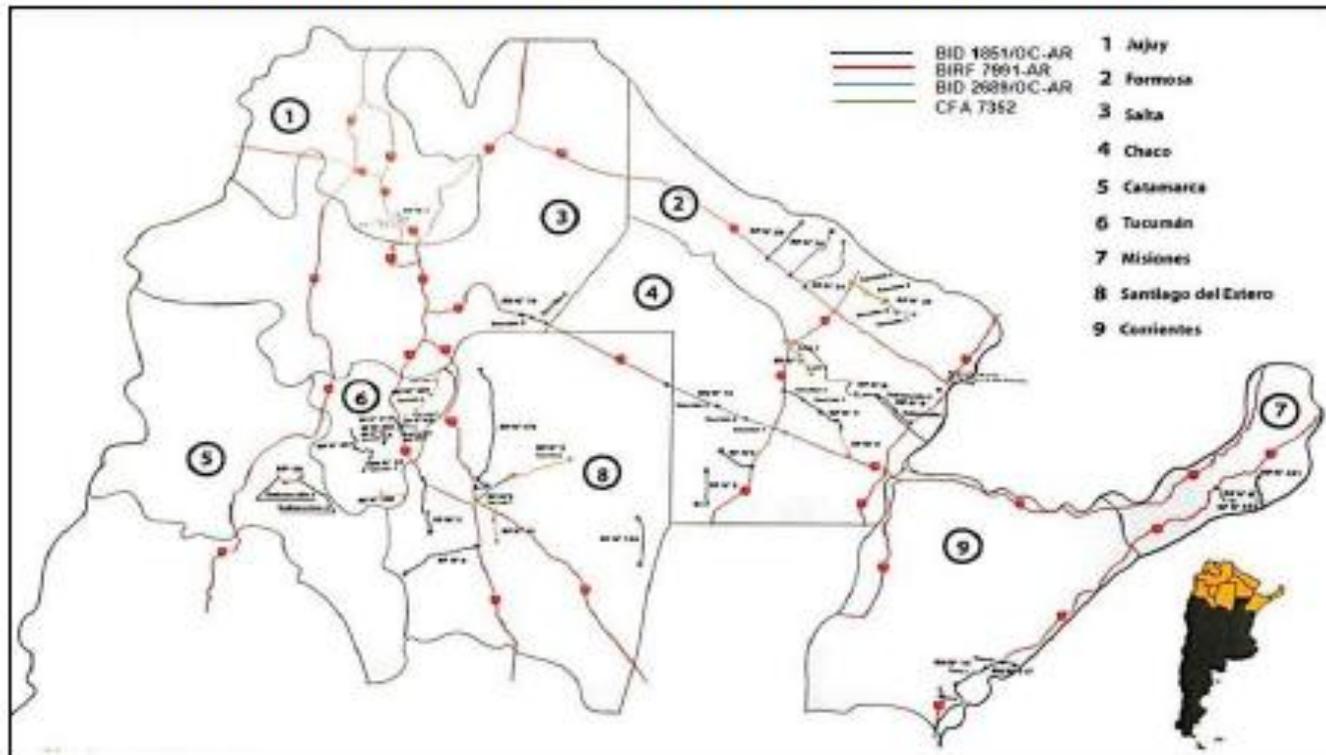
⁵² En el Capítulo 8 del “Manual de Evaluación Socioeconómica de Proyectos de Inversión Pública” se abordarán en detalle los objetivos de la evaluación ex post y como ésta se lleva a cabo, en el contexto del Sistema Nacional de Inversiones Públicas.



Auditoría General de la Nación

Anexo 12: Mapa del Proyecto de Infraestructura Vial del Norte Grande BID 3050.

Figura No.1: Intervenciones viales actuales en el Norte Grande Argentino





Auditoría General de la Nación

Anexo 13: Resultados Consolidados de Evaluación Económica BIRF N°7991.

Resultados de la evaluación económica

33. Se elaboró una evaluación económica agregada para todos los subproyectos señalados a fin de determinar la viabilidad económica general del Proyecto. En el cuadro A8-13 se presentan los resultados del análisis económico para las tres situaciones hipotéticas comentadas con anterioridad y resumidas a continuación:
- Hipótesis 1: Se toman en cuenta los beneficios directos que perciben los usuarios de rutas (con tránsito normal, generado, inducido y desviado) utilizando los estudios de tránsito y los supuestos presentados en este anexo (análisis tradicional de costo beneficio).
 - Hipótesis 2: Se tienen en cuenta los beneficios contemplados en la hipótesis 1, además de la valuación de los beneficios generados por aumentos en los precios de la tierra en la zona de influencia del subProyecto al costo económico.
 - Hipótesis 3: Se consideran los mismos elementos que en la hipótesis 2, además de otros beneficios exógenos para la RP n.º 3 en la provincia de Chaco (sobre todo, en turismo y educación).
34. Con el análisis tradicional, los resultados de la evaluación económica de los subproyectos viales señalados presentan un retorno económico positivo, con un VPN de US\$56,66 millones a precios de agosto de 2010 y una tasa de retorno económico interno del 20,98% a una tasa de descuento del 12% anual. La relación VPN/C da como resultado un valor de 0,39, que pone de relieve la fundamentación económica de las obras contempladas en el Proyecto.
35. En la hipótesis 3 (el análisis económico más sólido, que incorpora los beneficios exógenos con los datos disponibles), los resultados de la evaluación económica de los subProyectos viales señalados presentan un retorno económico positivo con un VPN de US\$90,07 millones a precios de agosto de 2010 y una tasa de retorno económico interno del 29,0% a una tasa de descuento del 12% anual. La relación VPN/C da como resultado un valor de 0,62, que destaca aún más la fundamentación económica de las obras contempladas en el Proyecto.
36. Los resultados resumidos de las tres situaciones hipotéticas se exponen a continuación, en el cuadro A8-14:



Auditoría General de la Nación

Cuadro A8-14. Resultados resumidos agregados del análisis económico

Subproyecto	Hipótesis 1		Hipótesis 2		Hipótesis 3	
	VPN (en millones de US\$)	Tasa de retorno económico interno	VPN (en millones de US\$)	Tasa de retorno económico interno	VPN (en millones de US\$)	Tasa de retorno económico interno
RP n.º 94, tramo desde Santo Tomé hasta Arroyo Chimiray, provincia de Corrientes	0,53	12,5%	7,27	20,0%	7,27	20,0%
RP n.º 3, tramo desde Pampa del Indio hasta Villa Río Bermejito, provincia de Chaco	0,22	12,1%	2,73	13,1%	4,84	13,9%
RP n.º 304, tramo desde Los Gutiérrez hasta Río Urueña, provincia de Tucumán	55,92	35,3%	77,95	53,1%	77,95	53,1%
TOTALES	56,66	21,0%	87,95	28,7%	90,07	29,0%

Análisis de sensibilidad

37. Se ha realizado un análisis de sensibilidad a fin de determinar la solidez de los resultados ante la posibilidad de variaciones en parámetros clave. Se determinó que las dos variables que más influyen en los resultados del análisis económico, y que son más susceptibles a posibles cambios, son el aumento de los costos de la construcción y la reducción de los beneficios por un tránsito más bajo que el supuesto. Los resultados del análisis de sensibilidad indican que el Proyecto mantiene la viabilidad económica en tres situaciones hipotéticas: i) un aumento del 20% en los costos de la construcción, ii) una reducción del

20% en los beneficios y iii) una combinación de aumento del 20% en los costos de la construcción y una reducción del 20% en los beneficios.

38. Los resultados del análisis de sensibilidad se presentan a continuación, en el cuadro A8-15.

Cuadro A8-15. Resultados del análisis de sensibilidad

Provincia	Tasa de rendimiento económico (%)			
	Caso base	A: Costos +20%	B: Beneficios -20%	Caso combinado A y B
Corrientes: RP n.º 94	20,05%	16,88%	16,25%	13,73%
Chaco: RP n.º 3	13,91%	11,68%	11,21%	9,27%
Tucumán: RP n.º 304	53,07%	44,29%	42,49%	35,21%
Total	28,99%	24,19%	23,22%	19,33%

39. Para que el Programa en su totalidad (como suma de los subproyectos señalados) tenga un VPN igual a cero, los costos deberían incrementarse el 130%, los beneficios deberían reducirse el 57%, o los costos deberían aumentar, al tiempo que se redujeran los beneficios, el 40%, respectivamente.



Auditoría General de la Nación

Anexo 14: Análisis de desvíos de plazos de Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

Contrato de Préstamo	N° Proyecto	Nombre del Proyecto / Programa	Aprobación PEN	Fecha de inicio original	Fecha de inicio vigente	Fecha de cierre original	Fecha de cierre vigente	Organismo Ejecutor (1)	Monto del Préstamo (en millones de USD)	Aporte local (en millones de USD)	Costo total (en millones de USD)	Desvío de plazos en meses
BID N°1851	AR-L1014	Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande	28/02/2007	29/03/2007	Decreto 302/2007 BO: 29/03/2007	29/03/2013	30/05/2018	DNV	1.200	300	1.500	5 años y 3 meses
BID N°2698	AR-L1133	Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande II	01/02/2012	17/07/2012	Decreto 1116/2012 BO: 17/07/2012	31/07/2017	31/03/2021	DNV	300	33,5	333,5	3 años y 5 meses
BID N°3050	AR-L1144	Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande III	30/10/2013	11/02/2014	Decreto 145/2014 BO: 11/02/2014	26/03/2019	26/03/2021	DNV	300	33,5	333,5	2 años
BIRF N°7991	P-120198	Proyecto de Infraestructura Vial del Norte Grande	20/12/2010	15/03/2011	Decreto 265/2011 BO: 15/03/2011	30/06/2016	01/12/2019	DNV	400	100	500	3 años y 6 meses

Fuente: Elaboración propia en base a documentos de Proyecto.

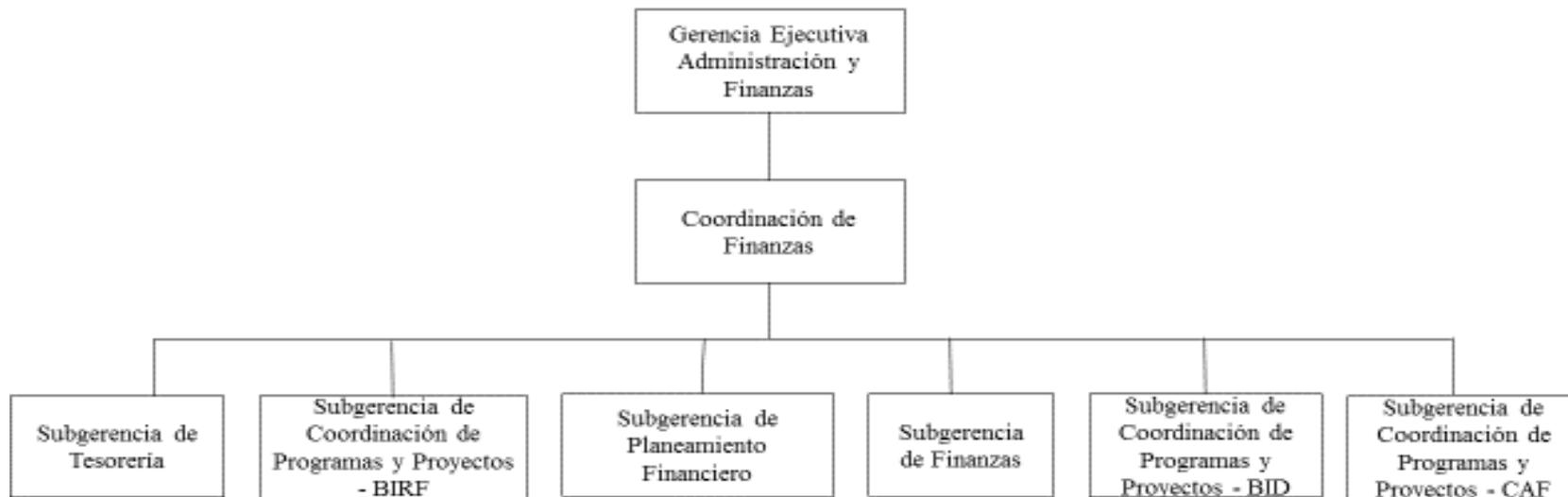
(1) Nota: Organismo Ejecutor hasta diciembre de 2015 UCPyPFE y DNV (subejecutor), posteriormente Ministerio del Interior y desde octubre de 2016 (en base a la Decisión Administrativa N°1204/2016) el organismo ejecutor es la DNV.



Auditoría General de la Nación

Anexo 15: Organigrama de Subgerencias BID y BIRF de la DNV.

Organigrama de Subgerencias BID y BIRF de la DNV



Fuente: Elaboración propia en base a documentación suministrada por DNV.



Auditoría General de la Nación

Anexo 16: Observaciones de los Informes sobre Control Interno de la Auditoría Externa referente a Organigrama y POA – año 2016 y 2017.

Observaciones referentes a Organigrama.

Préstamo / Año	2016	2017
BID N°2698	Concentración de tareas.	<ul style="list-style-type: none"> • Concentración de tareas. En 2017 se subsanaron las siguientes observaciones de años anteriores: <ul style="list-style-type: none"> • Sugerencia de cambios en la estructura de Dirección del Programa. • Rotación de puestos claves en la Unidad Coordinadora. • Falta de un organigrama formal aprobado y comunicado.
BID N°3050	<ul style="list-style-type: none"> • Cambios en la estructura de Dirección del Programa. • Falta de un organigrama formal aprobado y comunicado. • Rotación de puestos claves en la Unidad Coordinadora. • Concentración de tareas. • Posiciones vacantes en la estructura organizacional de la Unidad Ejecutora. 	<ul style="list-style-type: none"> • Concentración de tareas. • Posiciones vacantes en la estructura organizacional de la Unidad Ejecutora. • Cambios en la estructura de Dirección del Programa. En 2017, se subsanaron las siguientes observaciones de años anteriores: <ul style="list-style-type: none"> • Falta de un organigrama formal aprobado y comunicado. • Rotación de puestos claves en la Unidad Coordinadora.
BIRF N°7991	A partir de octubre de 2016 pasaron a depender de DNV: La estructura del Programa no se encuentra definida, no se han designado los puestos claves, ni cubierto de los puestos vacantes, luego del traspaso que se ha realizado de organismo ejecutor.	La estructura vigente al 31/12/2017 no se encuentra acorde a la estructura que figura estipulada en el Manual Operativo que se encontraba vigente. Cabe destacar que se ha elaborado un nuevo Manual Operativo que contempla la nueva estructura. Sin embargo, a la fecha no se ha obtenido la No Objeción del BIRF a este nuevo Manual.
BID N°1851	<ul style="list-style-type: none"> • Mudanzas sucesivas con el consiguiente traslado y, en ciertos casos, pérdida de documentación. • Asignación y reubicación física de personas, de cargos y de funciones en más de una oportunidad. • Alta tasa de rotación de personal en puestos de varios niveles dentro de la estructura. • Problemas diversos de desorganización operativa en la Unidad Ejecutora, en relación al programa de préstamo, que afectaron el proceso de auditoría, provocando retrasos en la preparación y entrega de la información solicitada. En ciertos casos, los relevamientos debieron ser duplicados ante los cambios producidos en la estructura de la entidad, ya que perdían vigencia. Todo esto sumado a demoras para localizar físicamente la misma. 	Sin Obs. Se subsanó la observación del año anterior.

Fuente: Elaboración propia en base a los Informes sobre Control Interno de la Auditoría Externa de los años 2016 y 2017.



Auditoría General de la Nación

Observaciones referentes a POA.

Préstamo / Año	2016	2017
BID N°2698	Demoras en la actualización del Plan de Adquisiciones del Programa en el sistema SEPA.	Demoras en la actualización del Plan de Adquisiciones del Programa en el sistema SEPA.
BID N°3050	<ul style="list-style-type: none">• El plan operativo anual del programa (POA) no se encuentra actualizado. En 2016, se subsanó la siguientes observación de años anteriores: <ul style="list-style-type: none">• Demoras en la actualización del Plan de Adquisiciones del Programa en el sistema SEPA.	El plan operativo anual del programa (POA) no se encuentra actualizado.
BIRF N°7991	El proyecto utiliza el SEPA y lo actualiza periódicamente	No hemos observado que el Proyecto haya elaborado un Plan Operativo Anual (POA) para el año 2017.
BID N°1851	Sin Obs.	Sin Obs.

Fuente: Elaboración propia en base a los Informes sobre Control Interno de la Auditoría Externa de los años 2016 y 2017.



Auditoría General de la Nación

Anexo 17: Análisis de Perfiles de Proyecto y Dictámenes DNIP - Res. 108/2009 MECON.

		BIR 7991- DNIP			BID 2698 - DNIP			BID 3050 -DNIP		
		N°	Fecha	Detalle	N°	Fecha	Detalle	N°	Fecha	Detalle
Etapa Inicial.										
1	Nota de Priorización de Necesidades de Inversión.	1	14/02/2010	Nota UCPyPFE 31.307 - Solicitud de Priorización.	1	11/03/2011	Nota Solicitando la priorización.	1	07/12/2012	Nota Solicitando la priorización.
2	Perfil de Proyecto.	1	01/01/2010	Perfil del Proyecto (Enero 2010).	1	11/03/2011	Perfil del Programa "Ampliación del Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande" (Marzo 2011) - Nota elevando Perfil del Proyecto.	1	05/10/2012	Perfil del Programa (1) - Memo Elevación del Perfil del Proyecto.
1° Etapa: Inicio Gestión (IG) Operaciones de Crédito.										
Paso 1: Obtención "Dictamen Previo de Pre factibilidad Económica Técnica".										
3	Nota de DNPOIC a DNIP.	1	07/10/2010	Memo DNPOIC N° 437. Solicitud de Autorización a Negociar	1	07/04/2011	Solicitud de Dictamen a DNIP.	1	07/12/2012	Solicitud de Dictamen a DNIP.
4	Nota DNIP a JGM –IG.	1	22/10/2010	Memo DNIP N° 470	1	06/05/2011	Nota DNIP conformidad Dictamen Técnico - Inicio de Gestión.	1	28/12/2012	Respuesta DNIP.
5	Dictamen DNIP de Inicio de Gestión.	1	23/03/2010	Informe Técnico N° 10/2010	1	01/05/2011	Informe Técnico N°11/2011 (Mayo 2011).	1	01/12/2012	Informe Técnico de Préstamo 35/12 -
2° Etapa: Viabilidad a la Operación y a la Autorización a Negociar (AN).										
Paso 1: Obtención "Dictamen Previo de Pre factibilidad Económica Técnica".										
6	Notas - Autorización a Negociar.		07/10/2010	Nota pedido de DNPOIC a DNIP - Autorización a Negociar	1	12/10/2011	Nota pedido de DNPOIC a DNIP - Autorización a Negociar.	1	11/07/2013	Nota pedido de DNPOIC a DNIP - Autorización a Negociar.
7	Notas - Autorización a Negociar.		22/10/2010	Nota Rta. DNIP a DNPOIC. Memo respuesta a solicitud de Informe Técnico (adjunta Informe Técnico)	1	21/10/2011	Nota Rta. DNIP a DNPOIC. Memo respuesta a solicitud de Informe Técnico.	1	24/07/2013	Nota Rta. DNIP a DNPOIC.
8	Notas - Autorización a Negociar.				1	01/07/2013	Informe de Préstamo 24/13 (Julio 2013).	1	S/D.	Borrador de Propuesta de Préstamo: Perfil Actualizado.
9	Dictamen DNIP de Autorización a Negociar.		01/10/2010	Informe Técnico N°35/2010 (Octubre 2010)	1	01/10/2011	Dictamen Técnico N°34/11 (Octubre 2011).	1	01/07/2013	Informe de Préstamo 24/13 - (Pág. 1/7)
Total		5			9			9		

Fuente: Elaboración propia en base a expediente de préstamos suministrados.



Auditoría General de la Nación

Anexo 18: Préstamo BID N° 1851 - Cuadro Propuesta Inicial vs. Ejecutado

Ruta	Propuesto			Ejecutado (1)				COSTOS Propuesto vs Ejecutado
	Long KM.	Costo Inicial USD MM	Costo MM USD / KM	Km Construidos	Costo Final USD MM	Costo MM USD / KM	KMS Propuesto vs Ejecutado	
RVN	867,2	976,7	1,13	294,78	636,48	2,16	33,99%	65,17%
RVP	597,6	290,2	0,49	785,81	836,91	1,07	131,49%	288,39%
SUBTOTAL	1.464,8	1.266,9	0,86	1.080,6	1.473,39	1,36	73,77%	116,30%
				73,77%	116,30%			
Pagos 2698 RVN	0,0	0,0		0,88	1,9	2,16		
Pagos 2698 RVP	0,0	0,0		7,94	8,5	1,07		
Pagos 3050 RVP	0,0	0,0		8,22	8,8	1,07		
Subtotal				16,2	17,30			
Total	1464,8	1266,9		1.098,4	1.493,8	1,36	101,98%	
				74,98%	117,91%			

(2) Plazo vigente del Proyecto: 29-03-07 al 30-05-18

Fuente: Informe Final Préstamo BID N° 1851

Detalle por tipo de Obras Componente A y B – Préstamo BID N°1851/OC-AR

	Obras	Total Km	Km de Ampliación	Km de Mejora	Km de Rehabilitación
Obras en la red Vial Nacional	10	por 295Km.	202,78	0	92
Obras en la red Vial Provincial	21	por 786 Km.	13,16	548,9	223,75
Total de Obras Intervenidoas	31	por 1080Km.	215,94	548,9	315,75

Fuente: Dirección Nacional de Vialidad, Subgerencia de Coordinación de Programas y Proyectos BID.



Auditoría General de la Nación

Anexo 19: Comentarios del Auditado

Comentarios de DNFOIC



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2020 - Año del General Manuel Belgrano

Nota

Número: NO-2020-15451882-APN-DNFOIC#SAE

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Lunes 9 de Marzo de 2020

Referencia: Respuesta a Nota N° 887 del 17 de diciembre de 2019 de la Auditoría General de la Nación; Proyecto Informe de Auditoría – AIC, 199/18.

A: Dr. Francisco Javier FERNÁNDEZ (Auditor General de AGN),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación a la Nota de la referencia por la cual se adjunta el Proyecto de informe: Examen Especial de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande: Contratos de Préstamos BID Nos. 1851/OC-AR, 2698/OC-AR y 3050/OC-AR y Contrato de Préstamo BIRF N° 7991-AR, a fin de que se formulen las observaciones y/o comentarios que se estime pertinentes.

En primer lugar, en la página N° 8 del Proyecto de Informe cuando se detalla el "Alcance" se expresa que se "revisará el funcionamiento de las Unidades Ejecutoras Centrales (UEC) de cada uno de los préstamos seleccionados". Es relevante aclarar, que esta Dirección Nacional de Financiamiento con Organismos Internacionales de Crédito dependiente de la Subsecretaría de Relaciones Financieras Internacionales para el Desarrollo de la Secretaría de Asuntos Estratégicos de la Presidencia de la Nación no tiene funciones de Unidad Ejecutora Central de ninguno de los contratos de Préstamos objeto del Proyecto de Informe.

Desde esta perspectiva, cabe señalar, que si bien se ha realizado un análisis general del documento enviado, se han de realizar comentarios sobre los aspectos que se relacionan directamente con las competencias y actuación de la entonces Dirección Nacional de Proyectos con Organismos Internacionales de Crédito, a saber:

Se trata de expedientes tramitados en papel registrados por el sistema "COMDOC" utilizado por la jurisdicción del



Auditoría General de la Nación

entonces Ministerio de Economía. Desde esta perspectiva, se adjuntan las planillas de seguimiento de los cuatro (4) expedientes, a saber:

1. EX-S01-0042750/2007 por el cual se ha tramitado el proyecto de decreto PROY-S01-0001867/2007 que dio lugar a la aprobación del modelo de Contrato de Préstamo BID N° 1851/OC-AR “Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande”, según la planilla de seguimiento por Sistema COMDOC no se encuentra en dependencias de la Subsecretaría de Relaciones Financieras Internacionales para el Desarrollo, sino en jurisdicción del entonces Ministerio de Obras Públicas.
2. EX-S01-0475411/2011 se tramitó el proyecto de decreto aprobatorio del Modelo de Contrato de Préstamo BID N° 2698/OC-AR “Programa de Infraestructura Vial del Norte Grande II” y por el EX-S01-0256676/2013 se ha tramitado el proyecto de decreto aprobatorio del modelo de Contrato de Préstamo BID N° 3050/OC-AR “Programa de Infraestructura Vial Norte Grande III”, que se encuentra en nuestras dependencias.
3. EX-S01-0426873/2010 por el cual se ha tramitado el proyecto de decreto aprobatorio del Contrato de Préstamo BIRF N° 7991-AR “Proyecto de Infraestructura Vial del Norte Grande”, se encuentra en nuestras dependencias.

Un aspecto a tener en cuenta es que la Resolución N°108 del 16 de marzo de 2009 MECON es de fecha 16 de marzo del 2009, es decir, posterior a la tramitación del expediente por el que se tramitó el Contrato de Préstamo N° 1851/OC-AR.

En cuanto a los hallazgos puntuales citados en el texto se pueden realizar los siguientes comentarios:

HALLAZGO 1:

a) HALLAZGO CONSIGNADO EN E. 1. “HALLAZGOS RELACIONADOS CON CIRCUITOS DE SOLICITUD DE APROBACIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA CON FINANCIAMIENTO INTERNACIONAL”

E.1.1. CARENCIAS EN LOS PERFILES DE PROYECTO DE LOS PRESTAMOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL (págs. 33-36)

Se menciona en lo pertinente:



Auditoría General de la Nación

Evidencia y Análisis:

Se solicitaron los "Perfiles de Proyecto" y los correspondientes "Dictámenes de Prefactibilidad Económica Técnica" de los préstamos auditados. Cabe destacar al respecto que, de la información solicitada, se suministraron por parte de DNPOIC y de DNIP, los perfiles de proyectos y respectivos dictámenes, según consta en el cuadro a continuación:

Cuadro N°7: Perfiles de Proyectos de Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

Informes Técnicos con Dictámenes de Prefactibilidad Económica Técnica	Perfil de Proyecto Inicio de Gestión (IG)	Perfil de Proyecto Autorización a Negociar (AG)	Matriz de Marco Lógico ²⁴ (Diseño de Metas de Impacto y de Resultados)	Evaluación Económica (Análisis Costo Beneficio)
1.-Préstamo BIRF N° 7991	Enero 2010	Octubre 2010	Incompleto	Completo
2.-Préstamo BID N° 2698	Marzo 2011	S/D	Incompleto	Incompleto
3.-Préstamo BID N° 3050	Octubre 2012	Propuesta de Préstamo BID N° 3050	Completo	Incompleto

Fuente: Elaboración propia en base a expedientes de préstamos suministrados.

COMENTARIO 1:

En cuanto los aspectos mencionados corresponden a intervenciones que resultan de competencia de la Dirección Nacional de Inversión Pública y no competen a esta Dirección Nacional, por lo tanto, no existen comentarios que formular.

HALLAZGO 2:

b) HALLAZGO CONSIGNADO EN E. 1. "HALLAZGOS RELACIONADOS CON CIRCUITOS DE SOLICITUD DE APROBACIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA CON FINANCIAMIENTO INTERNACIONAL"

E.1.2. "DEBILIDADES DEL CIRCUITO DE NEGOCIACIÓN Y APROBACIÓN DE LOS PRÉSTAMOS INTERNACIONALES" (págs. 37-39)

En lo pertinente AGN indica:

1.-Con respecto a la información suministrada por la DNPOIC, se pudo verificar que los expedientes de los préstamos del BIRF N°7991, del BID N°2698 y del BID N°3050 se encontraban incompletos, careciendo de algunos de los principales dictámenes solicitados por la Resolución N° 108/2009 MECON.

2.-En relación al mencionado circuito de "Negociación y Aprobación" de Convenios de Préstamos Internacionales, se solicitaron los expedientes de los cuatro (4) préstamos auditados en las Subgerencias de préstamos BID y BIRF de la DNV, pero no fue posible verificarlos, ya que los expedientes no fueron suministrados.



Auditoría General de la Nación

Evidencia y Análisis:

Con respecto a los expedientes elaborados por la DNPOIC para los préstamos auditados, se informó que el desarrollo de los expedientes de préstamos tiene por finalidad el registro de la documentación del proceso de “Negociación y Aprobación” del Convenio de Préstamo.

En el análisis de los mismos, se detectó que los expedientes recibidos se encontraban incompletos, en particular a lo referido a los dictámenes requeridos por la norma mencionada según se detalla en el cuadro a continuación:

Cuadro N°8: Dictámenes de la Resolución N° 108/2009 MECON.

DICTAMEN / PRÉSTAMO	BIRF N°7991 (15/03/11) (1)	BID N°2698 (17/07/12) (1)	BID N°3050 (11/02/14) (1)
ONP	1	No dispone	No dispone
ONCP	1	No dispone	1
BCRA	1	1	1
INDEC	1	No dispone	No dispone
TOTAL	4	1	2

1: Fecha de inicio según Decretos correspondientes en el Boletín Oficial.

Fuente: Elaboración propia en base a información de expedientes de préstamos suministrados.

COMENTARIO 2:

- En cuanto al Contrato de Préstamo BID N° 1865/OC-AR el pertinente expediente no obra en nuestras dependencias. No obstante, consta en la planilla de seguimiento del mismo la intervención de los Servicios Jurídicos previos a la aprobación del decreto y, de este modo, se garantiza que se han cumplido todos los pasos de la tramitación sin observaciones.
- En cuanto al Contrato de Préstamo BID N° 2698/OC-AR se han cumplido todos los pasos de la pertinente tramitación del proyecto de decreto aprobatorio del modelo de contrato, tal como consta en la planilla de seguimiento que se ha acompañado a la presente y la intervención de los servicios jurídicos del entonces Ministerio de Economía y Finanzas y de Secretaría Legal y Técnica de Presidencia de la Nación que aseguran el cumplimiento de la normativa vigente.
- En cuanto al Contrato de Préstamo BID N° 3050/OC-AR se adjuntan en copia el Dictamen DGAJ N° 242853 del 9 de diciembre de 2013 del entonces Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, el Memorando DNPOIC N° 465 del 12 de diciembre de 2013, Provisorio N° 3877 de la Dirección General de Asuntos Jurídicos de Secretaría Legal y Técnica de Presidencia de la Nación (se agregan en copias a la presente) donde consta que se han cumplido todos los pasos de la tramitación del pertinente proyecto de decreto para la aprobación del modelo de contrato.
- En cuanto al Contrato de Préstamo BIRF N° 7991-AR se detallan a continuación los números de folios donde se encuentran todos los informes y dictámenes atinentes a la tramitación: i) Oficina Nacional de Crédito Público (ONCP): Memorando ONCP N° 434 del 7 de octubre de 2010 (folios 25 al 34); ii) Oficina Nacional de Presupuesto (ONP): CI N° 5834 del 14 de octubre de 2010 (folios 35 y 36), iii) Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC): Memorando de 9 de noviembre de 2010 (folios 8 al 13), ii) Banco Central de la República Argentina (BCRA): Expediente N° 61259/10 del 18 de noviembre de 2010 (folio 7).

Además, el expediente cuenta con los siguientes informes no mencionados en el Informe de AGN y que fueron



Auditoría General de la Nación

solicitados en el marco de la Resolución N° 108/2009 del entonces Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, a saber: x) Dirección Nacional de Inversión Pública (DNIP): Memorando DNIP N° 470 22 de octubre de 2010 (folios 14 al 20). Asimismo, en el folio N° 20 de este Informe Técnico a modo de “Recomendaciones” se expresa que: “Del análisis realizado se entiende que la presentación cumple con la Disposición N° 1/2005 de la DNIP, en términos de la Información allí requerida. Se estima en consecuencia que puede darse continuidad a las gestiones para obtener el financiamiento solicitado”; xx) Dirección Nacional de Impuestos (DNI): Memorando N° 730 del 8 de octubre 2010 (folios 21 al 24).

Resulta relevante destacar, además, que ha intervenido la Dirección General de Asuntos Jurídicos del entonces Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, Dictamen DGAJ N° 222422 del 30 de noviembre de 2010 (folios 325 y 326), no presentando Objeciones para la continuación del trámite. Asimismo, ha intervenido sin observaciones la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría Legal y Técnica de la Presidencia de la Nación (folios 330 al 336), en forma previa a la firma del Decreto N° 265/2011.

(Se adjuntan en copias todos los documentos citados en este punto).

HALLAZGO 3.

c) HALLAZGO CONSIGNADO EN E. 1. “HALLAZGOS RELACIONADOS CON CIRCUITOS DE SOLICITUD DE APROBACIÓN DE PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA CON FINANCIAMIENTO INTERNACIONAL”

E.1.3. INEXISTENCIA DE UN EXPEDIENTE ÚNICO O ARTICULADO DE CADA PRESTAMO DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL NORTE GRANDE (págs 39-41)

En lo pertinente, se indica como hallazgo:

Situación Encontrada:

Se identificó la existencia de expedientes para cada uno de los Préstamos de Infraestructura del Norte Grande, desarrollados respectivamente por la DNPOIC del Ministerio de Hacienda y por la información disponible en la DNIP de la Jefatura de Gabinete (JGM).

Con respecto a los expedientes elaborados por la DNPOIC para los préstamos auditados, se informó que el desarrollo de carpetas de préstamos tiene por finalidad el registro de la documentación del Proceso de “Negociación y Aprobación” de Convenios de Préstamos, para las “principales Etapas y Pasos” establecidos en la Res. N° 108/2009 MECON para

dicho proceso. Y en relación a la información de los expedientes suministrados por la DNIP, se verificó que los mismos abarcan las etapas establecidas en la Disposición DNIP N° 01/2005 y DNIP N° 01/2012.

COMENTARIO 3.

Cabe aclarar, que las actuaciones correspondientes a los Contratos de Préstamos auditados, han seguido el procedimiento contemplado en la referida Resolución ex MECON N° 108/2009, de manera que la entonces Dirección Nacional de Proyectos con Organismos Internacionales de Crédito procedió de manera correcta y solicitó



Auditoría General de la Nación

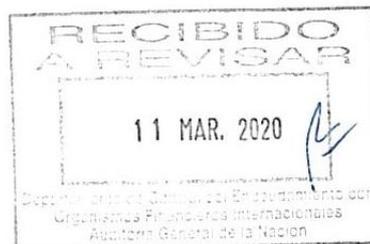
e incorporó en cada expediente del trámite de decreto, las respectivas intervenciones previstas en la referida norma, incluidas aquellas que correspondían a otras jurisdicciones, tales como las de la Dirección Nacional de Inversión Pública (DNIP). Por tanto, la tramitación para la aprobación del modelo de contrato de préstamo correspondiente en cada caso y normativamente prevista incluyendo todas las intervenciones requeridas, sin perjuicio de la existencia de actuaciones que otras jurisdicciones pudieron haber abierto en función de sus requerimientos internos.

Finalmente, esta Dirección Nacional pone a disposición de esa Auditoría General de la Nación tanto al personal técnico como toda la documentación obrante en nuestras dependencias a fin de poder cumplimentar con éxito la redacción final del Proyecto de informe "Examen Especial de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande: Contratos de Préstamos BID Nros. 1851/OC-AR, 2698/OC-AR y 3050/OC-AR y Contrato de Préstamo BIRF N° 7991-AR.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE
Date: 2020.03.09 19:59:47 -03:00

Leandro Adrian Gorgal
Director Nacional
Dirección Nacional de Financiamiento con Organismos Internacionales de
Crédito
Secretaría de Asuntos Estratégicos



Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL
ELECTRONICA - GDE
Date: 2020.03.09 20:00:25 -03:00



Auditoría General de la Nación

Comentarios de la Dirección Nacional de Vialidad



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2020 - Año del General Manuel Belgrano

Nota

Número: NO-2020-26994090-APN-AYF#DNV

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Martes 21 de Abril de 2020

Referencia: PROYECTOS DEL NORTE GRANDE - Nota N° 829/19 A-05. Respuesta al Proyecto de Informe de Auditoría

A: Francisco Javier Fernández (Auditoría General de la Nación),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, con relación a la Nota 829/19/A-05, por la cual se adjunta el Proyecto de Informe: Examen Especial de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande: Contratos de Préstamos BID 1851/OC-AR, 2698/OC-AR y 3050/OC-AR y Contrato de Préstamo BIRF 7991-AR, a fin de que se formulen las observaciones y comentarios que se estime pertinentes. Al respecto, y dado que la Dirección Nacional de Vialidad, se hizo cargo de los mencionados Préstamos, con fecha 30 de octubre 2016, a través de la D.A 1204/2016 (período que abarca el Informe: 2007-2017), y no habiendo formado parte del proceso previo a la ejecución: identificación, preparación, negociación y aprobación, es que nuestras respuestas estarán orientadas solamente a los aspectos que tengan que ver justamente con la mencionada ejecución, y con el cierre, y esto último, en los casos que correspondan. Al respecto, también nos remitimos al cuadro de página 13, del Proyecto de Informe, el cual incluye la información respecto de las fechas de inicio de cada uno de los Programas objeto de la Auditoría. Al momento de emitir la presente respuesta, sólo han cerrado, el Préstamo BID 1851/OC-AR y el Préstamo BIRF 7991-AR.

Como marco general, respecto de la documentación que se recibió en el traspaso, a partir de 30 de Octubre de 2016, fue la que tenía el Ministerio del Interior al mencionado momento, y era donde residía la Unidad Ejecutora de los mencionados Préstamos (UCPyPFE). Previa a esto, la mencionada Unidad tenía asiento en el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, y parte del equipo trabajaba en una oficina que se alquilaba en



Auditoría General de la Nación

el Microcentro de la CABA.

Además, en el Proyecto de Informe, se mencionan otros Organismos (DNPOIC, DNIP), los que entendemos, deberían dar respuesta en los temas que les atañen.

Página 31: Limitaciones al Alcance.

Al respecto, y en concordancia con lo mencionado precedentemente, la Dirección Nacional de Vialidad no cuenta con los Expedientes Originales de los Préstamos objeto de la Auditoría, dado que no fueron entregados en el momento del traspaso (DA 1204/16). Lo mismo, respecto de los Perfiles de Proyecto y de Informes con Dictamen de Prefactibilidad Económica Técnica del Proyecto BID 1851

Página 31: Hallazgos: nos remitimos a lo mencionado en el párrafo anterior.

Página 40: Respecto del Informe final de Préstamo BID 1851/OC-AR, fue aprobado por el BID, mediante Nota CSC/CAR 3312/2018, cumpliendo con las exigencias del Banco. Al momento de la emisión por parte del Auditor, del Proyecto de Informe, el BID ya había emitido su Informe de cierre, poniendo a disposición de la Auditoría el mismo. Respecto del otro Préstamo ya cerrado, BIRF 7991-AR, al momento de la emisión del presente Proyecto de Informe, la Dirección Nacional de Vialidad, ya había emitido el Informe de cierre, el cual se encuentra aprobado por el Banco. Se pone a disposición de la Auditoría el mencionado Informe. Además, el BIRF está trabajando en el Informe de Cierre, desde el lado del Banco, del mencionado Préstamo. Un hecho que queremos destacar, es que la actual gestión, promoverá Evaluaciones Ex Post de todos los Programas con Financiamiento Externo que estén bajo la órbita de la Dirección Nacional de Vialidad.]

Página 44: Hallazgos relacionados con Impactos y Resultados de los Proyectos de Infraestructura Vial del Norte Grande / Cumplimiento parcial en el Seguimiento de las "Metas de Impacto y de Resultados". Respecto de los Informes de Seguimiento Semestrales, cumplen con las exigencias de los Bancos, en cuanto a la información que los mismos deben contener. Además, los Bancos (BID/BIRF), varias veces al año realizan Revisiones de Cartera y Misiones, donde se sigue y analizan los Impactos y Resultados de los distintos Proyectos. Mencionamos además, que cada Informe Semestral, cuenta con la No Objeción respectiva, y forman parte de la información que recaban los Auditores Externos todos los años, como parte de la Información necesaria en el análisis de los Estados Financieros, y en lo que hace al análisis de Control Interno.

Página 46: Respecto de la no inclusión de indicadores de Impacto a nivel Macroeconómico en los Informes Semestrales, es un tema que excede al Ejecutor, y no es requerido por los Bancos. Al respecto nos remitimos a lo antedicho respecto del Proyecto de Informe, Página 44.

Página 47: Carencia de Seguimiento de Metas de Impacto y de Resultados, en el Informe Final del Préstamo BID 1851. Al respecto nos remitimos a lo ya expresado a lo largo de nuestra respuesta: El Informe, que cuenta con la No Objeción del Banco, cumple con los requerimientos que el Banco exige en lo que respecta a su contenido. Además, a la fecha de emisión del Proyecto de Informe de Auditoría, el Banco ya había emitido su propio Informe respecto del Préstamo BID 1851/OC-AR, el cual está a disposición del Auditor para el análisis.

Página 48: Con respecto a los comentarios del Auditor sobre el Informe Final del Préstamo BID 1851/OC-AR, se toma nota de los mismos, pero nos remitimos a lo ya expuesto en párrafos anteriores.

Página 49: Respecto de la carencia de POA, el mismo se encuentra plasmado en los Informes Semestrales, entregados a los Bancos (BID/BIRF), y con No Objeción. La información allí contenida, y que resulta de



Auditoría General de la Nación

requerimientos específicos de los Bancos, es volcada luego en los sistemas de cada uno de aquellos, y forman parte de la planificación anual, que incluye las Revisiones de Cartera y Misiones de los Bancos.

Página 51: Respecto de los Informes de Control Interno, que forman parte de los Estados Financieros Auditados Anuales, nos remitimos al contenido de los mismos (Ver página 91 del Proyecto de Informe). Al respecto, y en relación a la mención del Auditor, respecto de la desactualización de los Organigramas, informamos que la actual gestión, si bien sigue trabajando sobre los Organigramas aprobados en la gestión anterior, y que fueron puestos a disposición de los Auditores (ver página 90 del Proyecto de Informe), efectuó cambios en cuanto a organización, tomando la decisión de trabajo en equipo, volviendo a incorporar, bajo el esquema de “Unidad”, a profesionales de distintas especialidades, generando una sinergia, que con el esquema anterior no era posible lograr.

Página 52: En relación a los desvíos entre los Desembolsos Planificados y los Desembolsos reales, se han dado por distintas situaciones que se fueron generando a lo largo de la ejecución de los Programas/Proyectos: Cambios en la situación macroeconómica del país (basta mirar cuánto se devaluó la moneda local, respecto del dólar, durante los años en que Vialidad Nacional se hizo cargo de los Préstamos, en Octubre 2016); Evolución dispar en el ajuste de los certificados (polinómica de ajuste en las redeterminaciones de precios vs devaluación del peso), problemas en las empresas contratistas, cambios de Jurisdicción de los Préstamos, etc. Estas situaciones, entre otras, generaron los desvíos mencionados anteriormente.

Página 55: Respecto de las prórrogas solicitadas en los Préstamos del Norte Grande, nos remitimos a nuestros comentarios respecto a las observaciones en Página 52

Página 57: Respecto de los incrementos en las Comisiones de Compromiso, nos remitimos a lo manifestado en las observaciones de Páginas 52 y 55

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by SERGIO JAVIER ETCHECOPPE
Date: 2020.04.27 18:10:51 -03:00

Sergio Javier Etchecoppe
Gerente Ejecutivo
Gerencia Ejecutiva de Administración y Finanzas
Dirección Nacional de Vialidad



Auditoría General de la Nación

Anexo 20: Análisis de los Comentarios del Auditado.

Hallazgo / texto del informe	Comentario del auditado	Análisis del comentario del auditado																				
<p>E.1. Hallazgos relacionados con circuitos de Solicitud de Aprobación de Proyectos de Inversión Pública con Financiamiento Internacional.</p> <p>E.1.1. Carencias en los “Perfiles de Proyecto” de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.</p> <p>Se solicitaron los “Perfiles de Proyecto” y los correspondientes “Dictámenes de Prefactibilidad Económica Técnica” de los préstamos auditados. Cabe destacar al respecto que, de la información solicitada, se suministraron por parte de DNPOIC y de DNIP, los perfiles de proyectos y respectivos dictámenes, según consta en el cuadro a continuación:</p> <p>Cuadro N°7: Perfiles de Proyectos de Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.¶</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;">Informes Técnicos con Dictámenes de Prefactibilidad Económica Técnica</th> <th style="width: 15%;">Perfil de Proyecto Inicio de Gestión (IG)</th> <th style="width: 15%;">Perfil de Proyecto Autorización a Negociar (AG)</th> <th style="width: 15%;">Matriz de Marco Lógico (Diseño de Metas de Impacto y de Resultados)</th> <th style="width: 15%;">Evaluación Económica (Análisis Costo Beneficio)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.-Préstamo BIRF N° 7991</td> <td>Enero 2010</td> <td>Octubre 2010</td> <td>Incompleto</td> <td>Completo</td> </tr> <tr> <td>2.-Préstamo BID N° 2698</td> <td>Marzo 2011</td> <td>S/D</td> <td>Incompleto</td> <td>Incompleto</td> </tr> <tr> <td>3.-Préstamo BID N° 3050</td> <td>Octubre 2012</td> <td>Propuesta de Préstamo BID N° 3050</td> <td>Completo</td> <td>Incompleto</td> </tr> </tbody> </table> <p><small>Fuente: Elaboración propia en base a expedientes de préstamos suministrados. ¶</small></p>	Informes Técnicos con Dictámenes de Prefactibilidad Económica Técnica	Perfil de Proyecto Inicio de Gestión (IG)	Perfil de Proyecto Autorización a Negociar (AG)	Matriz de Marco Lógico (Diseño de Metas de Impacto y de Resultados)	Evaluación Económica (Análisis Costo Beneficio)	1.-Préstamo BIRF N° 7991	Enero 2010	Octubre 2010	Incompleto	Completo	2.-Préstamo BID N° 2698	Marzo 2011	S/D	Incompleto	Incompleto	3.-Préstamo BID N° 3050	Octubre 2012	Propuesta de Préstamo BID N° 3050	Completo	Incompleto	<p>Comentario DNFOIC:</p> <p>Hallazgo 1: En cuanto a los aspectos mencionados corresponden a intervenciones que resultan de competencia de la Dirección Nacional de Inversión Pública y no competen a esta Dirección Nacional, por lo tanto, no existen comentarios que formular.</p>	<p>Se mantiene el hallazgo.</p>
Informes Técnicos con Dictámenes de Prefactibilidad Económica Técnica	Perfil de Proyecto Inicio de Gestión (IG)	Perfil de Proyecto Autorización a Negociar (AG)	Matriz de Marco Lógico (Diseño de Metas de Impacto y de Resultados)	Evaluación Económica (Análisis Costo Beneficio)																		
1.-Préstamo BIRF N° 7991	Enero 2010	Octubre 2010	Incompleto	Completo																		
2.-Préstamo BID N° 2698	Marzo 2011	S/D	Incompleto	Incompleto																		
3.-Préstamo BID N° 3050	Octubre 2012	Propuesta de Préstamo BID N° 3050	Completo	Incompleto																		



Auditoría General de la Nación

E.1. Hallazgos relacionados con circuitos de Solicitud de Aprobación de Proyectos de Inversión Pública con Financiamiento Internacional.

E.1.2. Debilidades del circuito de “Negociación y Aprobación de los Préstamos Internacionales” de Infraestructura Vial del Norte Grande.

Hallazgos identificados:

1.-Con respecto a la información suministrada por la DNPOIC, se pudo verificar que los expedientes de los préstamos del BIRF N°7991, del BID N°2698 y del BID N°3050 se encontraban incompletos, careciendo de algunos de los principales dictámenes solicitados por la Resolución N° 108/2009 MECON.

2.-En relación al mencionado circuito de “Negociación y Aprobación” de Convenios de Préstamos Internacionales, se solicitaron los expedientes de los cuatro (4) préstamos auditados en las Subgerencias de préstamos BID y BIRF de la DNV, pero no fue posible verificarlos, ya que los expedientes no fueron suministrados.

Situación Encontrada:

Se identificó la existencia del circuito de expedientes “Negociación y Aprobación de los Préstamos Internacionales” para cada uno de los Préstamos de Infraestructura del Norte Grande, según la Resolución N° 108/2009 MECON, que establece el requisito de elaboración de dictámenes de viabilidad del préstamo por parte de diversas áreas del Ministerio de Hacienda, a partir de la 2da. Etapa: Negociación y previo al Inicio de Negociaciones Definitivas del Convenio de Préstamo.

Evidencia y Análisis:

Con respecto a los expedientes elaborados por la DNPOIC para los préstamos auditados, se informó que el desarrollo de los expedientes de préstamos tiene por finalidad el registro de la documentación del

Comentario DNFOIC:

Hallazgo 2:

- En cuanto al Contrato de Préstamo BID N° 1865/OC-AR el pertinente expediente no obra en nuestras dependencias. No obstante, consta en la planilla de seguimiento del mismo la intervención de los Servicios Jurídicos previos a la aprobación del decreto y, de este modo, se garantiza que se han cumplido todos los pasos de la tramitación sin observaciones.
- En cuanto al Contrato de Préstamo BID N° 2698/OC-AR se han cumplido todos los pasos de la pertinente tramitación del proyecto de decreto aprobatorio del modelo de contrato, tal como consta en la planilla de seguimiento que ha acompañado a la presente y la intervención de los servicios jurídicos del entonces Ministerio de Economía y Finanzas y de Secretaría Legal y Técnica de Presidencia de la Nación que aseguran el cumplimiento de la normativa vigente.
- En cuanto al Contrato de Préstamo BID N° 3050/OC-AR se adjuntan en copia el Dictamen DGAJ N° 242853 del 9 de diciembre de 2013 del entonces Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, el Memorando DNPOIC N° 465 del 12 de diciembre de 2013, Provisorio N° 3877 de la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría Legal y Técnica de Presidencia de la Nación (se agregan en copias a la presente) donde consta que se han cumplido todos los pasos de la tramitación del pertinente proyecto de decreto para la aprobación del modelo de contrato.

En cuanto al Contrato de Préstamo BIRF 7991-AR se detallan a continuación los números de folios donde se encuentran todos los informes y dictámenes a la tramitación: i) Oficina Nacional de

Se elimina el hallazgo. Adicionalmente, es importante destacar que el Préstamo BID N° 1865/OC-AR no se encuentra dentro del alcance del presente informe.



Auditoría General de la Nación

proceso de “Negociación y Aprobación” del Convenio de Préstamo, para las principales Etapas y Pasos establecidos en la Resolución N°108/2009 MECON. Se recibieron los expedientes de los Préstamos BID N°2698, BID N°3050 y BIRF N° 7991 y se informó al equipo que el expediente del Préstamo BID N°1851 no fue localizado.

La Resolución N°108/2009 MECON establece el requerimiento de dictámenes de viabilidad de los proyectos con financiamiento internacional por parte de la Oficina Nacional de Crédito Público (ONCP), de la Oficina Nacional de Presupuesto (ONP), del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) y del Banco Central de la República Argentina (BCRA). En el análisis de los mismos, se detectó que los expedientes recibidos se encontraban incompletos, en particular a lo referido a los dictámenes requeridos por la norma mencionada según se detalla en el cuadro a continuación:

Cuadro N°8: Dictámenes de la Resolución N° 108/2009 MECON.

DICTAMEN / PRÉSTAMO	BIRF N°7991 (15/03/11) (1)	BID N°2698 (17/07/12) (1)	BID N°3050 (11/02/14) (1)
ONP	1	No dispone	No dispone
ONCP	1	No dispone	1
BCRA	1	1	1
INDEC	1	No dispone	No dispone
TOTAL	4	1	2

Crédito Público (ONCP): Memorando (ONCP): Memorando ONCP N° 434 del 7 de octubre de 2010 (folios 25 al 34); ii) Oficina Nacional de Presupuesto (ONP): CI N° 5834 del 14 de octubre de 2010 (folios 35 y 36). iii) Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC): Memorando de 9 de 9 de noviembre de 2010 (folios 8 al 13), iiiii) Banco Central la República Argentina (BCRA): Expediente N° 61259/10 del 18 de noviembre de 2010 (folio 7).

Además, el expediente cuenta con los siguientes informes no mencionados en el Informe de AGN y que fueron solicitados en el marco de la Resolución N° 108/2009 del entonces Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, a saber: x) Dirección Nacional de Inversión Pública (DNIP): Memorando DNIP N° 470 22 de octubre de 2010 (folios 14 al 20). Asimismo, en el folio N° 20 de este informe Técnico a modo de “Recomendaciones” se expresa que: “Del análisis realizado se entiende que la presentación cumple con la Disposición N° 1/2005 de la DNIP, en términos de la información requerida. Se estima en consecuencia que puede darse continuidad a las gestiones para obtener el financiamiento solicitado”; xx) Dirección Nacional de Impuestos (DNI): Memorando N° 730 del 8 de octubre de 2010 (folios 21 al 24).

Resulta relevante destacar, además, que ha intervenido la Dirección General de Asuntos Jurídicos del entonces Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, Dictamen DGAJ N° 222422 del 30 de noviembre de 2010 (folios 325 y 326), no presentando Objeciones para la continuación del trámite. Asimismo, ha intervenido sin observaciones la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría Legal y Técnica de la Presidencia de la Nación (folios 330 al 336), en forma previa a la firma del Decreto N° 265/2011.

(Se adjuntan en copias todos los documentos citados en este punto).



Auditoría General de la Nación

E.1. Hallazgos relacionados con circuitos de Solicitud de Aprobación de Proyectos de Inversión Pública con Financiamiento Internacional.

E.1.3. Inexistencia de un Expediente único o articulado de cada préstamo de Infraestructura Vial del Norte Grande.

Situación Encontrada:

Se identificó la existencia de expedientes para cada uno de los Préstamos de Infraestructura del Norte Grande, desarrollados respectivamente por la DNPOIC del Ministerio de Hacienda y por la información disponible en la DNIP de la Jefatura de Gabinete (JGM). Con respecto a los expedientes elaborados por la DNPOIC para los préstamos auditados, se informó que el desarrollo de carpetas de préstamos tiene por finalidad el registro de la documentación del Proceso de “Negociación y Aprobación” de Convenios de Prestamos, para las “principales Etapas y Pasos” establecidos en la Res. N° 108/2009 MECO para dicho proceso. Y en relación a la información de los expedientes suministrados por la DNIP, se verificó que los mismos abarcan las etapas establecidas en la Disposición DNIP N°01/2005 y DNIP N°01/2012.

Comentario DNFOIC:

HALLAZGO 3: Cabe aclarar, que las actuaciones correspondientes a los Contratos de Préstamos auditados, han seguido el procedimiento contemplado en la referida Resolución ex MECO N° 108/2009, de manera que la entonces Dirección Nacional de Proyectos con Organismos Internacionales de Crédito procedió de manera correcta y solicitó e incorporó en cada expediente del trámite de decreto, las respectivas intervenciones previstas en la referida norma, incluidas aquellas que correspondían a otras jurisdicción, tales como las de la Dirección Nacional de Inversión Pública (DNIP). Por tanto, la tramitación para la aprobación del modelo de contrato de préstamo correspondiente en cada caso y normativamente prevista incluyendo todas las intervenciones requeridas, sin perjuicio de la existencia de actuaciones que otras jurisdicciones pudieron haber abierto en función de sus requerimientos internos. Finalmente, esta Dirección Nacional pone a disposición de esa Auditoría General de la Nación tanto al personal técnico como toda la documentación obrante en nuestras dependencias a fin de poder cumplimentar con éxito la redacción final del Proyecto de informe “Examen Especial de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande: Contratos de Préstamos BID Nros. 1851/OC-AR y 3050/OC-AR y Contrato de Préstamo BIRF N° 7991-AR.

Se mantiene el hallazgo.



Auditoría General de la Nación

<p>Pedido de Expedientes Originales de Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande a la Dirección Nacional de Vialidad (DNV).</p> <p>La DNV informó que los expedientes iniciales de Préstamos, incluyendo la nota de solicitud de “Priorización de Necesidades de Inversión” con sus respectivos “Perfiles de Proyecto” fueron enviados a depósito y no fue posible acceder a la versión de los mismos. Solicitud de Perfiles de Proyectos y de Informes con Dictamen de Prefactibilidad Económico Técnico del Préstamo BID N°1851.</p> <p>La DNV y la DNIP informaron que los Perfiles de Proyectos y los Informes con Dictamen de Prefactibilidad Económico Técnico del Préstamo BID N°1851 no se encontraban disponibles para su suministro a la presente auditoría.</p> <p>Al respecto cabe destacar que ambos aspectos mencionados, generaron significativas limitaciones al alcance para el Examen Especial de Préstamos de infraestructura del Norte Grande.</p>	<p>Comentario DNV:</p> <p>Página 31: Limitaciones al Alcance.</p> <p>Al respecto, y en concordancia con lo mencionado precedentemente, la Dirección Nacional de Vialidad no cuenta con los Expedientes Originales de los Préstamos objeto de la Auditoría, dado que no fueron entregados en el momento del traspaso (DA 1204/16). Lo mismo, respecto de los Perfiles de Proyecto y de Informes con Dictamen de Prefactibilidad Económica Técnica del Proyecto BID 1851.</p> <p>Página 31: Hallazgos: nos remitimos a lo mencionado en el párrafo anterior.</p>	<p>Se mantiene el hallazgo.</p>
--	---	---------------------------------



Auditoría General de la Nación

E.2.-Hallazgos relacionados con Evaluación Económica de Proyectos de Inversión Pública con Financiamiento Internacional.

E.2.1. Dispar desarrollo de "Evaluaciones Económicas" completas en los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

2.-Se observa que la carencia de una Evaluación Económica ex post del Informe de Cierre del Préstamo BID N°1851, debilita la capacidad de evaluación de los proyectos finalizados, así como también se reduce la capacidad para el diseño de nuevos proyectos de inversión, orientados a garantizar el máximo rendimiento de la inversión pública con financiamiento internacional.

Comentario DNV:

Página 40: Respecto del Informe final de Préstamo BID 1851/OC-AR, fue aprobado por el BID, mediante Nota CSC/CAR 3312/2018, cumpliendo con las exigencias del Banco. Al momento de la emisión por parte del Auditor, del Proyecto de Informe, el BID ya había emitido su Informe de cierre, poniendo a disposición de la Auditoría el mismo. Respecto del otro Préstamo ya cerrado, BIRF 7991-AR, al momento de la emisión del presente Proyecto de Informe, la Dirección Nacional de Vialidad, ya había emitido el Informe de cierre, el cual se encuentra aprobado por el Banco. Se pone a disposición de la Auditoría el mencionado Informe. Además, el BIRF está trabajando en el Informe de Cierre, desde el lado del Banco, del mencionado Préstamo. Un hecho que queremos destacar, es que la actual gestión, promoverá Evaluaciones Ex Post de todos los Programas con Financiamiento Externo que estén bajo la órbita de la Dirección Nacional de Vialidad.

Se mantiene el hallazgo



Auditoría General de la Nación

E.3.-Hallazgos relacionados con Impactos y Resultados de los Proyectos de Infraestructura Vial del Norte Grande.

E.3.1. Cumplimiento parcial en el Seguimiento de las "Metas de Impacto y de Resultados" establecidas en las Matrices de Marco Lógico de los Préstamos.

Hallazgos Identificados:

Se observa que en los Informes de Seguimiento Semestral de los préstamos BID, no se efectuó el monitoreo de los Indicadores Macroeconómicos y de Comercio Exterior definidos en los documentos de los préstamos BID, dificultándose así las actividades de control de gestión del Préstamo.

Situación Encontrada:

Los cuatro (4) proyectos de Infraestructura Vial del Norte Grande presentaron en sus diseños iniciales a través de los Documentos de Proyecto, el establecimiento de metas de impacto y de metas de resultados para su monitoreo y seguimiento a lo largo de los Informes Semestrales de Seguimiento y de sus Informes Finales como elementos centrales del Sistema de Información Gerencial y Control en las etapas de Operación y de Cierre de Proyectos.

Comentario DNV:

Página 44: Hallazgos relacionados con Impactos y Resultados de los Proyectos de Infraestructura Vial del Norte Grande / Cumplimiento parcial en el Seguimiento de las "Metas de Impacto y de Resultados". Respecto de los Informes de Seguimiento Semestrales, cumplen con las exigencias de los Bancos, en cuanto a la información que

los mismos deben contener. Además, los Bancos (BID/BIRF), varias veces al año realizan Revisiones de Cartera y Misiones, donde se sigue y analizan los Impactos y Resultados de los distintos Proyectos. Mencionamos además, que cada Informe Semestral, cuenta con la No Objeción respectiva, y forman parte de la información que recaban los Auditores Externos todos los años, como parte de la Información necesaria en el análisis de los Estados Financieros, y en lo que hace al análisis de Control Interno.

Página 46: Respecto de la no inclusión de indicadores de Impacto a nivel Macroeconómico en los Informes Semestrales, es un tema que excede al Ejecutor, y no es requerido por los Bancos. Al respecto nos remitimos a lo antedicho respecto del Proyecto de Informe, Página 44.

Se mantiene el hallazgo.



Auditoría General de la Nación

<p>E.3.2. Carencia de seguimiento de "Metas de Impacto y de Resultados" en el Informe Final del préstamo BID N° 1851. Hallazgos Identificados: 1.-La carencia de información de los costos detallados por kms de ampliación, kms de mejora y kms de rehabilitación de obras viales, impide el análisis del nivel de Eficiencia del préstamo. 2.-El informe final del préstamo BID N°1851, no incluye un análisis del logro de las metas de indicadores de Impacto Macroeconómico y de Comercio Exterior establecidos en su Matriz de Marco Lógico original y monitoreados en sus Informes de Seguimiento Semestral.</p>	<p>Comentario DNV: Página 47: Carencia de Seguimiento de Metas de Impacto y de Resultados, en el Informe Final del Préstamo BID 1851. Al respecto nos remitimos a lo ya expresado a lo largo de nuestra respuesta: El Informe, que cuenta con la No Objeción del Banco, cumple con los requerimientos que el Banco exige en lo que respecta a su contenido. Además, a la fecha de emisión del Proyecto de Informe de Auditoria, el Banco ya había emitido su propio Informe respecto del Préstamo BID 1851/OC-AR, el cual está a disposición del Auditor para el análisis.</p>	<p>Se mantiene el hallazgo.</p>
<p>E.3.2. Carencia de seguimiento de "Metas de Impacto y de Resultados" en el Informe Final del préstamo BID N° 1851. Hallazgos Identificados: 1.-La carencia de información de los costos detallados por kms de ampliación, kms de mejora y kms de rehabilitación de obras viales, impide el análisis del nivel de Eficiencia del préstamo. 2.-El informe final del préstamo BID N°1851, no incluye un análisis del logro de las metas de indicadores de Impacto Macroeconómico y de Comercio Exterior establecidos en su Matriz de Marco Lógico original y monitoreados en sus Informes de Seguimiento Semestral.</p>	<p>Comentario DNV: Página 48: Con respecto a los comentarios del Auditor sobre el Informe Final del Préstamo BID 1851/OC-AR, se toma nota de los mismos, pero nos remitimos a lo ya expuesto en párrafos anteriores.</p>	<p>Se mantiene el hallazgo.</p>



Auditoría General de la Nación

<p>E.4.-Hallazgos relacionados con Procesos de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.</p> <p>E.4.1. Carencia de un Plan Operativo Anual POA actualizado con metas físicas y financieras en cada uno de los Préstamos.</p> <p>Hallazgos Identificados:</p> <p>1.-En base a la información recibida, se verificó que dos (2) préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande presentaron retrasos en la entrega de sus Planes Operativos Anuales (POA).</p>	<p>Comentario DNV:</p> <p>Página 49: Respecto de la carencia de POA, el mismo se encuentra plasmado en los Informes Semestrales, entregados a los Bancos (BID/BIRF), y con No Objeción. La información allí contenida, y que resulta de requerimientos específicos de los Bancos, es volcada luego en los sistemas de cada uno de aquellos, y forman parte de la planificación anual, que incluye las Revisiones de Cartera y Misiones de los Bancos.</p>	<p>Se mantiene el hallazgo.</p>
<p>E.4.2 Desactualización de los Organigramas de los Préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.</p> <p>Hallazgos Identificados:</p> <p>Se identificaron que los préstamos BID N°2698 y BID N°3050, no disponían de Organigramas actualizados, presentaban elevada rotación de personal y concentración de tareas en las UEC, en particular a partir del año 2016.</p> <p>Anexo 16: Observaciones de los Informes sobre Control Interno de la Auditoría Externa referente a Organigrama y POA – año 2016 y 2017. Observaciones referentes a Organigrama.</p>	<p>Comentario DNV:</p> <p>Página 51: Respecto de los Informes de Control Interno, que forman parte de los Estados Financieros Auditados Anuales, nos remitimos al contenido de los mismos (Ver página 91 del Proyecto de Informe). Al respecto, y en relación a la mención del Auditor, respecto de la desactualización de los Organigramas, informamos que la actual gestión, si bien sigue trabajando sobre los Organigramas aprobados en la gestión anterior, y que fueron puestos a disposición de los Auditores (ver página 90 del Proyecto de Informe), efectuó cambios en cuanto a organización, tomando la decisión de trabajo en equipo, volviendo a incorporar, bajo el esquema de “Unidad”, a profesionales de distintas especialidades, generando una sinergia, que con el esquema anterior no era posible lograr.</p>	<p>Se mantiene el hallazgo.</p>



Auditoría General de la Nación

<p>E.5 Hallazgos relacionados con el nivel de ejecución Económico Financiera de cada uno de los Préstamos.</p> <p>E.5.1 Desvíos entre los Desembolsos Planificados y los Desembolsos Reales.</p> <p>Hallazgos Identificados:</p> <p>Las curvas de desembolsos reales no coincidieron con las curvas de desembolsos planificadas, indicando un importante retraso de la ejecución en términos agregados del conjunto de los cuatro (4) préstamos de Infraestructura Vial del Norte Grande.</p> <p>Efectos:</p> <p>El desplazamiento de las curvas de desembolsos reales en relación de las curvas de desembolsos planificadas, indica un importante desvío que requirió prorrogar el cierre de cada uno de los proyectos.</p>	<p>Comentario DNV:</p> <p>Página 52: En relación a los desvíos entre los Desembolsos Planificados y los Desembolsos reales, se han dado por distintas situaciones que se fueron generando a lo largo de la ejecución de los Programas/Proyectos: Cambios en la situación macroeconómica del país (basta mirar cuánto se devaluó la moneda local, respecto del dólar, durante los años en que Vialidad Nacional se hizo cargo de los Préstamos, en Octubre 2016); Evolución dispar en el ajuste de los certificados (polinómica de ajuste en las redeterminaciones de precios vs devaluación del peso), problemas en las empresas contratistas, cambios de Jurisdicción de los Préstamos, etc. Estas situaciones, entre otras, generaron los desvíos mencionados anteriormente.</p> <p>Comentario DNV:</p> <p>Página 55: Respecto de las prórrogas solicitadas en los Préstamos del Norte Grande, nos remitimos a nuestros comentarios respecto a las observaciones en Página 52.</p>	<p>Se mantiene el hallazgo.</p>
<p>E.5.2 Pago de las Comisiones de Compromiso</p> <p>Situación encontrada:</p> <p>Se verificó que la extensión del plazo de las fechas de desembolsos implicó el pago de comisiones de compromiso por un valor excedente superior al monto original.</p>	<p>Comentario DNV:</p> <p>Página 57: Respecto de los incrementos en las Comisiones de Compromiso, nos remitimos a lo manifestado en las observaciones de Páginas 52 y 55</p>	<p>Se mantiene el hallazgo.</p>



Auditoría General de la Nación

Anexo 21: Logro de Metas de Marco Lógico de Préstamo BID N° 1851.

MATRIZ DE MARCO LOGICO

MATRIZ DE RESULTADOS

Indicadores Clave de Resultado		
1. Accesibilidad de la red vial de la región del Norte Grande mejorada		
Indicador	Línea de Base	Objetivos planeados y logrados
Índice de accesibilidad de vías pavimentadas en las provincias del Norte Grande. Unidad: % de incremento de TDM de Camiones	0% (2006)	Meta al Término del Proyecto: 4% Alcanzado (2018): 11%. Medio de verificación: Informes de las DNV
Días de no transitabilidad (vía cerrada al tránsito), o con restricciones severas a la circulación en las rutas intervenidas. Unidad de medida: días por año	13 Días (2007)	Meta al Término del Proyecto: 0 Alcanzado (2018): 0. Medio de verificación: Elaboración propia/Informe de la Asociación Argentina de Carreteras
Indicador	Línea de Base	Objetivos planeados y logrados
Tiempo de viaje de usuarios de vehículos livianos en tramos intervenidos con ampliación de calzadas de la RN 14 (Pcia. de Corrientes). Unidad de medida: horas anuales	840.000 (2005)	Meta al Término del Proyecto: 576.000 Alcanzado (2018): 512.000 Medio de verificación: Elaboración propia/Informe de la Asociación Argentina de Carreteras

PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL NORTE GRANDE PRÉSTAMO BID 1851/OC-AR

MATRIZ DE MARCO LOGICO

MATRIZ DE RESULTADOS

Indicadores Clave de Resultado		
2. Seguridad de la red vial de la región del Norte Grande, mejorada		
Víctimas fatales por accidentes de tránsito en tramos intervenidos con ampliación de calzadas de la Ruta Nacional N°14 (Pcia. de Corrientes). Unidad de medida: muertes por millón de vehículos	0.07 (2004)	Meta al Término del Proyecto: 0.05 Alcanzado (2018): 0.035 Medio de verificación: Informes de la Asociación Argentina de Carreteras
3. Eficiencia de la red vial de la región del Norte Grande mejorada		
Costos económicos promedio de operación vehicular en los tramos mejorados y pavimentados. Unidad de medida: US\$/Vehículo/km	1.05 (2005)	Meta al Término del Proyecto: 0.83 Alcanzado (2018): 0.826 Medio de verificación: Informes de las DNV
Costos económicos promedio de operación vehicular en los tramos con calzada duplicada. Unidad de medida: US\$/Vehículo/km	0.54 (2005)	Meta al Término del Proyecto: 0.50 Alcanzado (2018): 0.495 Medio de verificación: Elaboración Propia en base a Informe de la Asociación Argentina de Carreteras
DPVs del componente de fortalecimiento institucional que cuenten con un sistema de gestión vial mejorado. Unidad de medida: Porcentaje	0% (2006)	Meta al Término del Proyecto: 100% Alcanzado (2018): 54% Medio de verificación: Informes de las DPV

PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL NORTE GRANDE PRÉSTAMO BID 1851/OC-AR