



PROGRAMA DE ACCESO
A LA INFORMACIÓN
Y TRANSPARENCIA
INSTITUCIONAL



EXPOST

Programa de Infraestructura de conectividad vial en la provincia de Córdoba: Autovía Alternativa a la Ruta Nacional N°38 – Primer Tramo

Agosto, 2025



**BANCO DE DESARROLLO
DE AMÉRICA LATINA
Y EL CARIBE**



PROGRAMA DE ACCESO
A LA INFORMACIÓN
Y TRANSPARENCIA
INSTITUCIONAL



Este informe fue realizado con base en la información disponible de la operación a la fecha del último desembolso y conforme a lo establecido en la Política de Acceso a la Información y Transparencia Institucional, de CAF- banco de desarrollo de América Latina y el Caribe, disponible en www.caf.com. En la elaboración de este informe se observaron las directrices adoptadas por CAF para evitar conflictos de interés en sus evaluaciones. Según el conocimiento de la Dirección de Aportes al Desarrollo y Medición de Impacto, no hubo conflictos de interés en la preparación, revisión o aprobación de este informe.



PROGRAMA DE ACCESO
A LA INFORMACIÓN
Y TRANSPARENCIA
INSTITUCIONAL



Datos Básicos de la Operación

País

Argentina

Número de operación

CFA11514

Estatus

Activa

Producto - Sector

Proyecto y Programa de
Inversión (PPI) -
Transporte

Cliente

Provincia de Córdoba.

Organismo Ejecutor

Agencia Córdoba de
Inversión y Financiamiento
Sociedad de Economía
Mixta (ACIF)

Soberano / No soberano

Soberano

Contacto

transparencia@caf.com

Objetivo del proyecto

Mejorar la conectividad y accesibilidad del tránsito vial para los usuarios y los habitantes de las localidades conurbadas del valle de Punilla, mediante la construcción de una ruta alternativa a la Ruta Nacional N° 38 (RN38).

Fuente de Financiación	USD
Costo del proyecto (USD)	100.000.000
Préstamo CAF (USD)	75.000.000
Desembolsado CAF (USD)	75.000.000
Aporte local (USD)	25.000.000
Otros aportes (USD)	0
Detalle de otros aportes	N/A

Fechas de Progreso

Fecha de Aprobación

20 diciembre 2018

Fecha de último desembolso

2 noviembre 2023



EVALUACIÓN

En el marco de la agenda de evaluaciones ex post, cada operación se evalúa a partir de un instrumento constituido por 20 preguntas que abordan los ámbitos de pertinencia, efectividad, eficiencia y sostenibilidad esperada, en línea con los criterios de evaluación establecidos por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE, por sus siglas en inglés).

Para la evaluación, se asigna una calificación en una escala del 1 al 4 para cada una de las preguntas utilizadas de modo que el puntaje final para cada ámbito de evaluación se obtiene a partir de un promedio simple de estas calificaciones. De igual forma, el desempeño de la operación se calcula a partir de un promedio del puntaje de cada criterio de evaluación. Para más detalles sobre el abordaje metodológico empleado, ver anexo A.2 o visitar el sitio público de [gestión de impacto](#).

El *Programa de Infraestructura de conectividad vial en la provincia de Córdoba: Autovía Alternativa a la Ruta Nacional N°38 – Primer Tramo* -, demostró un desempeño general muy alto, luego de obtener un puntaje de 3,76 en la presente evaluación. La operación fue evaluada con niveles muy altos de pertinencia, efectividad y sostenibilidad esperada, así como con niveles altos de eficiencia.

En términos de **pertinencia**, el programa se ubicó en el nivel más alto de la valoración con un **puntaje de 3,83**. Esto se debió a que la identificación del problema central fue adecuada, reflejando la saturación de las vías existentes debido al crecimiento en el turismo, el tránsito de mercancías y la expansión demográfica. Sin embargo, la caracterización del problema podría haberse beneficiado de datos cuantitativos adicionales para dimensionar mejor las condiciones existentes en la red vial antes de la intervención. Por su parte, los objetivos generales y específicos fueron definidos con claridad, y los componentes y actividades se alinearon adecuadamente con los objetivos. La identificación precisa de los beneficiarios directos e indirectos, junto con la consideración de factores de riesgo y sus mitigantes, subraya la pertinencia del diseño de la operación.

En cuanto a la **efectividad**, su desempeño fue muy alto luego de obtener un **puntaje de 3,71**. Esto debido a los altos niveles de ejecución, caracterizados por un avance físico superior al 90% en todos los tramos de obras, demostrando un alto grado de cumplimiento de los componentes y de las actividades. Sin embargo, no se brindaron suficientes datos sobre el cumplimiento de los objetivos trazados, como la mejora en la capacidad direccional del corredor vial, la reducción de costos operativos de traslado y las potenciales disminuciones de las emisiones de CO₂, lo cual implicó una reducción en el puntaje final en esta dimensión. Por su parte, aunque las condiciones macroeconómicas presentaron desafíos, la planificación financiera adecuada y el compromiso provincial garantizaron la continuidad del proyecto sin afectar los plazos previstos.

En lo que respecta a la **eficiencia**, el programa se ubicó en el rango alto de la valoración con un **puntaje de 3,5**. Esta valoración resulta fundamentalmente de la destacada implementación del programa en términos de tiempo, completándose un 41% más rápido de lo previsto. Sin embargo,



el presupuesto experimentó un desvío significativo, incrementándose en un 74,4% respecto a lo previsto originalmente. Este aumento se debió a la inflación y al rezago cambiario evidenciado en Argentina durante la ventana de ejecución, lo que requirió mayores aportes de contrapartida local. A pesar de ello, la continuidad de las obras se mantuvo, evidenciando una capacidad de adaptación efectiva por parte del organismo ejecutor.

Respecto a la **sostenibilidad** esperada, la intervención obtuvo un desempeño perfecto con un **puntaje de 4,00**. Esta valoración se desprende de la programación de las acciones de mantenimiento, las cuales se alinearon con garantizar la sostenibilidad de la infraestructura y los servicios derivados del programa. Por su parte, el respaldo financiero del sistema de peaje y la estructura técnica consolidada parecieran asegurar los recursos necesarios para el mantenimiento de las obras en el tiempo. Además, el diseño y la ejecución del programa fueron compatibles con un uso sostenible de los recursos naturales, promoviendo la reducción de emisiones de CO₂ y la integración ambiental.

Tabla 1. Desempeño de la operación por ámbito de evaluación

Criterios de Evaluación	Número de preguntas	Preguntas con información	% preguntas con información	Promedio	Valoración
Pertinencia	6	6	100%	3,83	Pertinencia muy alta
Efectividad	7	7	100%	3,71	Efectividad muy alta
Eficiencia	4	4	100%	3,50	Eficiencia alta
Sostenibilidad esperada	3	3	100%	4,00	Sostenibilidad muy alta
Desempeño	20	20	100%	3,76	Muy Alto

Fuente: elaboración propia. Ver anexo A.2 para detalles sobre la metodología de evaluación.



Pertinencia

Criterio	Nº pregunta	Pregunta	Puntaje
Pertinencia	1	¿Hubo una adecuada identificación del problema que motivó la realización de la operación?	3

La Provincia de Córdoba disponía de una red vial conformada por 2.715 km de rutas nacionales y 17.944 km de rutas provinciales, lo que la posicionaba como un eje estratégico dentro del corredor terrestre que conectaba el sur de Brasil con los puertos de Chile y con los principales corredores bioceánicos. Entre sus vías más relevantes se destaca la Ruta Nacional N.º 38 (RN38), que atraviesa las provincias de Córdoba, La Rioja, Catamarca y Tucumán.

El turismo ha desempeñado un papel fundamental en la economía provincial, impulsado por sus condiciones geográficas favorables y una infraestructura bien desarrollada. La región centro de Córdoba concentraba más del 10% del total de viajeros a nivel nacional, tanto residentes como no residentes. Por su parte, el área turística de Punilla, atravesada por la traza del proyecto, se ha consolidado como el principal destino de la provincia, gracias a su oferta de atractivos de alto valor económico y social.

Con cerca de 180.000 habitantes, equivalentes al 5,4% de la población provincial, el Departamento Punilla se ubicó como el cuarto más poblado de Córdoba en el año 2019. Además, para dicho año, concentraba casi el 40% del flujo turístico de la provincia, especialmente en la temporada de verano, cuando registraba el 80% del movimiento anual de visitantes.

En años recientes, la provincia ha experimentado un incremento significativo en el volumen de tránsito de personas y mercancías, impulsado por dos factores principales: el crecimiento sostenido del turismo y el aumento de la producción primaria. Esto último se ha reflejado en un mayor número de viajes por rutas provinciales, debido fundamentalmente al transporte pesado de mercancías.

La combinación de estos factores, sumada a la configuración radial de la red vial cordobesa, ha provocado una fuerte concentración del tránsito, lo que se traduce en reducciones en las velocidades promedio, incrementos en los costos operativos y una menor efectividad en las medidas de seguridad vial. El Departamento Punilla, ubicado al oeste de la capital, ha enfrentado una situación crítica, ya que sus rutas se han visto saturadas, superando su capacidad de servicio y ocasionando episodios frecuentes de congestión.



El corredor del Valle de Punilla ha presentado un volumen de tránsito significativo, intensificado en el tramo a intervenir, debido al tráfico local entre ciudades y al flujo turístico, especialmente en verano. En este contexto, la necesidad de separar los flujos de distinta naturaleza justificó plenamente la ejecución del Programa, no solo en términos de capacidad—mejorando el nivel de servicio y permitiendo un mayor volumen de tránsito—, sino también en lo que respecta a seguridad y comodidad. Asimismo, el proyecto tenía previsto resolver problemas asociados a intersecciones peligrosas y travesías urbanas, que en los últimos años habían sido una de las principales causas de accidentes con víctimas en el Departamento.

En este contexto, la ejecución del Programa tenía por objetivo aliviar el tránsito en el corredor del Valle de Punilla, especialmente el de vehículos pesados, debido a que la RN38 funcionaba como una avenida urbana al atravesar localidades como San Roque, Biale Massé, Santa María de Punilla, Cosquín y Molinari. La interconexión entre las rutas principales de las redes vial nacional y provincial promovería una mayor integración territorial, facilitando la comunicación entre poblaciones aisladas entre sí, así como la movilización eficiente de la producción local.

Además, el proyecto mejoraría significativamente las condiciones para la radicación de nuevos emprendimientos productivos, gracias a la optimización del acceso y la logística de transporte. En conjunto, estos beneficios contribuirán al fortalecimiento del sistema vial, agilizando el transporte de bienes y personas, fomentando el desarrollo económico regional, mejorando el bienestar social y garantizando un tránsito más seguro y fluido.

La identificación del problema fue adecuada. La saturación de la infraestructura vial existente, producto del crecimiento del turismo, el aumento del tránsito de mercancías y la expansión demográfica, generó condiciones críticas de congestión, inseguridad vial y pérdida de eficiencia operativa. La intervención propuesta respondió de manera pertinente a estas problemáticas estructurales, al enfocarse en la mejora de la capacidad vial, la separación de flujos de tránsito y la conectividad territorial; elementos clave para garantizar un desarrollo sostenible, seguro y articulado en una zona estratégica tanto para la provincia como para los corredores bioceánicos del país. No obstante, la caracterización del problema pudo haber sido más robusta en el caso de incorporar cifras concretas —por ejemplo, sobre el crecimiento del volumen del tránsito, la densidad vehicular o la evolución demográfica— que permitiesen dimensionar con mayor precisión la magnitud de las condiciones que motivaron la realización de la operación.

Criterio	Nº pregunta	Pregunta	Puntaje
Pertinencia	2	¿En qué medida los objetivos generales y específicos del proyecto se definieron con claridad?	4

El Programa de Infraestructura de Conectividad Vial en la Provincia de Córdoba (Autovía Alternativa a la Ruta Nacional N°38) tuvo por objetivo general mejorar la conectividad y accesibilidad del



tránsito vial para los usuarios y los habitantes de las localidades conurbadas en el valle de Punilla, mediante la construcción de una ruta alternativa a la actual RN38. Por su parte, los objetivos específicos se centraron en:

- i) Reducir los tiempos de viaje.
- ii) Reducir los costos de operación vehicular y logísticos.
- iii) Reducir las emisiones de CO₂, a través de las mejoras de trazado e incremento de la capacidad de tránsito vehicular en la zona atendida.
- iv) Incrementar la seguridad vial.
- v) Mejorar la vinculación urbana entre las localidades atravesadas por la actual Ruta Nacional N°38, mediante la implementación de distribuidores y cruces que faciliten la transitabilidad.
- vi) Mejorar la competitividad del Valle de Punilla como destino turístico.

Además de la claridad con la que fue definido el objetivo general, los objetivos específicos sirvieron para identificar con precisión los resultados esperados de las obras de infraestructura vial.

Criterio	Nº pregunta	Pregunta	Puntaje
Pertinencia	3	¿Los componentes y actividades del proyecto estuvieron claramente definidos y fueron consistentes con los objetivos planteados bajo una lógica de teoría de cambio?	4

El programa se estructuró a partir de dos componentes: (i) Obras civiles; y (ii) Gestión del Programa.

Componente 1. Obras civiles. Previó el financiamiento de las siguientes obras:

1. El 1er Tramo Autovía Alternativa a RN38. Incluyó las obras de infraestructura en aproximadamente 21,5 km de vías, que consistieron en: (i) obras nuevas y de rehabilitación de pavimentos de hormigón y asfálticos; (ii) 10 obras de arte (puentes, distribuidores, cruces a distinto nivel); y (iii) obras complementarias (iluminación, señalamiento vertical y horizontal, obras hidráulicas menores, entre otras).
2. Expropiaciones. Comprendió los gastos vinculados con los predios a ser expropiados como producto de la intervención.
3. Gestión socioambiental. Comprendió los recursos para la gestión ambiental y social del Programa.

Componente 2. Gestión del Programa. Contempló el financiamiento de:

1. Auditoría externa. Contratación de una entidad independiente encargada de realizar la auditoría externa del Programa.
2. Gastos de evaluación, conforme a la normativa vigente de CAF.



3. Comisión de financiamiento conforme a la normativa vigente de CAF.

Las obras e intervenciones previstas dentro del Programa fueron concebidas con el objetivo de generar beneficios inmediatos, particularmente en la reducción del tránsito, en especial de vehículos pesados. Asimismo, se buscaba facilitar la interconexión entre las rutas principales de las redes viales nacional y provincial, promoviendo la comunicación entre poblaciones anteriormente aisladas, mejorando el transporte de la producción primaria en la zona de influencia y favoreciendo la generación de emprendimientos productivos.

En conjunto, estas acciones estuvieron orientadas a fortalecer el sistema vial, mejorar la articulación entre núcleos urbanos, agilizar el transporte de bienes y servicios, y contribuir al desarrollo económico, la integración territorial y el bienestar social mediante un tránsito más seguro y eficiente de personas y mercancías. Con ello, sus actividades se encontraron estrictamente vinculadas con el objetivo general y los objetivos específicos previstos en la fase de diseño.

Criterio	Nº pregunta	Pregunta	Puntaje
Pertinencia	4	En la fase de diseño de la operación, ¿se definieron indicadores y se precisó una línea de base y metas para cada uno?	4

El monitoreo y seguimiento de la implementación del Programa se apoyó en una matriz de indicadores adecuadamente definida, la cual incluyó información de línea de base, así como las metas establecidas a nivel de productos y de resultados esperados, junto con sus respectivos medios de verificación. Dichos indicadores fueron propuestos en la fase de diseño de la operación por el Organismo Ejecutor (OE), conforme se muestra en la Tabla 2, a continuación.

Tabla 2. Matriz de indicadores fase de diseño de la operación

Detalle	Valor de los Indicadores (acumulativo)		Medio de Verificación
	Línea Base	Metas	
Indicadores de resultados			
Incremento del Tránsito Medio Diario Anual (TMDA): vehículos	7.350	10.500	Elaboración estadística de la División Provincial de Vialidad (DPV)/División Nacional de Vialidad (DNV)
Tiempos de viaje (minutos)	30	16,13	Informe Final
Reducción de emisiones de carbono en intervenciones CAF (Tn anuales de CO2 equivalente)	26.344	20.954	Informe Final



Reducción en los costos de operación vehicular (USD/año)	116.134.897	-	Elaboración estadística de DPV/DNV
Indicadores de Producto			
1. Componente 1 - Obras Civiles			
Carreteras construidas, mejoradas y/o rehabilitadas (Km)	0	21,5	Informes semestrales
Construcción obras de arte (uds.)	0	10	Informes Semestrales
Plan de Ordenamiento de Suelos del Departamento de Punilla	0	1	Informes Semestrales

Fuente: Documento de Evaluación del Crédito

La propuesta original (Tabla 2) consistió en una matriz tentativa, que posteriormente fue modificada (Tabla 3) debido a una iniciativa de realizar un estudio para evaluar el impacto de las obras en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Con el fin de obtener información sobre la calidad del aire y las emisiones a lo largo de la RN 38, fue necesario revalidar la línea de base para el año 2018, lo que permitió determinar el tránsito por tipo de vehículo y caracterizarlo según sus dimensiones espaciales y temporales. Para ello, Caminos de la Sierra (CASISA) implementó sistemas de registro, que no solo proveyeron información a CAF para su estudio de Calidad del Aire y Emisiones, sino que también sirvieron para alimentar la Matriz de Marco Lógico del Programa. En este sentido, la matriz definitiva quedó establecida tal como se muestra en la Tabla 3, a continuación.

Tabla 3. Matriz de Indicadores y Metas

Propósito	Indicadores	Unidad de medida	Tipo de meta	Metas	Medios de verificación
Mejorar la capacidad de la infraestructura vial	Capacidad Direccional del corredor VCA – San Roque – RN N°38 – Molinari (*)	Vehículos/hora	1.400	5.300	Manual de Capacidades de Carreteras (HCM 6)
Reducir los costos de operación vehicular	Costo total de operación vehicular	USD/año	192.975.517	137.033.919	Estimaciones basadas en publicaciones de DNV y Estudios de Tránsito de CASISA
Reducir los tiempos de viaje	Tiempo total de viaje	h/año	3.535.526	2.086.921	Estimaciones basadas en publicaciones de DNV y Estudios de Tránsito de CASISA
Reducir la emisión de dióxido de carbono	Emisión total de CO2	Tn/año	45.512	32.677	Estimaciones basadas en publicaciones de DNV y Estudios de Tránsito de CASISA

Fuente: Elaboración propia basada en el informe final de la operación.



Criterio	Nº pregunta	Pregunta	Puntaje
Pertinencia	5	¿En qué medida se definieron e identificaron con precisión los beneficiarios del proyecto?	4

La identificación de los beneficiarios fue realizada con un buen grado de detalle durante la fase de diseño de la operación. Se distinguieron claramente los beneficiarios directos —población residente en los municipios atravesados por el proyecto y usuarios habituales de la vía— y se cuantificaron con datos desagregados por localidad.

Específicamente, se identificaron dos tipos de beneficiarios. Por un lado, la población de los municipios atravesados por la infraestructura, que sumaban alrededor de 41.731 habitantes en el Departamento Punilla. Dentro de estos municipios, al menos un 10% de la población presentaba alguna Necesidad Básica Insatisfecha (NBI), principalmente por falta de urbanización, condiciones precarias de accesibilidad urbana y de servicios básicos, lo que generaba problemas de hacinamiento, así como asentamientos informales. Por otro lado, se consideró también como beneficiarios a los vehículos que diariamente transitan por la región atendida, que se estimaban en alrededor de 2,6 millones de usuarios anuales. Se preveía que estos usuarios utilizarían la nueva alternativa vial, beneficiándose de mejores condiciones de conducción, menores riesgos viales y ahorros de tiempo y costos operativos, gracias a las mejoras en el diseño de la traza alternativa a la RN 38.

En lo que respecta a los beneficiarios indirectos, se identificaron alrededor de un millón y medio de habitantes distribuidos entre los departamentos aledaños de Santa María, Colón y Capital.

Criterio	Nº pregunta	Pregunta	Puntaje
Pertinencia	6	¿En qué medida se identificaron factores de riesgo que pudieran incidir en la implementación del programa y en qué medida se propusieron para acciones para mitigarlos?	4

A continuación, se describen los principales riesgos de implementación identificados en la fase de diseño de la operación con sus respectivos mitigantes.

- **Riesgos Técnicos:** i) *Falta de diseños finales.* No se contaba con diseños de ingeniería final de las obras, con las correspondientes descripciones técnicas cuantificadas, lo cual podía implicar demoras y sobrecostos en la fase de ejecución. ii) *Falta de información sobre interferencias con servicios.* Al momento de la evaluación no se disponía de información



precisa sobre eventuales interferencias con redes de servicios públicos, generando riesgos adicionales de eventuales demoras y sobrecostos en la fase de ejecución.

Mitigantes: Se requirió contractualmente el envío de los diseños finales o descripciones técnicas, según aplicase, debidamente aprobados por las autoridades competentes antes de los procesos licitatorios. Asimismo, se requirió un plan de manejo de interferencias, que incluyera la correspondiente propuesta de resolución, la aprobación del ente responsable de la red y la asignación de las respectivas responsabilidades y costos.

- **Riesgos Institucionales:** El relacionamiento con los demás actores en la órbita del Ministerio de Obras Públicas y Financiamiento (MOPyF) sobre las áreas a intervenir planteaba desafíos de coordinación, en particular entre los entes subsectoriales.

Mitigantes: La coordinación con los actores responsables de ejecutar obras fue formalizada previa al primer desembolso, mediante instrumentos legales y acuerdos específicos. Además, todo proceso involucrado en la gestión operativa y técnica debía estar debidamente detallado en el MOP.

- **Riesgos en la ejecución físico-financiera:** Riesgos de eventuales sobrecostos debido a la falta de diseños al momento de la evaluación, así como riesgos cambiarios y de inflación que podían impactar negativamente en la disponibilidad de recursos.

Mitigantes: El contrato de préstamo estableció exigencias de cumplimiento periódico de la contrapartida que permitieran dar seguimiento a la ejecución física y financiera. En caso de haber sobrecostos, los recursos adicionales debían ser provistos por la Provincia.

- **Riesgos en las contrataciones:** Dado que las licitaciones y los contratos serían realizados por CASISA, podrían no cumplirse con los criterios de competencia y transparencia exigidos por las Políticas de Gestión de CAF.

Mitigantes: Se acordaron diferentes mecanismos contractuales que regirían la administración y desarrollo del Programa mediante el instrumento usualmente utilizado en este tipo de operaciones (Convenio de Gerenciamiento y Administración), en el cual se estableció que las contrataciones se regirían por la ley provincial de obras públicas, junto a la obligatoriedad de cumplir con las Políticas de Gestión de CAF. Por otra parte, se acordó con los organismos involucrados acompañar las licitaciones a lo largo de todo el proceso a fin de transmitir cualquier recomendación de manera oportuna.

- **Riesgos ambientales:** i) *Estudios.* Las obras del Programa no contaban con los estudios y permisos ambientales requeridos. ii) *Expropiación:* Una primera estimación contempló no menos de 400 expropiaciones, incluyendo 60 viviendas, lo que se tradujo en un aspecto crítico de la operación.

Mitigantes: El contrato de préstamo requirió presentar, previo al inicio de los procesos licitatorios, los permisos y/o licencias ambientales requeridos por la legislación ambiental aplicable. Además de poseer experiencia en la gestión administrativa y operativa de liberación de áreas implicadas, se requirió, previo al inicio de obras, evidencia de que las áreas a ser intervenidas fuesen liberadas; incluyendo un cronograma para el desarrollo del proceso de liberación.



- **Riesgos sociales:** i) *Afectación durante la ejecución.* Durante la fase de construcción se esperaban diversos impactos sociales de media-baja magnitud. ii) *Capacidad para una adecuada gestión social.* Si bien las obras planteadas no eran particularmente complejas, la ejecución estaba prevista de manera simultánea y con plazos ajustados, lo que realzó la importancia de contar con un equipo de gestión ambiental y social con suficiente experiencia.

Mitigantes: El contrato de préstamo requirió la inclusión de aspectos en materia ambiental y social en los pliegos de licitación, además de un estricto seguimiento durante la ejecución de las obras al Plan de Manejo Ambiental y Social aprobado. Adicionalmente, se brindó especial atención a los aspectos de relacionamiento con la comunidad para atender las demandas de la población en el área de influencia.

- **Riesgos de exposición de CAF:** *Impacto del proyecto en la comunidad.* Previamente el proyecto contaba con una traza que fue modificada por la presión de grupos sociales de la zona. En ese contexto, se entendía que el Programa tendría mayor acogida entre la población una vez que se atendieran los principales requerimientos sociales y ambientales.

Mitigantes: En busca de reforzar la aceptación social de las obras, se requirió un Plan de Participación Ciudadana, que contemplara mecanismos de difusión de los componentes e impactos asociados, así como un cronograma de las intervenciones y la frecuencia de las actividades propuestas.

En definitiva, los riesgos identificados en la fase de diseño fueron pertinentes y estuvieron alineados con los principales desafíos enfrentados durante la ejecución del Programa.

Efectividad

Criterio	Nº pregunta	Pregunta	Puntaje
Efectividad	7	Valore el grado de ejecución de los componentes y actividades de la operación	4

En general, los niveles de ejecución de los componentes del Programa fueron elevados. Respecto al subcomponente de construcción del primer tramo de la vía alternativa a la RN38, se evidenció



un nivel de avance general del 96% al cierre de la operación, el cual derivó de los siguientes niveles de avance en cuatro sectores de la vía¹:

- Sector 1A (Variante Costa Azul a Acceso Bialet Massé): 99%.
- Sector 1B (Acceso Bialet Massé a Acceso Santa María de Punilla): 93%.
- Sector 1C (Acceso Santa María de Punilla a Acceso Cosquín): 92%.
- Sector 1D (Acceso a Cosquín a Acceso Molinari): 98%.

Vale mencionar que en diciembre de 2023 se habilitó el Sector 1A, donde se erige uno de los puentes previstos en el marco del programa. Por su parte, el Organismo Ejecutor estimó que los demás sectores serían habilitados en 2024, tras lo cual se llevaría a cabo una misión de cierre.

Respecto al subcomponente de expropiaciones, se reportó una ejecución efectiva del 100%. Este nivel de avance implicó la declaratoria oficial de utilidad pública del terreno correspondiente al trazado de la nueva vía, así como el reasentamiento dentro de la misma comuna de los hogares afectados en la Comuna San Roque. Por su parte, aunque no se brindó información detallada sobre los avances en el subcomponente de gestión socioambiental, en los documentos de cierre se resaltó la contratación de 10 consultores para las labores de supervisión ambiental y social de las obras.

Respecto a las actividades correspondientes al segundo componente, se evidenciaron avances en el proceso de auditoría externa, materializados en la contratación de una firma consultora para su realización, así como para la presentación del primer informe de auditoría pautado.

Criterio	Nº pregunta	Pregunta	Puntaje
Efectividad	8	Valore el nivel de cumplimiento de los objetivos de la operación	2

Si bien se prevé el logro de los objetivos trazados por el programa debido al alto nivel de ejecución de sus componentes, no se brindó información suficiente que permitiese valorar el logro de cada uno de los resultados esperados.

Respecto al objetivo general, resulta evidente que la finalización de la vía implicará una mayor conectividad y accesibilidad vial para los usuarios y los habitantes de las localidades del valle de Punilla. Sin embargo, en la documentación de cierre, no se brindan datos que permitan validar el cumplimiento efectivo de cada uno de los objetivos específicos, a pesar de que se definieron indicadores concretos de resultado. Vale la pena indicar que esto no invalida la posibilidad de que

¹ Esta sectorización de la obra no se encuentra definida en los documentos correspondientes a la fase de diseño de la operación.



se hayan cumplido los objetivos del programa, pero sí resalta que con la información disponible no se puede brindar una respuesta creíble sobre el logro de los resultados esperados.

Criterio	N° pregunta	Pregunta	Puntaje
Efectividad	9	¿En qué medida la existencia de problemas macroeconómicos (inflación, inestabilidad cambiaria, choques de productividad, etc.) pudo haber afectado negativamente el desarrollo del proyecto?	4

Aunque la situación macroeconómica argentina pudo haber afectado negativamente el avance del programa, las acciones financieras tomadas por las autoridades provinciales garantizaron el desarrollo de las obras y actividades previstas sin dilatación. A lo largo del año 2022 se observó un incremento significativo de la inflación y una mayor inestabilidad de la tasa de cambio, lo cual implicó incrementos importantes en los costos de las obras planificadas, tanto en pesos argentinos como en dólares norteamericanos. Sin embargo, la presencia de estos sobrecostos fue oportunamente afrontada mediante aportes locales provinciales, conforme a lo previsto en el contrato de préstamo, lo cual evitó que se generaran retrasos importantes en las obras realizadas.

Criterio	N° pregunta	Pregunta	Puntaje
Efectividad	10	¿En qué medida factores vinculados con ciclos políticos, cambios de autoridades, cambios legislativos, regulaciones, normativas, entre otros, pudieron haber afectado desfavorablemente el desarrollo del proyecto?	4

Si bien se esperaban cambios en la administración pública como consecuencia de las elecciones en Córdoba y a nivel nacional, realizadas en julio y octubre de 2023, respectivamente, no se encontraron referencias adicionales en los documentos oficiales que indicaran la posibilidad de que esto haya impactado negativamente en la ejecución de la operación.



Criterio	N° pregunta	Pregunta	Puntaje
Efectividad	11	¿En qué medida problemas de coordinación entre las instituciones involucradas pudieron haber afectado negativamente la implementación del proyecto?	4

No se encontraron dentro de la documentación de la operación problemas asociados con la coordinación de las instituciones involucradas en el Programa.

Criterio	N° pregunta	Pregunta	Puntaje
Efectividad	12	¿En qué medida problemas con los procesos de adjudicación de bienes y servicios en el marco de los esquemas de licitación pudieron haber tenido un impacto negativo en el desarrollo del proyecto?	4

No se encontraron dentro de la documentación de la operación problemas asociados con la adjudicación de bienes y servicios en el marco de los esquemas de licitación empleados, que hayan podido impactar en el desarrollo de la operación.

Criterio	N° pregunta	Pregunta	Puntaje
Efectividad	13	¿En qué medida las capacidades técnicas de los contratistas y/o de la unidad ejecutora (UE) pudieron haber impactado negativamente en la implementación de la operación?	4

Las capacidades técnicas de los contratistas y de la unidad ejecutora no tuvieron un impacto negativo en la implementación de la operación. En particular, la Agencia Córdoba de Inversión y Financiamiento (ACIF), como organismo ejecutor, cumplió de manera oportuna y con solvencia técnica sus responsabilidades fiduciarias y de rendición de cuentas, además de coordinar eficazmente con otras instancias provinciales.



Por su parte, CASISA, encargada de los aspectos técnicos, incluida la contratación y supervisión de obras, también demostró capacidades para el cumplimiento de sus funciones. Finalmente, el Ministerio de Obras Públicas y Financiamiento, a través de la Dirección Provincial de Vialidad, contribuyó con auditorías periódicas y recomendaciones técnicas. Este esquema de funcionamiento permitió una implementación técnicamente sólida, sin evidencias de que las capacidades institucionales hayan representado una limitación para el desarrollo de la operación.

Eficiencia

Criterio	Nº pregunta	Pregunta	Puntaje
Eficiencia	14	¿En qué medida la implementación del programa cumplió con los plazos previstos en el diseño del proyecto?	4

La implementación del programa superó favorablemente las expectativas en términos de cronograma, evidenciando una eficiencia destacada en la ejecución. Aunque la operación estaba prevista para ejecutarse en un plazo de 4 años, finalmente se desarrolló en 2,38 años, lo que representó una reducción de aproximadamente 40,5% respecto a los plazos previstos originalmente. Más allá de los aspectos resaltados en el ámbito de la efectividad, no se encontraron mayores razones detrás de estas ganancias de eficiencia evidenciadas en la ejecución.

Criterio	Nº pregunta	Pregunta	Puntaje
Eficiencia	15	¿En qué medida los productos cumplieron el presupuesto/recursos previstos en el diseño del proyecto?	2

La ejecución presupuestaria del programa mostró un desempeño insatisfactorio, evidenciando un desvío significativo respecto a los recursos previstos en la fase de diseño. Los recursos utilizados fueron superiores a lo estipulado en el contrato de préstamo, desembolsándose el 100% del saldo aprobado por CAF (USD 75.000.000), pero utilizando USD 132 MM de recursos de contrapartida local; monto superior a los USD 25,02 MM inicialmente previstos.



En este sentido, el Programa tenía un presupuesto planeado originalmente de USD 100,02 MM, el cual se incrementó a USD 174,48 MM, según la Ficha de Finalización de Desembolsos, representando un incremento del 74,4%. Vale indicar que, a pesar de tratarse de una misma fuente, el monto global ejecutado de USD 174,48 MM no se corresponde con la suma de sus componentes ejecutados (USD 75 MM por aporte de CAF y USD 132,04 por aporte local), lo cual no brinda claridad sobre el monto ejecutado real. Por su parte, en el Informe Final, se reportó un monto ejecutado diferente, que ascendió a USD 185,18 MM, con un aporte de CAF de USD 74,02 MM y un aporte local de USD 111,17 MM. En cualquier caso, los números reportados apuntan a un significativo incremento del costo global de la obra, el cual fue cubierto completamente a partir de recursos de contrapartida.

Como se mencionó en el ámbito de efectividad, este desvío presupuestario debe entenderse en el contexto de un entorno macroeconómico desafiante, marcado por una acelerada inflación y un fuerte rezago cambiario durante los años 2022 y 2023. La devaluación del tipo de cambio oficial redujo significativamente el poder adquisitivo de los recursos del préstamo, incrementando sustancialmente los costos internos. Estos factores provocaron un aumento considerable en los costos de ejecución de las obras, los cuales debieron ser afrontados con mayores recursos de contrapartida local. A pesar de estas dificultades, se logró mantener la continuidad de las obras sin afectar los plazos previstos, gracias a una adecuada planificación financiera y a los compromisos asumidos por la Provincia.

Criterio	Nº pregunta	Pregunta	Puntaje
Eficiencia	16	¿Se realizaron ajustes en el plan de ejecución original orientados a favorecer la eficiencia (cumplimiento de plazos y presupuesto) en la implementación del proyecto?	4

Se evidenció una adecuada capacidad de adaptación por parte del ejecutor, quien implementó medidas orientadas a mantener la eficiencia del proyecto frente a contextos adversos. Como se mencionó anteriormente, la documentación de la operación señala que la Provincia intensificó sus esfuerzos para cumplir con sus compromisos contractuales, los cuales se vieron afectados por el proceso inflacionario y las fluctuaciones en la tasa de cambio del peso argentino frente al dólar norteamericano.



Criterio	N° pregunta	Pregunta	Puntaje
Eficiencia	17	Indicador de costos administrativos asociados al otorgamiento de dispensas ²	4

El programa requirió de tres enmiendas y dispensas durante la ejecución, lo que reflejó bajas necesidades de recurrir a estos instrumentos para aumentar los niveles de flexibilidad de la operación y, por lo tanto, la inexistencia de costos administrativos adicionales que pudiesen haber incidido sobre la eficiencia del programa. En general, el contenido de estos ajustes contractuales se centró en pequeños cambios de plazos para cumplir con determinados compromisos contractuales, así como modificaciones de algunos aspectos operativos en las cláusulas del contrato. Este comportamiento se corresponde con una operación que logró ejecutar las acciones previstas antes de los plazos contemplados originalmente y cuando se compara con una distribución histórica de dispensas en operaciones similares, este número de dispensas ubican a la operación en el primer cuartil de dicha distribución.

Sostenibilidad Esperada

Criterio	N° pregunta	Pregunta	Puntaje
Sostenibilidad Esperada	18	¿En qué medida las acciones de mantenimiento previstas se espera que garanticen la sostenibilidad de las obras/productos o servicios derivados de la operación?	4

Se espera que las acciones de mantenimiento previstas garanticen de manera efectiva la sostenibilidad de las obras y los servicios derivados de la operación. Desde la etapa de diseño, se

² Los rangos de evaluación utilizados para valorar el número de dispensas requeridas en una operación se definieron a partir de un análisis histórico sobre el portafolio de operaciones de financiamiento de CAF tanto soberanas como no soberanas. La información utilizada permitió identificar la totalidad de dispensas por operación, así como obtener medidas promedio de dispensas en función a características de las operaciones tales como país, tipo de riesgo y tipo de instrumento. Los rangos de evaluación fueron construidos a partir de determinados percentiles dentro de la distribución histórica de dispensas.



estableció que el mantenimiento estaría a cargo de CASISA, incorporándose las obras a la red vial ya gestionada por esta empresa, la cual opera bajo un régimen de concesión vigente por 20 años. Según los estudios y proyecciones realizados por CASISA y la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), se prevé un incremento sostenido del tráfico y del número de usuarios adheridos al sistema de pago automático, junto con otros avances implementados por CASISA en su modelo de gestión, los cuales han tenido un impacto positivo en su sostenibilidad financiera.

Desde una perspectiva social, la sostenibilidad se ve fortalecida por la apropiación ciudadana del proyecto y una percepción cada vez más favorable de sus beneficios, como el aumento de la conectividad, la reducción de la congestión y los tiempos de traslado, y una mayor seguridad vial. Además, el proyecto ha generado impactos positivos en la calidad de vida de las personas relocalizadas, quienes accedieron a viviendas con mejores condiciones habitacionales y servicios básicos. También ha dejado una capacidad instalada en términos de mano de obra calificada en las localidades, lo cual contribuye al desarrollo social y económico de las comunidades.

Criterio	Nº pregunta	Pregunta	Puntaje
Sostenibilidad Esperada	19	¿En qué medida están asegurados los recursos humanos y financieros necesarios para la sostenibilidad de las obras, productos o servicios derivados de la operación?	4

Se espera que los recursos humanos y financieros necesarios para garantizar la sostenibilidad de las obras se encuentren asegurados a partir del esquema institucional y contractual establecido en el marco del Programa. En particular, la administración de la nueva vía bajo contrato con CASISA contempla de manera integral las tareas de mantenimiento, conservación, explotación y administración del tramo, y cuenta con un respaldo financiero suficiente mediante el sistema de peaje, lo que asegura una fuente estable y continua de ingresos para cubrir los costos operativos. Vale indicar que la documentación analizada no pone de manifiesto la existencia de potenciales rezagos tarifarios que pudiesen dificultar el flujo de financiamiento necesario para el mantenimiento de la nueva vía.

Desde el punto de vista técnico y legal, la sostenibilidad también está resguardada por un marco jurídico robusto que dispone que, una vez habilitados, los distintos tramos de la Ruta se incorporan formalmente al sistema concesionado de accesos a Córdoba. Esta integración garantiza su financiamiento a largo plazo mediante el esquema de peajes ya en funcionamiento, sin requerir asignaciones presupuestarias adicionales.

En cuanto a los recursos humanos, CASISA dispone de una estructura técnica consolidada para la gestión vial. Además, durante la ejecución del proyecto se promovió el fortalecimiento de capacidades locales, generando empleo calificado y transfiriendo conocimientos técnicos a las comunidades cercanas. Esta mano de obra capacitada representa un activo adicional para el



mantenimiento futuro de la infraestructura, contribuyendo a la sostenibilidad operativa del proyecto.

Criterio	Nº pregunta	Pregunta	Puntaje
Sostenibilidad Esperada	20	¿Es la intervención compatible con un uso sostenible de los recursos naturales o es perjudicial para el medio ambiente?	4

El programa es compatible con un uso sostenible de los recursos naturales y ha incorporado criterios de diseño orientados a minimizar los impactos ambientales negativos. En particular, se destaca la alta permeabilidad del trazado, lograda mediante la construcción de pasos de ganado, pasos vehiculares bajo nivel y alcantarillas, lo cual reduce el efecto barrera³ sobre el territorio y permite el libre desplazamiento de la fauna silvestre. Además, el diseño de pasos de faunas específicas en varias de estas estructuras refleja una preocupación explícita por la sostenibilidad ambiental, al contribuir a la conectividad ecológica y la reducción de la fragmentación del hábitat.

Estas medidas, junto con la mejora de la infraestructura vial, no solo benefician la movilidad y seguridad vial, sino que también permiten mantener un equilibrio con el entorno natural, favoreciendo así una integración más armónica de la obra con el medio ambiente.

Además, tal como se refleja en la matriz de resultados de la operación, se espera que la construcción de la ruta contribuya a la reducción de emisiones de CO₂, promoviendo así una mejora en la calidad ambiental y aportando a los objetivos de sostenibilidad. Esto se lograría mediante la disminución del tránsito —especialmente de vehículos pesados— y las mejoras en el trazado, así como el incremento de la capacidad actual de la vía para los usuarios.

Lecciones Aprendidas

A lo largo de la implementación del Programa, se identificaron diversos factores que impactaron su desarrollo, desde ajustes en la planificación hasta desafíos económicos y administrativos. Si bien la ejecución logró cumplir sus objetivos fundamentales, la experiencia adquirida ofrece valiosas enseñanzas que pueden fortalecer futuras iniciativas de infraestructura. En esta sección, se

³ El efecto barrera se refiere a la interrupción o alteración del flujo natural de personas, animales, agua o energía a través del territorio, causada por infraestructuras como carreteras, vías férreas, canales o cercas. En el contexto ambiental y territorial, este efecto puede tener consecuencias negativas significativas.



presentan los principales aprendizajes derivados de la operación, con el propósito de optimizar procesos, mejorar la gestión de recursos y garantizar una mayor eficiencia en proyectos similares.

- Asistencia no financiera y planificación territorial: Gracias al acompañamiento técnico de CAF y sus experiencias previas, se recomendó al Organismo Ejecutor (OE) avanzar en la planificación del ordenamiento territorial del valle de Punilla. Asimismo, se resaltó la necesidad de establecer mecanismos adecuados de captura de valor para orientar el crecimiento urbano de manera sostenible.
- Gestión macroeconómica y riesgos financieros: Dada la volatilidad cambiaria del peso argentino y su impacto potencial en los cuadros de usos y fuentes, se recomienda fortalecer el seguimiento de variables macroeconómicas críticas para optimizar la gestión de futuros préstamos.
- Importancia de una preinversión sólida: Una adecuada formulación de los proyectos ejecutivos y la actualización de presupuestos antes de las licitaciones resultan fundamentales para cumplir con los cronogramas, costos y estándares de calidad esperados.
- Gestiones previas al inicio de obras: La liberación anticipada de terrenos, franjas de dominio y resolución de interferencias evita demoras y sobrecostos en la ejecución. En el Programa se acordó que dichas gestiones debían estar resueltas antes de emitir las órdenes de inicio de obra, asegurando al menos seis meses de trabajo sin interrupciones.
- Estudios técnicos insuficientes: La falta de estudios de suelos y análisis hidrológicos adecuados previos a la ejecución generó ajustes en el diseño de puentes y retrasos. Se resalta la importancia de acordar con los propietarios el acceso anticipado para realizar estudios más completos.
- Innovación técnica y transferencia de capacidades: La utilización de tecnología poco común en el país, como la lanzadera de vigas para el puente sobre el río Cosquín, implicó una logística compleja. No obstante, esta experiencia fortaleció las capacidades técnicas del equipo ejecutor, generando conocimiento aplicable en futuras obras.
- Aprovechamiento de capacidades instaladas: Una vez que se cuenta con capacidad constructiva instalada, es recomendable integrar pequeñas obras complementarias —como accesos a poblados o pasarelas— en la planificación inicial, en lugar de tramitarlas como modificaciones contractuales.
- Gestión eficiente de materiales sobrantes: El movimiento de suelos generó materiales excedentes que podrían haber sido reutilizados en otros frentes de obra. Se recomienda incorporar cláusulas contractuales que permitan este tipo de intercambios entre contratistas, optimizando recursos y costos.



PROGRAMA DE ACCESO
A LA INFORMACIÓN
Y TRANSPARENCIA
INSTITUCIONAL



- Patrimonio arqueológico y sensibilización social: Los trabajos de prospección previa permitieron el rescate de hallazgos arqueológicos y paleontológicos, generando retrasos en algunos sectores. Sin embargo, esta experiencia mejoró la percepción de los contratistas sobre el valor del patrimonio cultural, destacando la importancia de su preservación.
- Enfoque singularizado en la gestión social: El diseño inicial de la estrategia de comunicación fue homogéneo, pero luego se adoptó un enfoque individualizado que consideró las particularidades de cada familia afectada. La articulación entre los equipos de expropiaciones y participación ciudadana permitió acompañar a los hogares y co-diseñar soluciones habitacionales basadas en sus dinámicas sociales.
- Diversificación de canales de comunicación: Se comprobó que los vecinos prefieren medios de contacto directos como llamadas telefónicas o mensajería instantánea. La inclusión de canales accesibles y la presencia territorial facilitaron la gestión de reclamos e inquietudes, fortaleciendo el vínculo con la comunidad.
- Fortalecimiento del equipo de expropiaciones: Inicialmente, el equipo contaba solo con profesionales del área legal, lo que dificultó el avance. La incorporación de especialistas en participación ciudadana mejoró la interacción con los afectados y aceleró el proceso de liberación de la traza.
- Adaptación a contextos de crisis sanitaria: La necesidad de realizar una audiencia pública durante la pandemia derivó en la implementación de un formato virtual con retransmisión en espacios municipales. Esta innovación aumentó la participación ciudadana evitando aglomeraciones, y se perfila como una alternativa válida para contextos futuros.
- Necesidad de medir y reportar indicadores definidos en la fase de diseño: Si bien se definieron objetivos e indicadores de resultado específicos, los cuales resultan pertinentes para entender los avances de la operación y su posible incidencia sobre la población objetivo, estos no fueron efectivamente medidos ni reportados en la documentación de seguimiento. En este sentido, resulta clave fortalecer las capacidades y recursos necesarios para llevar a cabo mediciones basadas en los indicadores definidos en la fase de diseño.

Impacto

Esta operación se vincula a las áreas de acción de ImpactoCAF: movilidad urbana y carreteras alineadas con las agendas misionales “A3. Territorios resilientes” y “A5. Infraestructura física y digital” a 2026 de CAF.



PROGRAMA DE ACCESO
A LA INFORMACIÓN
Y TRANSPARENCIA
INSTITUCIONAL



En lo que respecta a la infraestructura vial, la implementación de proyectos de vías urbanas y de carreteras ha demostrado tener un impacto significativo en múltiples dimensiones vinculadas al crecimiento y desarrollo económico. En la dimensión económica, la construcción de carreteras tiene un impacto positivo en la actividad económica del país y en el tamaño de su economía. El aumento de la red vial tiene el potencial de elevar el Producto Interno Bruto (PIB) en un 0,5% y las exportaciones hasta en un 6,4%. Además, puede reducir los tiempos y costos de transporte, lo que se traduce en un acceso más amplio a los mercados, fomentando así un aumento en las exportaciones, el empleo, la producción y la productividad.

En la dimensión laboral, la construcción de carreteras puede ayudar a reducir los costos de transporte y los tiempos de traslado en las áreas beneficiadas, lo que permite que las empresas accedan a nuevos mercados y que los hogares tengan mayor acceso a oportunidades laborales, así como a una mayor disponibilidad de bienes y servicios. Además, en áreas urbanas, la reducción en los costos de transporte puede impulsar la participación laboral con un aumento del 5%, especialmente entre las mujeres, así como aumentar el salario real entre un 0,3 y 0,5%, al tiempo que reduce la brecha salarial de género. En este sentido, estos proyectos han demostrado un impacto positivo sobre el bienestar de los residentes en áreas periféricas al facilitarles el acceso al transporte hacia zonas con mayor actividad económica.

De igual forma, la evidencia señala que las inversiones en infraestructura vial, especialmente la construcción de vías urbanas, pueden aumentar los niveles de consumo e inversión de los hogares, lo que resulta en una mejora de la actividad económica en las ciudades.

En la dimensión medioambiental, estas inversiones promueven el mantenimiento adecuado de la infraestructura vial, lo que puede ayudar a reducir los niveles de contaminación. Un pavimento de alta calidad mejora la eficiencia de los vehículos al permitirles mantener una velocidad constante, lo que podría resultar en una disminución de las emisiones de CO₂.

Asimismo, las inversiones en vialidad pueden facilitar el acceso a servicios, tanto educativos como de salud, y tienen el potencial de aumentar la matriculación y la asistencia escolar. Finalmente, estas también pueden ayudar a reducir tanto la frecuencia como la gravedad de los accidentes de tránsito debido a las mejoras en la calidad del pavimento.

Comentarios ejecutivo responsable y/o área de negocio

Complementando la información sobre el avance de las obras reportado en la pregunta N°7, cabe señalar que en noviembre de 2024 se habilitaron los sectores 1B, 1C y 1D, con lo cual se terminaron de habilitar al público los 21,5 km de la Autovía de la Punilla.



Anexo

A.1. Abreviaturas y acrónimos

Siglas	Descripción
ACIF	Agencia Córdoba de Inversión y Financiamiento Sociedad de Economía Mixta
CASISA	Caminos de la Sierra
CAF	Corporación Andina de Fomento
DNV	Dirección Nacional de Vialidad
INDEC	Instituto Nacional de Estadística y Censos de la República Argentina
MOP	Manual Operativo
NBI	Necesidades Básicas Insatisfechas
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
OE	Organismo Ejecutor
PIB	Producto Interno Bruto
PPI	Proyecto y Programa de Inversión
UE	Unidad Ejecutora



A.2. Anexo METODOLÓGICO

Cada operación se evalúa a partir de un instrumento constituido por un conjunto de 20 preguntas que abordan las siguientes cuatro dimensiones: pertinencia, efectividad, eficiencia y sostenibilidad esperada.

Pertinencia: evalúa el grado en que el diseño de la operación responde a las necesidades de la población objetivo, la claridad de sus objetivos y actividades, y la coherencia entre las actividades y los objetivos planteados bajo una lógica causal.

Efectividad: valora el grado en el que la intervención ha logrado, o se espera que logre, sus actividades, objetivos y resultados. Adicionalmente, valora distintos aspectos que pudieron haber afectado la ejecución de la operación.

Eficiencia: evalúa en qué medida los productos logrados cumplieron con los plazos y los costos establecidos durante el diseño de la operación.

Sostenibilidad esperada: valora en qué medida están dadas las condiciones para los resultados alcanzados se mantengan en el tiempo.

Para cada pregunta, se asigna un puntaje en una escala del 1 al 4. El puntaje final para cada ámbito de evaluación se calcula a partir de un promedio simple de los puntajes de las preguntas individuales que conforman cada criterio, de modo que el puntaje final de la operación se calcula a partir de un promedio simple del puntaje obtenido en cada criterio. En la Tabla A1 se describen los rangos de evaluación y las categorías de valoración, que se aplican para cada criterio y también para la operación en su conjunto.

Tabla A1. Escala de Valoración

Límite inferior	Límite superior	Valoración
1	2	Baja
2,01	3	Media
3,01	3,59	Alta
3,6	4	Muy alta

Las dimensiones de evaluación y la metodología están alineados a los [criterios para una mejor evaluación establecidos por la OCDE](#) y los [Estándares de Buenas Prácticas para la Evaluación de Operaciones del Sector Público](#) del Evaluation Cooperation Group (ECG). Para más información sobre la metodología y otras evaluaciones, consultar Gestión de Impacto (caf.com).



PROGRAMA DE ACCESO
A LA INFORMACIÓN
Y TRANSPARENCIA
INSTITUCIONAL



EXPOST

Programa de Infraestructura de conectividad vial en la provincia de Córdoba: Autovía Alternativa a la Ruta Nacional N°38 – Primer Tramo

Agosto, 2025