



PROGRAMA DE ACCESO
A LA INFORMACIÓN
Y TRANSPARENCIA
INSTITUCIONAL



EXPOST

Proyecto Paseo del Bajo

Agosto, 2025



BANCO DE DESARROLLO
DE AMÉRICA LATINA
Y EL CARIBE

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.

Datos Básicos de la Operación

País
Argentina

Número de operación

CFA9710

Estatus

Activa

Producto - Sector

Proyecto y Programa de
Inversión (PPI) -
Transporte

Cliente

REPÚBLICA DE
ARGENTINA

Organismo Ejecutor

MINISTERIO DE
TRANSPORTE (MT)

Soberano / No soberano

Soberano

Contacto

transparencia@caf.com

Objetivo del proyecto

Optimizar la transitabilidad urbana y mejorar el sistema de movilidad de la ciudad de Buenos Aires, mediante la construcción de un corredor vial orientado a mejorar la conectividad y lograr una mayor integración con la red de transporte de la región metropolitana.

Fuente de Financiación		USD
Costo del proyecto (USD)		700.000.000
Préstamo CAF (USD)		400.000.000
Desembolsado CAF (USD)		400.000.000
Aporte local (USD)		300.000.000
Otros aportes (USD)		0
Detalle de otros aportes		N/A

Fechas de Progreso

Fecha de Aprobación

19 julio 2016

Fecha de último desembolso

22 septiembre 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).

Cada pregunta es calificada en una escala del 1 al 4, y el puntaje final de cada dimensión se calcula como un promedio simple de sus respectivas calificaciones. A su vez, el desempeño global se obtiene mediante un promedio de los cuatro ámbitos evaluados. Para mayor detalle sobre la metodología empleada, puede consultarse el Anexo A.2 o acceder al sitio público de [gestión de impacto](#) de CAF – banco de desarrollo de América Latina y El Caribe -.

El Proyecto Paseo del Bajo obtuvo resultados positivos, reflejados en una mejora integral de la movilidad urbana y logística de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y su área metropolitana (AMBA). Sin embargo, también se identificaron áreas de mejora, particularmente en la definición de objetivos específicos, la caracterización de los beneficiarios y la eficiencia temporal en la ejecución de las obras. **Su desempeño global fue alto luego de obtener un puntaje de 3,14 en la presente evaluación.**

En cuanto a su **pertinencia**, el proyecto obtuvo una **calificación de 2,83**, ubicándose en el rango medio de la valoración. La adecuada identificación del problema y el contexto urbano y logístico justificaron la intervención, destacando el impacto del tránsito pesado en la movilidad y la competitividad regional. No obstante, la falta de definición de objetivos específicos y de indicadores de producto limitó la capacidad de seguimiento de las metas y resultados esperados. Asimismo, las imprecisiones en la caracterización de los beneficiarios directos y una identificación limitada de los riesgos de implementación y sus mitigantes representaron debilidades importantes en la fase de diseño de la operación.

En el criterio de **efectividad**, la operación alcanzó un **puntaje alto de 3,57**, destacándose la finalización de las obras planificadas y el cumplimiento de los principales objetivos de optimización de la transitabilidad urbana. La reducción de alrededor de 27 minutos en los tiempos de circulación y la disminución de las emisiones de dióxido de carbono según mediciones realizadas luego de concluidas las obras, evidencian impactos positivos en materia de movilidad y calidad ambiental. Sin embargo, se observaron desafíos puntuales en la gestión de contratistas y en los procesos de licitación, que, aunque mitigados oportunamente, generaron algunos retrasos importantes en la ejecución.

Por su parte, el proyecto obtuvo una **calificación media en materia de eficiencia de 2,50**, reflejando diferencias significativas entre los plazos previstos (48 meses) y los plazos reales de ejecución (72 meses), debido principalmente a falencias en las capacidades técnicas de algunos contratistas, así como procesos administrativos complejos. A pesar de ello, el proyecto logró mantenerse dentro del presupuesto inicial, alcanzando una ejecución final de USD 670,3 millones

(4,24% por debajo de lo previsto originalmente). Este positivo desempeño presupuestario compensó parcialmente las pérdidas en los niveles de eficiencia ocasionadas por las demoras evidenciadas, así como por la cantidad de dispensas y enmiendas contractuales requeridas (19) para la ejecución y el cierre de la operación.

Finalmente, en el criterio de **sostenibilidad** esperada, el proyecto obtuvo un **puntaje de 3,67**, ubicándose en el rango más alto de la valoración. La asignación de responsabilidades de mantenimiento a Autopistas Urbanas S.A. (AUSA), una entidad con probada capacidad técnica y financiera, junto con la generación de ingresos a través de peajes, impulsa la viabilidad operativa y el mantenimiento de la infraestructura a largo plazo. Por su parte, los beneficios ambientales derivados de las obras, tales como la reducción de emisiones contaminantes y la incorporación de espacios verdes, refuerzan la sostenibilidad del proyecto en el marco de un desarrollo urbano más equilibrado.

En conclusión, el proyecto Paseo del Bajo constituye una intervención relevante y efectiva para atender las necesidades de movilidad y logística de la CABA y el AMBA. Si bien se identificaron áreas de mejora en el diseño de la operación y sus niveles de eficiencia, los resultados evidencian un cumplimiento satisfactorio de los objetivos estratégicos y una contribución significativa al desarrollo urbano, logístico y ambiental argentino.

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%	2,83	Pertinencia media
Efectividad	7	7	100%	3,57	Efectividad alta
Eficiencia	4	4	100%	2,50	Eficiencia media
Sostenibilidad esperada	3	3	100%	3,67	Sostenibilidad muy alta
Desempeño	21	21	100%	3,14	Alta

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?	4

La identificación del problema que motivó la operación fue adecuada y estuvo basada en un análisis integral del contexto urbano, logístico y ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y su área metropolitana. El diagnóstico abordó de manera consistente las limitaciones estructurales del sistema de transporte, el impacto del tránsito pesado sobre la movilidad urbana y la calidad de vida, así como las proyecciones de crecimiento económico y logístico a mediano y largo plazo.

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), junto con su área metropolitana, se ha consolidado como una de las urbes más grandes, densas y dinámicas de América Latina. Desde la década de 1970, su población se ha mantenido en torno a los 3 millones de habitantes, mientras que el crecimiento demográfico y la expansión urbana se han desplazado hacia los primeros anillos del Área Metropolitana (AMBA), lo que ha convertido su planificación y desarrollo en un desafío constante para las autoridades.

El área central de la ciudad concentra infraestructuras estratégicas como el puerto, la estación de pasajeros de Retiro, el distrito financiero, Puerto Madero y la terminal aérea doméstica Aeroparque, lo que la convierte en una de las zonas con mayor dinamismo comercial, financiero y turístico del país. El puerto de Buenos Aires, especializado en el manejo de contenedores, es el principal operador de este tipo de carga en el corredor más transitado del MERCOSUR. Este nodo genera un alto volumen de tránsito vehicular que se canaliza principalmente por las avenidas Madero, Ingeniero Huergo y Antártida Argentina, con un Tráfico Medio Diario Anual (TMDA) estimado en 25.000 vehículos, de los cuales entre el 30% y el 40% corresponde a tránsito pesado.

Como consecuencia de ello, tanto la CABA como el AMBA comenzaron a evidenciar un deterioro creciente en las condiciones de circulación vehicular, debido en gran medida al aumento del transporte terrestre. Esta situación derivó en una disminución de los niveles de servicio de las principales vías de comunicación, un incremento en los costos de traslados y un deterioro en la calidad ambiental, reflejados en mayores niveles de contaminación del aire y ruido. En particular, se identificó que los vehículos pesados requerían típicamente entre 45 y 55 minutos, en horas de alto tráfico, para atravesar el área urbana desde su salida de la red de autopistas hasta el acceso al puerto de Buenos Aires, dependiendo del origen y destino del recorrido.

Por su parte, se estimó que a través del Río de la Plata se movilizan anualmente alrededor de 2,2 millones de contenedores. Bajo escenarios económicos conservadores, se proyectó que esta cifra pudiera alcanzar los 4 millones para el año 2030. En particular, el área portuaria recibe, en promedio, unos 3.400 camiones diarios, cifra que puede variar en función de la capacidad operativa del puerto. Además, se estimó un tránsito de 5.600 camiones diarios, que circulan de norte a sur y viceversa sin ingresar al puerto. A esto se suman 1.000 autobuses diarios por sentido vinculados al funcionamiento de la terminal de ómnibus de Buenos Aires, con una intensidad de hasta 100 vehículos por hora por sentido en los períodos de mayor demanda.

En particular, el área a ser atendida, ubicada en el extremo este de la ciudad, ha presentado una desconexión urbanística significativa entre Puerto Madero y el Microcentro, marcada por barreras sociales y físicas que han afectado negativamente la forma en que la ciudad ha sido habitada y transitada. En particular, el corredor vial formado por las avenidas Huergo y Madero, debido a sus características (calzadas anchas, veredas angostas, escasa presencia de espacios verdes, condiciones poco amigables para peatones y alta concentración de tránsito pesado), ha funcionado como una barrera física que ha profundizado la separación entre ambos sectores de la ciudad.

En este contexto, se esperaba que con la ejecución del proyecto Paseo del Bajo se lograran beneficios ambientales y sociales relevantes, tales como la reducción de los tiempos de movilidad de los habitantes, así como del transporte de carga, junto a una mejor calidad de vida gracias a las mejoras esperadas en la conectividad. Asimismo, se previeron mejoras ambientales producto de la disminución en las emisiones de CO₂ y de los niveles de contaminación sonora.

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

El Proyecto Paseo del Bajo tuvo por objetivo general optimizar la transitabilidad urbana y mejorar el sistema de movilidad de la ciudad, mediante la construcción de un corredor vial orientado a mejorar la conectividad y lograr una mayor integración con la red de transporte de la región metropolitana.

Si bien el objetivo general fue definido con claridad y estuvo alineado con la problemática identificada, no se definieron objetivos específicos que hubiesen sido de utilidad para identificar con mayor precisión los resultados esperados de las obras de infraestructura vial y, con ello, facilitar el seguimiento de los distintos componentes, así como de los impactos esperados. Además, si bien el contenido técnico de la operación se centró en el transporte de carga pesada como uno de los principales factores que la justificaron, esta dimensión no quedó explícitamente reflejada dentro del objetivo formulado durante la estructuración de la operación.

Criterio	N° 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

Las obras planteadas dentro del proyecto fueron de carácter estructural y constituyeron el eje central de la intervención. Se esperaba que su ejecución tuviera una incidencia directa sobre la calidad de la movilidad en la ciudad, mediante el desahogo de la congestión por tráfico pesado que circula a través del trazado vial existente. En este sentido, las actividades previstas se encontraron alineadas con el objetivo general de mejora de la movilidad urbana de la Ciudad de Buenos Aires. El proyecto se estructuró a partir de cinco componentes, que se describen a continuación: (i) Estudios y proyectos; (ii) Obras viales; (iii) Administración; (iv) Otros gastos; e (v) Imprevistos.

Componente 1: Estudios y proyectos. Se dividió en tres subcomponentes:

- **Estudios y proyectos:** Estudios de predimensionamiento de las estructuras que conformaron la obra.
- **Validación y auditoría técnica del Proyecto:** Revisión detallada, externa e independiente, de los criterios técnicos, los cálculos de ingeniería, los diseños propuestos, la evaluación de riesgos y otros inherentes al análisis detallado de los estudios requeridos para las obras previstas.
- **Estudios de movilidad y operación:** Análisis de transporte y operación vehicular en el área de influencia del proyecto, incluyendo otras obras de transporte y servicios relacionados con la zona atendida (p. ej., el desarrollo del Metrobús de la Av. Leandro N. Alem, la expansión del puerto de Buenos Aires, el uso de los anillos perimetrales para carga de la Ruta No. 6, Ruta No. 4 y Av. General Paz, etc.).

Componente 2: Obras viales. Se estructuró en tres subcomponentes:

- **Obras básicas e interferencias:** Ejecución de las obras, así como aquellas necesarias para resolver las interferencias encontradas en el trazado con servicios públicos y otras estructuras en los alrededores del Proyecto. Las obras comprendieron la construcción de una vía de aproximadamente 7 km de extensión, que empalmaba en el sur con las autopistas 25 de Mayo y Dr. Ricardo Balbín, y al norte con la autopista Dr. Arturo Umberto Illia. Adicionalmente, las obras contemplaron la creación de aproximadamente 60.000 m² de espacios verdes, así como de ciclovías a lo largo del trazado.
- **Inspección técnica y ambiental:** Tareas de supervisión de los aspectos técnicos y el seguimiento de las salvaguardias ambientales y sociales.

- **Medidas de mitigación y compensación:** Actividades de compensación ambiental y social llevadas a cabo durante la ejecución y luego de finalizadas las obras, dependiendo de lo indicado en las licencias ambientales y en el documento ambiental correspondiente.

Componente 3: Administración. Involucró el planeamiento, programación, gerenciamiento y monitoreo de la ejecución física y financiera del Proyecto, con el objetivo de garantizar el cumplimiento de los planes operativos y cronogramas propuestos, velando así por el cumplimiento de las metas establecidas. Incluyó los costos de: (i) la Unidad Ejecutora del Proyecto; (ii) el asesoramiento externo; (iii) la auditoría externa del Proyecto; (iv) el informe final; y (v) la auditoría ambiental.

Componente 4: Otros gastos. Incluyó: (i) los gastos de evaluación y (ii) la comisión de financiamiento del préstamo CAF.

Componente 5: Imprevistos. Contempló escalamientos parciales en los montos estimados de las obras debido a eventos no contemplados originalmente y modificaciones de obras que se requiriesen.

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?	3

Durante la fase de diseño de la operación se definió una matriz preliminar de indicadores y metas para hacer seguimiento al avance físico del proyecto. Esta matriz incluyó indicadores de resultado y de producto, las metas que se esperaban cumplir y sus respectivos medios de verificación. Como se puede apreciar en la Tabla 2, esta matriz previó seis indicadores: cuatro de resultado y dos de producto.

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

Principales Indicadores	Valor del Indicador		Medio de Verificación
	Medida	Metas	
De resultados			
Disminución promedio del tiempo de viaje	%	50%	Informe Ex post ¹
Reducción de accidentes	%	50%	Informe Ex post

¹ Se refiere al informe de seguimiento a ser elaborado luego de finalizadas las obras por parte de la unidad ejecutora, por lo que no debe confundirse con el presente informe de evaluación ex post. Se mantiene la denominación en aras de plasmar fielmente la información proveniente de la fuente original.

Disminución de emisiones de CO ₂	%	20%	Informe Ambiental
Aumento circulación de peatones	%	50%	Informe Ex post
De Productos			
Construcción de viaductos	metros	3.000m	Informes semestrales
Construcción de trincheras	metros	4.000m	Informes Semestrales

Fuente: Documento de Evaluación del Crédito

No obstante, en etapas posteriores de la operación, la matriz de indicadores fue reformulada y sustituida por una versión más acotada, que incluyó únicamente tres indicadores de resultado. Esta nueva versión (Tabla 3) incorporó dos indicadores vinculados a los objetivos iniciales (tiempo de circulación en la red de autopistas y disminución de los niveles de contaminación), así como un nuevo indicador relacionado con los niveles sonoros y las vibraciones a lo largo de la traza del Paseo del Bajo. Vale indicar que esta nueva matriz no contempló metas específicas de cumplimiento para cada uno de los indicadores definidos.

Para estos tres indicadores se recolectó información de línea de base, valores al cierre del proyecto y se precisaron sus respectivas fuentes de verificación. Sin embargo, no se relevaron valores de línea de base para los niveles de contaminación sonora, lo cual representó una limitación para el seguimiento de estos resultados luego de finalizadas las obras. Asimismo, la matriz reformulada no contempló indicadores de producto, cuya inclusión era crucial para corroborar los niveles de ejecución física, a través de la medición de aspectos como la cantidad de kilómetros construidos de viaductos y trincheras, así como otros elementos clave de la infraestructura vial desarrollada.

Tabla 3. Matriz de Indicadores y Metas

Indicadores de Resultados	Unidad de medida	Línea Base	Fuente de datos	Responsable
Disminución de tiempos de viaje	Minutos	Tiempo de circulación de Retiro - autopista 25 de Mayo = 35 minutos	Informe de reducción tiempos de circulación (2021)	Autopistas Urbanas S.A. (AUSA)
Disminución de los niveles de contaminación originados por la velocidad de circulación	Emisiones de Monóxido de carbono expresado en miligramos por metro cúbico (Mg/m ³)	7 puntos de medición: Promedio: 11,1 Mínimo: 7 Máximo: 18	Monitoreo e Informe de Emisiones Gaseosas y de Material Particulado (2022)	Autopistas Urbanas S.A. (AUSA)
Disminución de niveles sonoros y vibraciones a lo largo de la traza de Paseo del Bajo	Variación promedio en dB con respecto a Línea de base	Diurno: N/D Nocturno: N/D	Evaluación de impacto Acústico y Vibraciones (2022)	Autopistas Urbanas S.A. (AUSA)

Fuente: Elaboración propia basada en los documentos finales de la operación.

En definitiva, se definieron dos indicadores de resultados fundamentales (tiempos de viaje y niveles de contaminación de CO2) para el adecuado seguimiento de la operación, con sus respectivos valores de línea de base y medios de verificación. Por su parte, además de que no se relevaron datos de línea de base para el indicador de contaminación sonora, ni metas de cumplimiento para la totalidad de los indicadores, tampoco se conservaron los indicadores de producto previstos originalmente (metros de construcción), lo cual hubiese reforzado notablemente las herramientas de seguimiento y monitoreo previstas en el marco de la operación.

Criterio	N° pregunta	Pregunta	Puntaje
Pertinencia	5	¿En qué medida se definieron e identificaron con precisión los beneficiarios del proyecto?	2

La identificación de los beneficiarios directos del proyecto no se realizó con el nivel de precisión requerido, lo que limitó la posibilidad de caracterizar detalladamente a la población objetivo. En este sentido, habría sido deseable desarrollar un análisis más profundo que integrara variables sociodemográficas, necesidades específicas y una mayor desagregación geográfica de los principales beneficiarios. En este sentido, la caracterización de beneficiarios podría haberse abordado de manera más integral, incorporando un enfoque multidimensional que considerara, entre otros aspectos:

- El perfil sociodemográfico de los habitantes en el área de influencia, incluyendo edad, nivel socioeconómico y acceso a infraestructura de transporte.
- El impacto sobre el parque automotor, a partir del análisis de la distribución y tipología de vehículos que transitan en la zona.
- Los efectos sobre el entramado productivo, identificando los sectores económicos más beneficiados y la incidencia del proyecto en la logística, la movilidad de mercancías y la competitividad regional.

Si bien se hizo un esfuerzo por describir los beneficios generales de la intervención, como la mejora en los tiempos de circulación y los efectos positivos en términos ambientales, no se avanzó en una cuantificación precisa de los beneficiarios, lo cual representa una limitación en el diseño de la operación.

Criterio	N° 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 acciones para mitigarlos?	2

La pertinencia de los riesgos identificados en la fase de diseño fue limitada, no demostrando una clara alineación con las principales características de la operación. Si bien se especificaron algunos riesgos y mitigantes relevantes, en general estos elementos no se definieron de manera detallada en la fase de diseño, como se desprende de la documentación analizada. Dentro de los riesgos cuya definición resultó ser más clara destacan la presencia de interferencias del trazado con servicios públicos existentes en la zona, la ocurrencia de incrementos de precios imprevistos que afectaran negativamente el presupuesto de la obra o la no previsión de las necesidades de mantenimiento de la vía en el tiempo. Por su parte, se especificaron algunas estrategias de mitigación asociadas a estos riesgos, como la incorporación del manejo de las interferencias en la ejecución de las obras, la concreción de diseños específicos del trazado al iniciar la obra, el establecimiento de compromisos de desembolsos por parte de la unidad ejecutora o la exigencia de un plan de mantenimiento detallado.

Sin embargo, la mayor parte de los riesgos identificados no brindaron detalles suficientes que permitieran entender su relevancia y significado. Por ejemplo, factores genéricos como la presencia de convenios interinstitucionales en elaboración, la calificación de adecuación ambiental de la obra, la presencia de posibles eventos que afectaran la ejecución de los trabajos en los plazos planificados, etc., fueron definidos como riesgos de la operación. Dada la especificidad observada de la obra en su fase de diseño, se pudo haber determinado con mayor detalle algunos de los riesgos y mitigantes aplicables al proyecto en concreto, considerando los factores de contexto institucional y técnico relevantes.

Efectividad

Criterio	Nº pregunta	Pregunta	Puntaje
Efectividad	7	Valore el grado de ejecución de los componentes y actividades de la operación	3

Aunque en la fase de diseño de la operación no se definieron indicadores de producto concretos para el adecuado seguimiento, pareciera que las obras y actividades previstas se lograron completar satisfactoriamente. La ejecución de las obras inició con la elaboración de la ingeniería básica del proyecto por parte de AUSA, la cual quedó plasmada en tres tramos de construcción:

- Tramo A - Viaductos (aproximadamente 3.300 metros): compuesto por una porción del trazado que conectaba con las autopistas 25 de Mayo y Buenos Aires-La Plata, hasta el inicio del Tramo B en trinchera. Asimismo, contempló otra porción del trazado desde la finalización del Tramo C en trinchera, hasta la vinculación con la autopista Illia y la conexión con el Puerto de Buenos Aires.
- Tramo B – Trinchera Semicubierta Sur (aproximadamente 1.500 metros): compuesto por una trinchera semicubierta, que culmina con el Tramo C.
- Tramo C – Trinchera Semicubierta Norte (aproximadamente 2.400 metros): compuesto por una trinchera semicubierta más la infraestructura civil de la Red de Expresos Regionales (RER). Debido a la incorporación de la traza de la RER, este tramo requirió características estructurales diferentes.

La ingeniería básica descrita fue volcada en un *Data Room*² para que los contratistas oferentes contaran con información de las obras durante el proceso de licitación. Dada las especificidades técnicas asociadas a cada tramo, se asignaron tres contratistas, uno por cada tramo, para la construcción del trazado. Como resultado del trabajo realizado, se construyeron efectivamente cerca de 7 km de traza para el tráfico pesado, con aproximadamente 60.000 m² de espacios verdes y ciclovías a lo largo de la vía, en línea con lo que aparentemente se había previsto en la fase de diseño. Si bien la obra fue formalmente inaugurada en mayo y puesta en operación en agosto de 2019, algunas obras complementarias continuaron ejecutándose hasta finales de 2023.

² Se refiere a la plataforma provista por la unidad ejecutora con toda la información sobre la ingeniería básica del proyecto, con el propósito de que los contratistas pudieran conocer las características elementales de la obra y, en consecuencia, poder definir la ingeniería específica de cada tramo de la vía junto con sus costos asociados.

Criterio	N° pregunta	Pregunta	Puntaje
Efectividad	8	Valore el nivel de cumplimiento de los objetivos de la operación	4

El desarrollo del Proyecto conllevó un buen nivel de cumplimiento de los objetivos de la operación, considerando las mediciones de los indicadores de resultados definidos. Como se observa en la Tabla 4, la recolección de los tiempos de traslado realizada en 2021 demostró una reducción de los tiempos de circulación de aproximadamente 27 minutos, lo cual evidencia el cumplimiento del objetivo de optimización de la transitabilidad y conectividad urbana de la ciudad.

Adicionalmente, mediciones realizadas en 2022 en lo que respecta a la contaminación sonora y del aire en el área de influencia revelaron reducciones en los niveles de emisión de dióxido de carbono de 8,2 Mg/m³ y aumentos de los niveles de ruido de 4,6 decibeles durante el día y 5,4 decibeles durante la noche. No obstante, la confiabilidad de estos cambios en los niveles de ruido es relativamente baja debido a que, tal y como se subrayó en el apartado de pertinencia, no se relevaron datos de línea de base que permitieran comparar estos niveles de contaminación con una situación previa a la construcción de las obras. En este sentido, la interpretación de estos incrementos en la emisión de ruidos debe tomarse con cautela, en virtud de las imprecisiones en la medición de ambos indicadores.

Tabla 4. Medición de Indicadores de Resultados

Indicadores de Resultados	Unidad de medida	Línea Base	Resultados	Fuente de datos/ Metodología
Disminución de tiempos de viaje	Minutos	Tiempo de circulación de Retiro - autopista 25 de Mayo = 35 minutos	Tiempo de circulación de Retiro - Autopista 25 de Mayo = 7 minutos	Informe de reducción tiempos de circulación (2021)
Disminución de los niveles de contaminación originados por la velocidad de circulación	Emisiones de Monóxido de carbono Mg/m ³	7 puntos de medición: Promedio: 11,1 Mínimo: 7 Máximo: 18	7 puntos de medición: Promedio: 2,9 Mínimo: 1,15 Máximo: 4,58	Monitoreo e Informe de Emisiones Gaseosas y de Material Particulado (2022)
Disminución de niveles sonoros y vibraciones a lo largo de la traza de Paseo del Bajo	Variación promedio en dB con respecto a Línea de base	Diurno: N/D Nocturno: N/D	Diurno: 4,6dB Nocturno: 5,4dB	Evaluación de impacto Acústico y Vibraciones (2022)

Fuente: Elaboración propia basada en los documentos finales de la operación.

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

Si bien el proyecto se desarrolló en un contexto macroeconómico desafiante para el país, caracterizado por altos niveles de inflación e inestabilidad cambiaria, estos factores no afectaron de forma significativa el desarrollo técnico y operativo del proyecto. Esto se debió, en parte, a una planificación financiera adecuada, a la disponibilidad oportuna de recursos del préstamo y al compromiso institucional con la ejecución de las obras. Cabe destacar que, pese a las condiciones económicas adversas, se logró completar exitosamente con el Paseo del Bajo y, además, redirigir fondos excedentes para implementar nueve Centros de Atención Primaria durante la emergencia sanitaria provocada por la pandemia de COVID-19.

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

El desarrollo del proyecto estuvo sujeto a factores institucionales como el cambio de gestión del gobierno nacional en diciembre de 2019 y el traspaso de la operación desde el Ministerio de Transporte hacia el Ministerio de Obras Públicas durante los primeros meses de 2020. Si bien estas transiciones podrían haber generado impactos en la continuidad operativa y administrativa del proyecto, la documentación disponible no evidencia afectaciones graves en su ejecución general. De igual forma, no se encontraron referencias a cambios legislativos, en regulaciones o en normativas que pudieran incidir negativamente en el desempeño del proyecto.

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 evidenciaron problemas de coordinación significativos entre las instituciones involucradas que pudieran afectar los niveles de efectividad de la operación. Originalmente, la planificación general del proyecto estuvo a cargo del Ministerio de Transporte de la Nación, delegando en Autopistas Urbanas (AUSA) la planificación y seguimiento específico de las obras, incluyendo el relacionamiento de primera mano con las empresas contratistas y el liderazgo en el proceso de las licitaciones. El proyecto también contó con la participación del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GCABA), con quien se coordinó los aspectos logísticos urbanos de la implementación de las obras, incluyendo la identificación y tratamiento de las interferencias de servicios públicos con el trazado de la vía. Sin embargo, con la renovación del ejecutivo nacional, la planificación central del proyecto pasó a manos del Ministerio de Obras Públicas a principios de 2020, bajo la Dirección de Monitoreo de Programas y Proyectos Sectoriales y Especiales (DIGEPSE).

Tal como se destaca en la documentación revisada, este cambio de dependencia del proyecto implicó el desarrollo de un proceso de análisis del estado de avance de las obras, la identificación de los asuntos pendientes por ejecutar del proyecto y la implementación de ajustes en los procesos administrativos en curso. Si bien este traslado de responsabilidades implicó posiblemente un proceso de adaptación institucional por parte de la nueva unidad responsable de la planificación central, no se encontró información que reflejara la existencia de impactos negativos sobre la implementación de las obras, las cuales siguieron su curso esperado.

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?	3

El proyecto enfrentó algunas dificultades relacionadas con los procesos de licitación y gestión contractual que pudieron haber tenido impactos negativos en su ejecución.

En primer lugar, se abrió una causa judicial en 2019 que investigó presuntas irregularidades durante la licitación de los tres tramos del Paseo del Bajo. Esta situación generó preocupación institucional y motivó una Debida Diligencia Mejorada (DDM) por parte de CAF.

Asimismo, se identificaron problemas contractuales relevantes, particularmente en el Tramo A (Viaductos), que llevaron a la rescisión anticipada del contrato con la empresa contratista, como consecuencia de retrasos injustificados y bajo rendimiento. Aunque se optó por una rescisión de mutuo acuerdo para evitar litigios y paralización de la obra, la situación generó contingencias y exigió ajustes para evitar mayores demoras.

En el Tramo B (Trinchera Semicubierta Sur), la situación económico-financiera crítica de una de las empresas adjudicadas también afectó el desarrollo contractual, obligando a realizar una cesión contractual a otra empresa. Este cambio fue necesario para evitar interrupciones adicionales en la ejecución del tramo.

Por otro lado, el proceso administrativo para la aprobación de modificaciones de alcance y remoción de interferencias también resultó complejo, con múltiples instancias que demoraron la emisión de adendas y órdenes de compra, lo cual ejerció presión sobre los plazos de obra.

En resumen, si bien se presentaron desafíos asociados a los procesos de licitación y a la gestión de las empresas adjudicatarias, estos no comprometieron el cumplimiento general del proyecto, pero sí afectaron el ritmo de ejecución de las obras. La fortaleza institucional de AUSA como unidad subejecutora permitió dar respuesta oportuna a los inconvenientes surgidos y las medidas adoptadas mitigaron en alguna medida los riesgos, asegurando la continuidad de las obras.

Criterio	Nº 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?	3

Las capacidades técnicas insuficientes del contratista original del Tramo A generaron algunos impactos negativos en la implementación de la operación. Desde el inicio de la obra, la empresa presentó deficiencias importantes en la asignación de recursos humanos y materiales, así como una organización inadecuada de los trabajos, incumpliendo planes y generando retrasos. Estas falencias motivaron la rescisión del contrato, lo cual derivó en la contratación de un nuevo consorcio, cuya ejecución fue destacada por su eficiencia y calidad. La transición implicó un aumento de USD 30 millones en el costo del Tramo A, aunque sin afectar negativamente el costo global del proyecto, ni la ejecución de las obras previstas.

En cuanto a la unidad ejecutora, la delegación de funciones entre distintos niveles institucionales (Ministerio de Transporte de Nación, GCABA y AUSA) y los cambios administrativos posteriores

implicaron cierta complejidad institucional. Sin embargo, no se reportaron impactos negativos atribuibles directamente a una baja capacidad técnica de la unidad ejecutora. Por el contrario, AUSA mostró capacidad para retomar el control del Tramo A y garantizar su finalización en tiempos exigentes.

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?	2

Aunque estaba previsto que la operación se ejecutara en un plazo de 4 años (48 meses), su ejecución ocurrió en un periodo de 6 años (72 meses), lo que representó un aumento de 24 meses en los plazos establecidos en el diseño de la operación. La principal causa de este aumento estuvo relacionada con las insuficientes capacidades técnicas del contratista original asignado al Tramo A y a los diferentes procesos de adjudicación anteriormente descritos.

Criterio	Nº pregunta	Pregunta	Puntaje
Eficiencia	15	¿En qué medida los productos cumplieron el presupuesto/recursos previstos en el diseño del proyecto?	4

El proyecto cumplió con el presupuesto establecido. El costo del Proyecto se estimó en USD 700 MM, de los cuales USD 400 MM (57,1%) correspondían al préstamo CAF y USD 300 MM (42,9%) constituían aportes de contrapartida local. A pesar de los problemas suscitados con los contratistas de algunos de los tramos y el consecuente aumento de algunas de las obras, el valor final del proyecto fue de USD 670,3 MM, un 4,24% menos de lo previsto inicialmente.

Respecto a la ejecución detallada por componentes de la operación, la documentación revisada no brindó mayor información que permitiera tener una mirada más precisa de la asignación de los recursos a las distintas obras. Por su parte, vale destacar que aproximadamente USD 18 MM del presupuesto inicial fueron reclasificados en marzo de 2023 para llevar a cabo el Programa de

Infraestructura Sanitaria propuesto por la contraparte, en el marco de la atención de los desafíos sanitarios relativos a la pandemia de COVID-19.

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?	3

Como se mencionó anteriormente, se llevaron a cabo cambios relativos a las empresas contratadas para la ejecución de las obras, dado ciertos incumplimientos y dificultades financieras observadas. Estas acciones permitieron retomar efectivamente la continuidad de las obras planificadas, manteniéndose los costos dentro del presupuesto global estipulado. Sin embargo, los ajustes realizados no evitaron los retrasos observados en la ejecución de las obras y en el cierre de la operación, lo cual incide en sus niveles de eficiencia.

Criterio	Nº pregunta	Pregunta	Puntaje
Eficiencia	17	Indicador de costos administrativos asociados al otorgamiento de dispensas ³	1

En el marco de la operación, se aprobaron al menos 19 dispensas y enmiendas, lo cual representa una cantidad importante de modificaciones contractuales (superior al percentil 90), dentro de una distribución histórica de dispensas en operaciones ejecutadas por CAF.

Las dispensas se centraron en los siguientes aspectos: cláusulas referidas a las condiciones previas de contratación, como resultado a cambios en el diseño de la obra; extensiones de fecha para justificación de desembolsos y la presentación de informes de auditoría, ampliaciones de fecha tope de solicitud de desembolsos, entre otras que abarcaron asuntos diversos como sustitución de la tasa de interés, extensión de la verificación del pari passu, ampliación del límite de ajustes de

³ 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.

precios y la reclasificación de recursos para su utilización en aspectos de atención de la pandemia de COVID-19.

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?	3

Las acciones de mantenimiento previstas en la fase de diseño son consideradas como adecuadas para garantizar la sostenibilidad de las obras y servicios derivados de la operación. Aunque los documentos del proyecto no incluyeron previsiones operativas detalladas para la fase de operación y mantenimiento, se estableció una clara asignación institucional de responsabilidades: una vez finalizada la obra, la propiedad de la vía correspondería a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), y su operación y mantenimiento estarían a cargo de AUSA. Esta entidad, dependiente del GCABA y con amplia experiencia en la gestión de la red de autopistas porteñas, pudiera considerarse una garantía en términos de capacidad técnica, administrativa y financiera para el manejo sostenible del proyecto.

Además, se estableció contractualmente la obligación de presentar un plan integral de mantenimiento preventivo, rutinario y correctivo, tanto para la vía Paseo del Bajo como para su entorno urbano, dentro de los 60 días posteriores al último desembolso o antes del inicio de la operación. Aunque este plan, junto con la generación de recursos mediante el cobro de peajes, permitiría cubrir los costos asociados a la conservación de la infraestructura a lo largo de su vida útil, la documentación revisada no permite conocer si dicho plan fue efectivamente presentado.

Criterio	N° 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

Los recursos humanos y financieros necesarios para la sostenibilidad de las obras, productos y servicios derivados de la operación están adecuadamente asegurados a través de una serie de medidas institucionales y financieras previstas en el proyecto. En primer lugar, la gestión y operación del Paseo del Bajo será responsabilidad de AUSA, la cual se espera que cuente con los recursos humanos especializados y la capacidad técnica necesaria para garantizar el adecuado mantenimiento y operación de la infraestructura a lo largo de su vida útil.

En términos financieros, los fondos para cubrir los costos de operación y mantenimiento se asegurarán a través del cobro de peajes en la vía Paseo del Bajo, lo que permitirá generar los ingresos necesarios para financiar tanto las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo, como las inversiones necesarias para preservar la funcionalidad de la obra. Además, la integración del Paseo del Bajo a la red de autopistas gestionada por AUSA garantiza la continuidad de la operación y la disponibilidad de recursos para su mantenimiento a largo plazo, tal como se ha hecho con otras autopistas de la ciudad. Por su parte, en un escenario poco probable de restricción del cobro de peajes, se estableció que el GCABA deberá prever los aportes necesarios, lo que ayudaría a garantizar la existencia de recursos financieros para la operación de la vía, al menos en un horizonte de corto plazo.

Criterio	N° 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

La intervención realizada es compatible con un uso sostenible de los recursos naturales y tiene efectos positivos en el medio ambiente. Desde el punto de vista ambiental y social, las obras cumplieron a cabalidad con la legislación vigente y con las salvaguardas ambientales y sociales establecidas en el contrato de préstamo.

El proyecto aborda varios problemas ambientales clave en la Ciudad de Buenos Aires, como la alta congestión vehicular, que es una de las principales fuentes de contaminación del aire y ruido. Al mejorar la movilidad y la conectividad entre el área central y Puerto Madero, el proyecto contribuye

a reducir la congestión vehicular, lo que disminuye significativamente las emisiones de gases contaminantes y el ruido. Esto, a su vez, mejora la calidad del aire y la salud pública de la población.

La construcción de 6.000 m² de espacios verdes como parte del trazado es otro de los beneficios ambientales clave. Al despojar de tránsito pesado esta zona, se transforma en un espacio verde, lo que contribuye a la sostenibilidad urbana al crear áreas de esparcimiento y mejorar el entorno natural en la ciudad. Este corredor verde, no solo beneficia al medio ambiente, sino que también mejora la integración urbana y la calidad de vida de los habitantes de la zona.

Además, el proyecto tiene un impacto positivo en la actividad económica y la eficiencia del transporte, reduciendo el tiempo de viaje y los costos logísticos, lo cual también contribuye al uso más eficiente de los recursos. El ahorro en el consumo de combustible debido a la optimización del tránsito es otro beneficio importante, que refleja un uso más sostenible de los recursos naturales.

Por lo tanto, la intervención no solo es compatible con un uso sostenible de los recursos naturales, sino que también es un ejemplo de cómo las obras de infraestructura pueden ser diseñadas para tener un impacto ambiental positivo, mejorar la conectividad y la seguridad vial, y contribuir al desarrollo urbano sostenible.

Lecciones Aprendidas

A continuación, se destacan algunas de las principales lecciones aprendidas de la operación:

1. Detección temprana de interferencias: Para la materialización de la obra fue necesario encarar la remoción de gran cantidad de interferencias de todo tipo, teniendo siempre presente la necesidad de no entorpecer la construcción de la trinchera ni demorar su habilitación, atentos al perjuicio que, para el tránsito, vecinos y actividades comerciales de todo tipo, hubiese implicado la extensión del plazo. A solicitud de CAF, se realizó una campaña de pequeñas excavaciones y sondeos antes de iniciar la obra para identificar la presencia de redes de servicios públicos, lo cual permitió reducir sustancialmente las demoras en las obras. Estos sondeos, que se hicieron cada 50 metros a lo largo de todo el alineamiento principal, localizaron con precisión más del 90% de las redes. La información se almacenó en un sistema digital en tres dimensiones, permitiendo el acceso transversal de expertos en diferentes disciplinas para que pudieran realizar sus diseños.
2. División de la obra: Dada la envergadura de la obra, su complejidad tecnológica, los plazos reducidos para su ejecución y atentos a las distintas tecnologías estructurales que la integraban, al momento de iniciar la elaboración de la documentación propia del proceso licitatorio, se decidió dividir la misma en tres tramos (Viaductos, Trinchera Semicubierta Sur y Trinchera Semicubierta Norte + RER). Esto permitió que cada contratista se enfocara en una metodología constructiva específica a cada tramo, mejorando así la ejecución de la obra.

3. Data Room: Durante el desarrollo de la ingeniería de anteproyecto por parte de AUSA se implementó un Data Room, al cual podían acceder las empresas constructoras que estuviesen interesadas en participar, previo a lo cual debían cumplir requisitos mínimos para obtener el permiso de acceso. La implementación del Data Room, en el cual se volcó la ingeniería a medida que era desarrollada por AUSA, enriqueció la documentación de los anteproyectos, facilitando a las empresas interesadas en la obra la estructuración de sus aportes técnicos, de soluciones alternativas, etc. Adicionalmente a ello y relacionado con los plazos exigidos para la conformación de las propuestas por las empresas oferentes, la existencia de esta plataforma permitió a los futuros oferentes conocer de antemano las características de las obras a ejecutar y, consecuentemente, comenzar el análisis de recursos necesarios y costos asociados antes de la publicación de la licitación.
4. Gestión de las modificaciones: Se diseñó un protocolo ágil para poder determinar y acordar las modificaciones de obra que se presentaron, primordialmente, por aspectos de reubicación de servicios públicos. Este protocolo permitió realizar actividades sin demoras en el terreno.
5. Supervisión externa: Se contrató a una empresa de consultores para poder realizar el seguimiento diario y detallado de las obras. Esto permitió que tanto CAF como el ejecutor tuvieran un seguimiento detallado y comunicación transversal directa con diferentes profesionales trabajando en la obra, y corregir problemas con agilidad y a bajo costo.
6. Oficina de gestión técnica cerca de la obra: La oficina del equipo de gestión técnica de la obra se ubicó a pocos metros del eje de la obra, a solicitud de CAF. Esta cercanía permitió, por una parte, supervisión diaria y a toda hora de la obra, y por otra, un diálogo en persona, fluido y permanente con todos los contratistas y actores claves, lo cual facilitó la resolución de muchos problemas ágilmente.
7. Gestión ambiental y social: Desde el punto de vista ambiental y social, se debe mencionar el hecho de que el Organismo Ejecutor pudo observar cómo la comunicación oportuna y transparente, es capaz de minimizar el riesgo de que la población o la opinión pública ralenticen o, incluso, paralicen las obras.

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.

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 laboral, la construcción de carreteras reduce 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 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, el respaldo a la inversión en infraestructura vial 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.

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.

En la dimensión de calidad de vida, estos proyectos han demostrado un impacto positivo, especialmente en las zonas rurales, por el aumento de los ingresos familiares, el consumo per cápita y los salarios, lo que tiene el potencial de reducir la pobreza. En las áreas urbanas, mejora el bienestar de los residentes en áreas periféricas al facilitarles el acceso al transporte hacia las zonas con mayor actividad económica. 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 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

Con respecto a los plazos de ejecución mencionados en la pregunta N°14 vinculado al aspecto de eficiencia, si bien el periodo de desembolsos fue ampliado de 48 a 72 meses, el Paseo del Bajo fue inaugurado y habilitado al tránsito en mayo de 2019; es decir a los 28 meses de ejecución. Si bien se continuaron realizando trabajos complementarios posteriormente, la ampliación del plazo de desembolsos hasta 72 meses fue necesaria debido a la reestructuración del préstamo mediante la cual se redirigieron USD 18 millones a infraestructura sanitaria para atención del COVID.

Anexo

A.1. Abreviaturas y acrónimos

Siglas	Descripción
AMBA	Área Metropolitana de Buenos Aires
AUSA	Autopistas Urbanas S. A
CABA	Ciudad Autónoma de Buenos Aires
CAP	Centro de Atención Primaria
DDM	Diligencia Debida Mejorada
GCABA	Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
LIBOR	Tasa Interbancaria Ofrecida de Londres
MERCOSUR	Mercado Común del Sur
MHFP	Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas
MT	Ministerio de Transporte
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
PPI	Proyecto y Programa de Inversión
RER	Red de Expresos Regionales
TMDA	Tráfico Medio Diario Anual

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 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 Paseo del Bajo

Agosto, 2025