

PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

Anexo I
Reglamento

Índice

1. FUNDAMENTACIÓN	2
2. OBJETIVOS	3
Objetivos generales	3
Objetivos específicos	3
3. DIAGNÓSTICO	3
4. ÁREAS TEMÁTICAS Y PROPOTIPOS DE OBRA	4
5. ALCANCE Y DESTINATARIOS	5
6. CRITERIOS MULTIDIMENSIONALES DE LOCALIZACIÓN DE LA INVERSIÓN	5
7. CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD DE PROYECTOS	6
8. INSTITUCIONES INVOLUCRADAS – EJECUTORES DE LA OBRA	7
8.1. POR OBRA PÚBLICA NACIONAL	7
8.2. POR ASISTENCIA FINANCIERA	7
8.2.1. METODOLOGÍA DE PRESENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL MISMO	7
8.2.3. FINANCIAMIENTO	9
8.2.4 TRANSPARENCIA	10

1. FUNDAMENTACIÓN

El PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD surge para dar respuesta al déficit en los sistemas e infraestructuras de transporte de los grandes conglomerados urbanos de la República Argentina.

Los mayores índices de vulnerabilidad social se concentran en las regiones rezagadas del interior del país y en las periferias de las grandes áreas metropolitanas, siendo las regiones más afectadas las áreas fronterizas como en el Norte Grande y los suburbios de la Región Metropolitana de Buenos Aires, Gran Córdoba, Gran Rosario y Gran Tucumán. Allí se presentan los mayores desfases entre crecimiento poblacional y la expansión de la infraestructura.

Transformar la matriz territorial desigual involucra incidir en la organización regional del desarrollo con obras de mejora del soporte logístico y líneas de acción que incidan en la matriz de movilidad y transporte.

Por lo tanto, este programa busca revertir las condiciones deficitarias de los sistemas de transporte de los conglomerados urbanos, que repercuten directamente en la calidad de vida de la población, la seguridad vial, los tiempos de viaje, la eficiencia del sistema de transporte público y de las empresas de transporte de cargas, la calidad del espacio público, afectando la accesibilidad general de la ciudadanía y la conectividad de las redes.

Los proyectos que el mismo comprende tienen el objetivo de mejorar las condiciones ambientales, operativas, sanitarias, de seguridad, eficiencia, paisajísticas y de conectividad urbana de las principales áreas metropolitanas del país. Se busca intervenir y revertir la diversidad de condiciones arquetípicas enumeradas en las distintas áreas metropolitanas del país mediante proyectos de carácter mayormente inter-jurisdiccionales y con impacto metropolitano.

En sus lineamientos se toman los parámetros de la Nueva Agenda Urbana aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) en el año 2016. Esta nueva Agenda Urbana representa un ideal común para lograr un futuro mejor y más sostenible, en el que todas las personas gocen de igualdad de derechos y de acceso a los beneficios y oportunidades que las ciudades pueden ofrecer. Asimismo, este programa aporta a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible número 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación, y el número 11: Ciudades y comunidades sostenibles.

2. OBJETIVOS

Objetivos generales

El programa tiene como objetivo general aumentar los niveles de conectividad, seguridad y transitabilidad por parte de los diversos actores demandantes de movilidad en las principales áreas urbanas del país.

Las obras serán desarrolladas de forma centralizada, a través del Régimen de la Ley N° 13.064 de Obra Pública, o descentralizada, a través de las Provincias, los Municipios y Otros Entes, por lo que, el MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS encara este desafío desde una perspectiva federal, tendiente a revertir desigualdades y asimetrías entre las distintas regiones del país promoviendo una Nación más integrada..

Objetivos específicos

Dentro de los objetivos específicos se destacan los siguientes:

- Facilitar el acceso de los habitantes a sus demandas de trabajo, la conexión con los centros de consumo, y de acceso a la salud, educación y esparcimiento/recreación.
- Generar espacios públicos de calidad que incidan directamente en el medio ambiente y la calidad de vida de la ciudadanía y aumenten la seguridad vial.
- Mejorar la atractividad relativa de los sistemas de transporte público y fomentar su uso para aumentar su reparto modal en las regiones a intervenir.
- Promover y revalorizar los desplazamientos en modos no motorizados, activos y la micro-movilidad mediante la generación de infraestructura de calidad (veredas y ciclovías/bicisendas).
- Aumentar la eficiencia operativa de las empresas operadoras, tanto del transporte público como de las empresas de carga y logística, así como facilitar y promover la inter-modalidad de los sistemas de transporte público.
- Tender a eliminar las barreras urbanas generadas por el sistema ferroviario y las condiciones geográficas del entorno, buscando minimizar las demoras causadas por las mismas, así como la segregación urbana.

3. DIAGNÓSTICO

Según información del INDEC, más del 90% de la población argentina vive en núcleos urbanos. Los grandes y medianos núcleos urbanos a los que está orientado este programa acogen más del 70% de la población del país. Es en las zonas periféricas de estos núcleos urbanos donde se dan los mayores niveles de conflictividad, exclusión, inseguridad y desigualdad en las condiciones de los desplazamientos. Alcanzar esta población con obras de impacto directo en la vida cotidiana es de crucial importancia para esta Cartera Ministerial.

El crecimiento poblacional promedio de los aglomerados es de un 20,4% en el período intercensal 2001-10. Esta dinámica de crecimiento poblacional es heterogénea en el territorio y varía de acuerdo con el tipo de ciudades. Las grandes áreas metropolitanas, conglomerados urbanos y ciudades grandes muestran un crecimiento bajo (menor al 10%) o en torno a la media. Las ciudades intermedias registran un

crecimiento moderado (entre un 25 y 50%) y alto (mayor al 50%), mientras que las ciudades entre 10.000 y 50.000 habitantes han crecido en torno a la media (INDEC, 2010).

Este crecimiento poblacional se ha dado mayoritariamente sobre la base de la expansión territorial de la huella de los núcleos urbanos por sobre la densificación de las zonas consolidadas, resultando en mayores niveles de ineficiencia en la gestión de servicios e infraestructura urbana. Reflejo de ello es la creciente tasa de motorización y dependencia de los vehículos particulares en detrimento del transporte público y los modos activos.

A su vez, la concentración de la población urbana se da de forma desequilibrada en el territorio nacional: un 50% se concentra en las grandes áreas urbanas (mayores a 500.000 habitantes), 14% en ciudades entre 100.000-500.000 habitantes y un 7% en las ciudades entre 50.000 y 100.000 habitantes (INDEC,2010).

El Programa busca revertir las condiciones viales deficitarias de estos conglomerados, que repercuten directamente en la calidad de vida de la población, la seguridad vial, los tiempos de viaje, la eficiencia del sistema de transporte público y de las empresas de transporte de cargas, la calidad del espacio público, afectando por lo tanto en la accesibilidad general de la ciudadanía y la conectividad de las redes viales. Cabe destacar que gran parte de estas vías revisten carácter inter-jurisdiccional.

Las condiciones deficitarias mencionadas son las siguientes:

- Falta de jerarquización vial: debido al crecimiento urbano extensivo, a muy bajos niveles de densidad poblacional, en las periferias de las ciudades y con escasa injerencia de la planificación, ausencia de ordenamiento territorial y la regulación de los usos del suelo, gran parte de las vialidades que penetran los tejidos urbanos carecen de criterios de jerarquización vial urbana. Esta carencia dificulta una distribución ordenada del tránsito que discrimine y reasigne flujos a otras vialidades en función de sus características y minimice incidentes de inseguridad vial, dificultando, a su vez, el desarrollo de un sistema de transporte público eficiente.
- Déficit en la cantidad y calidad de pavimentación: en línea con lo anterior, el crecimiento en extensión hace costoso y dificulta la pavimentación de las vías adyacentes que deben cumplir roles complementarios. Ejes principales concebidos para canalizar el flujo de tránsito pesado que se encuentran en estado deficitario, expulsan demanda hacia calles secundarias que no se dimensionan para soportar esas solicitudes, lo que conlleva a su deterioro prematuro.
- La concentración desmedida de diversidad de flujos en escasas vialidades produce congestión (demoras, ineficiencia), deterioro ambiental y pérdida de calidad de espacio público (contaminación aérea, acústica y visual, intrusión de veredas), y convivencia de diversos flujos incompatibles por el tipo de vehículos, las velocidades, y otros aspectos operativos de los múltiples actores presentes en la vía pública: vehículos locales/pasantes, tránsito pesado/ transporte público, peatones, tránsito no motorizado (bicicleta, micro-movilidad), motos, empresas de carga/logística, etc..
- Dispersión y ausencia en la coordinación inter-jurisdiccional, que resulta en la atomización de las intervenciones sobre el espacio público sin una visión integral capaz de recoger la multiplicidad de demandas a las que las intervenciones deben responder y conducir las hacia un proyecto coherente y adecuado. Consecuencia significativa de este fenómeno es la baja conectividad entre localidades dentro de las áreas metropolitanas, reforzando procesos de exclusión y vulnerando diferencialmente el derecho a la circulación.
- Barreras: Las vialidades con las características mencionadas anteriormente suelen ser las principales en los accesos a las localidades y como tales, siguiendo los patrones de desarrollo urbano históricos de la mayoría de las ciudades argentinas, replican las trazas ferroviarias responsables de la conectividad interurbana original. Por lo tanto, la concentración de tránsito sobre estas vialidades junto con las vías ferroviarias suele conformar barreras urbanas significativas que inciden en los tiempos de viaje y la seguridad vial.
- Infraestructura que no incentiva los modos no motorizados de movilidad - falta de continuidad de veredas e inexistencia de bicisendas o ciclovías.

4. ÁREAS TEMÁTICAS Y PROTOTIPOS DE OBRA

Las áreas temáticas indican el tipo de intervenciones que podrán ejecutarse en el marco del presente Programa. Los proyectos que eleven las entidades proponentes deberán considerar en su cómputo y presupuesto la provisión de materiales, equipos (según proyecto) y/o provisión y colocación de mobiliario urbano, contratación de maquinarias si así fuera requerido y la contratación de mano de obra.

Se destacan cuatro tipos diferentes de intervenciones o productos:

- 1) *Jerarquización de arterias urbanas.* Se contemplan intervenciones en la totalidad del espacio público, comprendido entre las líneas municipales a lo largo de los corredores seleccionados. Las acciones incluyen, entre otras:
 - Pavimentación / restitución de calzada: mejoras/pavimentación/repavimentación de la superficie de rodado en rutas/ autopistas/avenidas/calles/pasajes
 - Puesta en valor de aceras, mobiliario, vegetación.
 - Materialización de dársenas para operaciones de carga y descarga / estacionamiento.
 - Ordenamiento y pacificación del tránsito en general y de intersecciones en particular
 - Incorporación de iluminación y demarcación horizontal y vertical.
 - Modificaciones en la geometría vial de carriles de circulación/radios de giro, definición de dársenas para carga y descarga, dársenas de estacionamiento
 - Obras y/o mantenimiento de obras de hidráulica y cordón cuneta en calzadas y/o veredas: sumideros, cañerías
 - Medidas de pacificación del tránsito: demarcación horizontal y vertical en calzadas y/o veredas, semaforización
 - Parquización de zonas acotadas: parques lineales, plazas, canteros, boulevares, etc.
- 2) *Resolución de cruces ferroviarios.* Estas estarán adecuadamente diseñadas para encauzar el tráfico vehicular, así como los modos no motorizados. Se materializan mediante:
 - Ejecución de soluciones para resolver pasos a nivel entre ramales ferroviarios y vialidades o entre vialidades
 - Puentes / viaducto

- Túneles
- Recomposición del espacio público en los entornos inmediatos de los cruces

3) *Infraestructura para el transporte público:*

- Dársenas, paradores y carriles preferenciales/exclusivos o de prioridad para el transporte público.
- Mejoras en centros de trasbordo intra- e inter-modal, separación de flujos en trasbordos, señalización y ordenamiento de espacio comercial
- Mejoras en el trasbordo en terminales de ómnibus interurbanos
- Mejoras generales en los sistemas de transporte público.
- Mejora en el acceso a información sobre sistemas de transporte público

4) *Infraestructura para la movilidad activa/no motorizada.*

- Incorporación de infraestructura para movilidad no motorizada y activa (peatones, ciclistas y micro-movilidad).
- Realización de rampas y sendas para garantizar la accesibilidad y seguridad en las esquinas para todo tipo de usuario/a.
- Asistencia en la confección de planes de movilidad no motorizada, redes de ciclovías/bicisendas, espacios para el guardado de bicicletas.
- Intervenciones para favorecer la movilidad no motorizada y activa: bicisendas, ciclovías, circuitos aeróbicos, senderos peatonales, guarderías/estacionamientos para bicicletas

5. ALCANCE Y DESTINATARIOS

Las obras incluidas en este programa están dirigidas a:

- Los grandes y medianos núcleos urbanos, que acogen más del 70% de la población del país. Es en las zonas periféricas de estos núcleos urbanos que se dan los mayores niveles de conflictividad, exclusión, inseguridad y desigualdad en las condiciones de los desplazamientos.
- Las localidades de menor población que, por su especificidad, requieran una intervención de ordenamiento urbano-vial.

En función de lo precedentemente expuesto, serán beneficiarios directos de este programa todas las personas que demanden la infraestructura y servicios de movilidad en los corredores a intervenir, incluyendo las personas que en la actualidad estén usando la infraestructura en condiciones desfavorables (o excluidos de usarla) que, al mejorar sus condiciones, puedan sentirse atraídos a usarla por primera vez o más frecuentemente (inducción). Incluye el tránsito automotor particular y público, local y pasante, las personas y las empresas de transporte que operan sobre el corredor más los usuarios actuales y potenciales en los modos no motorizados (peatones, ciclistas y micromovilidad). Al ser generalmente arterias de penetración en acceso y conectividad entre localidades, el impacto no se puede restringir estrictamente a las localidades donde se realiza la intervención sino también se debe contabilizar los efectos sistémicos de red. Adicionalmente, se deben incluir los impactos de valorización del suelo producidos por las intervenciones.

Los destinatarios indirectos serán los gobiernos locales, municipios y sus barrios y residentes en las inmediaciones de los corredores que recibirán la inversión, ya que una prioridad del Ministerio de Obras Públicas es el desarrollo y fortalecimiento de la escala local a través del emplazamiento de infraestructura y del trabajo que esta inversión genera.

6. CRITERIOS MULTIDIMENSIONALES DE LOCALIZACIÓN DE LA INVERSIÓN

Los parámetros a tener en cuenta para la localización de la inversión contemplan criterios multidimensionales considerando 3 factores:

1. Población de la ciudad

Se busca intervenir en núcleos urbanos de una escala que incida en un alto porcentaje de la población. A modo de valor de referencia general se adopta el criterio de ciudades que en el año 2010 tenían una población de más de 10.000 habitantes. Para la determinación de la escala de la ciudad se emplea el indicador del último censo nacional de población, hogares y viviendas del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

Producto	Grandes Áreas Metropolitanas	Conglomerados urbanos y ciudades grandes	Ciudades intermedias con alta complejidad	Ciudades de 10.000 - 50.000 hab. de alta complejidad	Ciudades de 10.000 - 50.000 hab. de baja complejidad
1. Jerarquización de arterias urbanas					
2. Resolución de cruces ferroviarios					
3. Infraestructura para el transporte público					
4. Infraestructura para la movilidad activa / no motorizada					

Cada uno de los productos previstos en el programa responderán a las condiciones y déficits identificadas en las localidades a las que están dirigidas. Así, respecto a los componentes enumerados, el producto 1 está orientado mayoritariamente a arterias troncales en núcleos urbanos medianos a grandes mientras que el producto 2 se restringe a zonas urbanas en las que el ferrocarril aún presente servicio metropolitano significativo (AMBA). Asimismo, los productos 3 y 4 se orientan a un mayor rango de tamaños de ciudades y contextos urbanos.

2. Núcleos urbanos con altos niveles de inseguridad vial

Se plantea recurrir a un indicador de siniestralidad que condensa información sobre la condición de infraestructura vial: el indicador a adoptar es el índice de siniestralidad vial (ISV) que publica la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Producto	Indice siniestralidad Alto	Indice de siniestralidad Medio	Indice de siniestralidad Bajo
1. Jerarquización de arterias urbanas			
2. Resolución de cruces ferroviarios			
3. Infraestructura para el transporte público			
4. Infraestructura para la movilidad activa / no motorizada			

3. Dimensión de viabilidad de gestión y contraparte local para el desarrollo del proyecto.

Evaluación acerca de la capacidad de la contraparte receptora para gestionar obras de la complejidad similar a la de la intervención involucrada, llevar adelante los actos legales y administrativos involucrados, operar y mantener la infraestructura generada y conocer los impactos territoriales de las intervenciones, así como comprometer recursos para la ejecución del proyecto.

La Autoridad de Aplicación podrá ejecutar proyectos que, a su exclusivo criterio, por la envergadura, las características técnicas, las modalidades de ejecución u otros motivos vinculados al proyecto a financiar así lo justifique.

7. CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD DE PROYECTOS

Los proyectos a incluir en el programa deberán cumplir con una serie de criterios y condiciones. Los criterios de elegibilidad varían según el producto a financiar. No obstante ello, en todos los casos se pretende que, independientemente de factores específicos, subyazcan criterios de relevancia y criticidad.

Para las intervenciones de *jerarquización de las arterias urbanas* se busca identificar vialidades o tramos de la red vial troncal (primaria y eventualmente tramos de la red secundaria) que presenten algunas de las siguientes condiciones:

- Extensión crítica y conectividad – tramos de cierta continuidad territorial que actúan como conectores entre localidades, o ejes significativos en la trama urbana o que completen/interconecten eslabones de la red vial primaria.
- Densidad de actividades: concentración de actividad comercial, laboral, administrativa, productiva/ logística.
- Presenten algún tipo de déficit, disfuncionalidad o combinación de ellos: accidentalidad/ inseguridad, deterioro ambiental/espacio público/contaminación, deterioro en las condiciones de la calzada, deterioro de las veredas/alumbrado, congestión, problemas de señalización horizontal y/o vertical, deterioro o ausencia de refugios de transporte público, problemas de hidráulica, problemas de convivencia entre modos de transporte, falta de ordenamiento y separación de flujos del tránsito.
- Existencia de transporte público (no excluyente).

En el caso de las obras de *resolución de los cruces ferroviarios*, los criterios a utilizar para determinar la necesidad de resolver el cruce a nivel son los siguiente:

- Flujo ferroviario proyectado significativo. A medida que se incrementa el flujo ferroviario se obtienen tiempos de barrera baja más elevados, con su consecuente aumento en las demoras ocasionadas para el tránsito pasante.
- Demanda Vial. El beneficiario directo de la remoción de la barrera ferroviaria es el tránsito pasante. Los ahorros de tiempos generados por la remoción de la barrera, serán proporcionales a la cantidad y a la clasificación de los vehículos que utilizan el cruce. La presencia de transporte público y tránsito pesado vuelven más críticos las demoras generadas en estos cruces.
- Usos de suelo del entorno. Un uso comercial intensivo en el entorno de la barrera a resolver es indicador de un alto aforo peatonal.
- Seguridad vial. Indicadores de accidentología / inseguridad.

En el caso de *las intervenciones de infraestructura para mejorar el transporte público*, se apunta a ejes y nodos que cumplan con alguna de las siguientes condiciones:

- Centros de trasbordo inter- e intra-modal con altos niveles de flujo, tanto vehicular como peatonal que presenten disfuncionalidades en su operación (congestión, indefinición de espacios, falta de separación de flujos, contaminación visual) que redundan en pérdidas de eficiencia, tiempo, confort y deterioro de espacio público, disuadiendo la realización de los trasbordos.
- Vialidades con densidad de ramales de servicios de transporte público sin el debido ordenamiento, asignación de espacio propio en la vereda y separación de flujos que le dé prioridad de circulación al transporte público.
- Trasbordos de transporte público local con estaciones terminales de ómnibus interurbanos, portales de acceso a innumerables localidades que sufran las mismas deficiencias que las enumeradas para los centros de trasbordo.

Finalmente, en el caso de *infraestructura para la movilidad activa y no motorizada* se contempla una serie de condiciones:

- Corredores que presenten condiciones proclives a la inclusión de la bicicleta: baja velocidad, dimensiones que admitan la bicicleta.
- Conectores de principales equipamientos (salud, educación, administración) y a actores significativos (trabajo, comercio, recreación, industria) con zonas residenciales de densidad mediana a alta.
- Decisión de autoridades de avanzar en la implementación de la inclusión de la bicicleta.
- Condiciones topografía e hidráulica razonables para el ciclismo.
- Zonas en las que la peatonalidad, la micro-movilidad y los modos no motorizados en general exhiben demanda potencial y no están contempladas

8. INSTITUCIONES INVOLUCRADAS- COMPONENTES DEL PLAN

La modificación y ampliación de la infraestructura de transporte a través del PROGRAMA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD requiere inversión en infraestructura como así también necesita de equipamiento, trabajadores y trabajadoras que lo lleven adelante, y criterios rectores para las actividades que se desarrollarán.

En este sentido, el financiamiento para la infraestructura es una tarea que encabeza el MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, que debe ser acompañada del trabajo de otros ministerios y de los gobiernos locales a fin de fortalecer la infraestructura de transporte.

La ejecución de este PROGRAMA comprende las siguientes modalidades:

8.1. POR OBRA PÚBLICA NACIONAL.

El MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, a través del régimen establecido en la Ley N° 13.064 y en virtud de lo dispuesto por el Decreto N° 114 de fecha 29 de enero de 2020, podrá llevar adelante la contratación y ejecución de construcciones, trabajos o servicios que revistan el carácter de obra pública y adquirir materiales, maquinarias, mobiliarios y elementos destinados a ellas.

El procedimiento de selección del contratista estatal como así también, el contrato que en su consecuencia se celebre, se sujetarán al régimen jurídico de la Ley N° 13.064, sobre Nuevo Régimen de Obras Públicas, sus modificatorios y complementarios, resultando de aplicación el presente Reglamento en tanto no se oponga a dicho régimen.

8.2. POR ASISTENCIA FINANCIERA.

- El MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, en la medida de su disponibilidad presupuestaria, será responsable del financiamiento de los proyectos presentados por las jurisdicciones interesadas en adherir al PROGRAMA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD que resulten aprobados por la Autoridad de Aplicación, según los criterios de elegibilidad que se establecen, los que podrán ser modificados cuando las situaciones especiales así lo requieran. Asimismo, controlará el cumplimiento del "Reglamento General del Ministerio de Obras Públicas para la Rendición de Cuentas de Fondos Presupuestarios Transferidos a Provincias, Municipios y/u Otros Entes" aprobado como Anexo I al Artículo 1° de la Resolución N° 19 de fecha 31 de marzo de 2020 del MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, o el que en el futuro lo reemplace.

Por otra parte, hará los desembolsos correspondientes según avance del proyecto, de acuerdo a lo establecido en el Convenio Específico o en el Convenio de Adhesión vinculante entre las partes.

- Las Provincias, los Municipios y los demás Entes (firmantes del Convenio) son los responsables de la ejecución de los proyectos elaborados y aprobados por la Autoridad de Aplicación, debiendo ejecutar los mismos con su propio personal o bien, mediante los procedimientos de contratación establecidos en su normativa local, que aseguren el respeto a los principios de transparencia mencionados en el apartado 8.2.4. del presente.

La Provincia, el Municipio y/ otros Entes cuyos proyectos hayan sido seleccionados, deberán abrir una cuenta bancaria en el Banco de la Nación Argentina para recibir los fondos correspondientes.

Asimismo, deberán designar al menos: un inspector de obra (Ingeniero o Arquitecto matriculado) y un responsable administrativo (legal y/o contable).

A fin de ejecutar los proyectos aprobados podrán contratar a empresas constructoras, Cooperativas de Trabajo, Cooperativas de Provisión de Obras y Servicios Públicos, Asociaciones de Vecinos, Organizaciones Sociales, trabajadores de la economía popular y/o MiPyMEs radicadas prioritariamente en cada zona de intervención, vinculadas a la ejecución de las obras bajo la supervisión de un representante técnico, que cuente con expertise en la materia, para la administración y dirección de la obra a desarrollar. El representante técnico deberá ser contratado por la Organización. Las mismas deberán presentar al Ente, al Municipio o a la Provincia, como entes contratantes, la documentación respaldatoria de su constitución como tal (estatuto, acta de asamblea, inscripción ante el organismo de registro competente y comprobante de inscripción ante la AFIP, junto a toda la documentación requerida por el Organismo contratante). La Provincia, el Municipio o el Ente contratante, será responsable de verificar el correcto cumplimiento de los requisitos legales, previsionales e impositivos, o de otro tipo, que pudieren corresponder.

8.2.1. METODOLOGÍA DE PRESENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL MISMO.

8.2.1.1. Adhesión al Programa y definición del Proyecto:

De manera preliminar las Provincias, los Municipios y otros Entes presentarán una nota firmada por la máxima autoridad de la jurisdicción manifestando su adhesión, al PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD detallando la totalidad de los proyectos cuyo financiamiento se requerirá, como así también el esquema de ejecución de obras que llevarán adelante en virtud de las necesidades evidenciadas en sus territorios de actuación, o bien, suscribirán un Convenio Marco de adhesión al mentado PROGRAMA, a exclusivo criterio de la Autoridad de Aplicación.

En caso de que la jurisdicción resolviera delegar en persona distinta de su máxima autoridad responsable, la suscripción de cualesquiera de los instrumentos antes señalados y/u toda otra documentación relacionada con el proyecto a presentar, deberá acreditar oportunamente la delegación de tal facultad y con carácter previo a la firma del Convenio de Adhesión o Convenio Específico, según sea el trámite dado a la presentación.

8.2.1.2. Presentación:

Una vez definido el proyecto, deberán subirlo a la Plataforma del Sistema de Gestión de Obras del MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS: <https://ppo.obraspublicas.gob.ar/Infraestructura> de Transporte.

En la página indicada, el Representante de la Jurisdicción, deberá crear un usuario y una vez iniciada la sesión, deberá subir la documentación correspondiente. Dicha documentación será remitida a la SUBSECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN TERRITORIAL DE LA OBRA PÚBLICA de la SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS.

8.2.1.3. Plazos y evaluación:

La SUBSECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN TERRITORIAL DE LA OBRA PÚBLICA evaluará la prefactibilidad de los proyectos y los derivará a las áreas pertinentes, a fin de que se proceda a la evaluación de la documentación presentada y de los contenidos vinculados a la propia definición del proyecto según el Instructivo Anexo, así como también la fundamentación del mismo.

Asimismo, cuando las características del proyecto determinaran la conveniencia de dar intervención a alguno de los organismos descentralizados, desconcentrado o a empresas o entes del Sector Público Nacional que se encuentran bajo la órbita del MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, a exclusivo criterio de la Autoridad de Aplicación, ésta podrá remitirlos a dichos organismos a los fines de su intervención técnica en el marco del presente Programa.

Cuando las características, particularidades, antecedentes u otros aspectos del proyecto presentado, así lo determinen o justifiquen, las notas, información, estudios, planos y demás documentación, a que se hace referencia en el mencionado Instructivo Anexo, podrán ser complementados o reemplazados, total o parcialmente, por otros elementos, antecedentes o informes técnicos acompañados o producidos por la jurisdicción solicitante, que cumpla con la misma finalidad. Las presentaciones efectuadas por la jurisdicción solicitante revestirán el carácter de declaración jurada, haciéndose expresamente responsable dicha jurisdicción de los alcances de su contenido y la exactitud de lo informado.

La evaluación del proyecto será efectuada en el plazo de diez (10) días hábiles. Si se detectaran errores u omisiones, lo devolverá a la jurisdicción correspondiente para que la misma efectúe las correcciones señaladas, disponiendo de un plazo de cinco (5) días hábiles para enviarlo nuevamente. Si la jurisdicción solicitante no diera cumplimiento en término con la presentación de las aclaraciones y/o correcciones requeridas, se lo intimará por única vez, por idéntico periodo. Si transcurrido el plazo de la intimación, la jurisdicción interesada no diera cumplimiento, la solicitud de financiamiento del proyecto será archivada, debiendo la jurisdicción interesada iniciar nuevamente el trámite, si quisiera acceder a dicho financiamiento.

No obstante, y cuando el análisis de la propuesta así lo requiera, los plazos precitados podrán ser ampliados

8.2.1.4. Aprobación:

Una vez evaluado/s y aprobado/s el/los proyecto/s, la Provincia y/o el Municipio y/o el Ente, firmará con la SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS, por cada uno de los proyectos a financiarse: (i) un Convenio Específico, en caso de haberse suscripto previamente un Convenio Marco; o (ii) un Convenio de Adhesión, si su solicitud fue presentada mediante una Nota de Adhesión.

8.2.1.5. Actos preliminares:

Serán por cuenta y a cargo de la Provincia y/o el Municipio y/o el Ente, los actos administrativos y gestiones judiciales o extrajudiciales necesarios para concretar eventuales expropiaciones, constituir servidumbres u obtener permiso de paso, así como el pago de las indemnizaciones correspondientes y los costos que generan tales cuestiones, debiendo verificar el cumplimiento por parte de la contratista de toda la normativa aplicable en materia de seguridad e higiene en el trabajo.

Asimismo, será responsabilidad de la Provincia, Municipio u otro Entes la obtención de los permisos locales necesarios para la ejecución del Proyecto, tales como habilitaciones y autorizaciones urbanísticas, permisos ambientales, el correspondiente trámite de impacto ambiental u otros que fueran requeridos por la jurisdicción.

Previo al inicio de la ejecución del Proyecto, la Provincia y/o el Municipio y/o el Ente, deberá presentar con carácter obligatorio la nómina de su equipo (un Inspector de Obra, responsable administrativo) así como también el contrato celebrado con la entidad ejecutora (en caso de corresponder). Todo ello conforme los requerimientos expuestos en la plataforma de carga del proyecto. El incumplimiento de estos recaudos podrá generar el retraso del inicio de la obra y/o hasta la rescisión del Convenio.

8.2.1.6. Ejecución del Proyecto:

Efectuada la primer transferencia de fondos (conforme se determinare en el Convenio Específico o Convenio de Adhesión celebrado), la Provincia y/o el Municipio y/o otros Entes, se comprometen a iniciar el proyecto en un plazo no mayor a treinta (30) días corridos desde la fecha en que se encuentren cumplidos los procesos y requisitos legales y administrativos, establecidos en la normativa nacional, provincial y/o municipal aplicable, que posibiliten el efectivo inicio de la obra, dando cumplimiento al plan de trabajos oportunamente presentado y aprobado por el Ministerio de Obras Públicas.

La existencia de impedimentos de orden técnico, legal, administrativo o de cualquier tipo, y que resulten atribuibles a la Provincia, al Municipio u otros Entes, que de cualquier modo obstaculicen la normal ejecución del Proyecto, serán de su exclusiva responsabilidad, siendo causal de resolución del Convenio.

La Provincia, el Municipio y/o el Ente tendrán a su cargo, en el marco del PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD, el diseño, la contratación, inspección y mantenimiento del Proyecto, y su posterior operación cuando correspondiere, siendo responsables exclusivos de todos los efectos derivados de su ejecución, como de su mantenimiento y conservación posterior.

El MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS comunicará a las jurisdicciones cuyos proyectos hayan sido seleccionados, el formato de cartel de obra según los patrones de comunicación establecidos.

La implementación y ejecución de la obra debe darse dentro del plazo establecido en el Convenio Específico y/o Convenio de Adhesión que oportunamente se suscriba, pudiendo concederse prórrogas en caso de causas sobrevinientes debidamente justificadas que impidieran su ejecución en el lapso concertado.

8.2.1.7. Modificación del Proyecto:

Toda modificación relativa al Proyecto deberá contar con la no objeción previa por parte de la SUBSECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN TERRITORIAL DE LA OBRA PÚBLICA, de la SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS, como condición necesaria para su implementación debiendo suscribirse al afecto la respectiva Adenda modificatoria del Convenio Específico o Convenio de Adhesión relativo a dicha obra.

Al efecto, será necesario que las Provincias, los Municipios y/o Entes justifiquen la necesidad y razonabilidad de la modificación al Proyecto, la cual deberá tender a su funcionalidad y duración, sin modificar el objeto del Proyecto oportunamente autorizado. Al respecto, la jurisdicción solicitante deberá acompañar también el nuevo plan de trabajos, curva de inversión y las modificaciones al cómputo y presupuesto original que la alteración del Proyecto ocasiona, a los fines de su evaluación.

8.2.1.8. Incumplimientos:

A fin de no incurrir en causales de resolución del Convenio, las Provincias, los Municipios y/o Entes, deberán acreditar el inicio de la obra ante el MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, mediante una copia del Acta firmada por las partes en un plazo no mayor de treinta (30) días corridos contados a partir de la fecha en que se encuentren cumplidos los procesos y requisitos legales y administrativos, establecidos en la normativa nacional, provincial y/o municipal aplicable, que posibiliten el efectivo inicio de la obra.

Asimismo, se considerará resuelto de pleno derecho:

- a) Cuando, en cualquier momento, la Provincia o el Municipio o el Ente paralice unilateralmente la obra por el plazo de TREINTA (30) días corridos.
- b) Cuando se paralice la obra por TREINTA (30) días corridos por acuerdo entre la Provincia o el Municipio o el Ente y la contratista, sin haber mediado previa notificación fehaciente a la SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS de la causal que justifique esta medida, y la aprobación de la misma por esta última;
- c) Cuando hubieran transcurrido SESENTA (60) días corridos desde el vencimiento del plazo para la presentación de las rendiciones de cuentas establecido en el “Reglamento General del Ministerio de Obras Públicas para la Rendición de Cuentas de Fondos Presupuestarios Transferidos a Provincias, Municipios y/u Otros Entes” aprobado como Anexo I al Artículo 1º de la RESOL-2020-9-APN-MOP del 31 de marzo de 2020.

8.2.1.9. Rescisión:

Tanto el MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS como las Provincias, los Municipios y/o otros Entes, podrán rescindir los convenios suscriptos, previa notificación fehaciente a la otra con una anticipación no menor a UN (1) mes. La rescisión del convenio no afectará el normal desarrollo de las actividades que estuvieran en ejecución, las que deberán ser concluidas de conformidad a lo estipulado en el convenio respectivo y sus eventuales modificaciones, salvo que medie acuerdo expreso en contrario entre las partes.

8.2.1.10. Cumplimiento de Normas de Administración Financiera

La Provincia, Municipio y los otros Entes se comprometen a que los fondos a ser recibidos por parte del MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS serán exclusivamente empleados para el proyecto solicitado y aprobado, quedando vedado el uso de los recursos transferidos a cualquier otro destino que no fuera el desarrollo de la obra, bajo apercibimiento de lo dispuesto en el “Reglamento General del Ministerio de Obras Públicas para la Rendición de Cuentas de Fondos Presupuestarios Transferidos a Provincias, Municipios y/u Otros Entes” aprobado como Anexo I al Artículo 1º de la RESOL-2020-9-APN-MOP del 31 de marzo de 2020.

Asimismo la Provincia, el Municipio y los otros Entes se comprometen a dar estricto cumplimiento a los procedimientos que le resulten exigibles a nivel nacional, provincial y/o municipal, en materia de administración presupuestaria, sistema de registración contable, régimen de contrataciones, así como a la observación de las normas de control vigentes.

8.2.1.11. Indemnidad

La Provincia, el Municipio u otros Entes, abonarán con recursos propios los reclamos de pago de cualquier naturaleza que efectúe la contratista que realice el Proyecto. La SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS, los órganos superiores, inferiores o dependientes, no asumen el carácter de Comitente, ni pueden subrogarse en los derechos y obligaciones de la Provincia o los Municipios o los otros Entes en los contratos que ellas suscriban.

La Provincia, el Municipio u otros Entes, se comprometen a mantener indemne al ESTADO NACIONAL por cualquier reclamo, demanda, sanción, juicio, daño, pérdida y/o cualquier otro concepto, incluyendo multas, costas judiciales y honorarios de abogados como consecuencia de la ejecución del Proyecto y por todas aquellas por las cuales la Provincia o el Municipio o el Ente deban responder.

La SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS podrá, sin necesidad de autorización, permiso o cualquier manifestación de voluntad previa por parte de la Provincia o el Municipio o el Ente, encomendar la realización de auditorías técnicas y financieras que consideren necesarias, con el objeto de verificar la correcta ejecución del Proyecto, sin perjuicio de las tareas inherentes en la materia a cargo de la Provincia o el Municipio o el Ente, comprometiéndose estas últimas a garantizar el ejercicio de las mismas. La Provincia o el Municipio o el Ente no podrán obstaculizar la realización de las auditorías encomendadas por la SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS, ni negarse a facilitar la documentación o información que le sea requerida.

8.2.2. FINANCIAMIENTO

El Proyecto será financiado en función de los recursos financieros existentes del MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS y junto con los presupuestos de las diferentes reparticiones que adhieran al plan.

La suma de financiamiento comprometido tiene carácter de “precio tope”, entendiéndose por tal el precio máximo que el MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS financiará por los proyectos aprobados.

Los pertinentes desembolsos deberán ser solicitados a través de la página institucional del Ministerio de Obras Públicas: <https://www.argentina.gob.ar/obras-publicas/tramites-gobierno-provincial-o-municipal>.

8.2.3. MODALIDAD DE PAGO, TRANSFERENCIA Y RENDICIÓN DE CUENTAS

La Autoridad de Aplicación podrá implementar, a su exclusivo criterio, esquemas diferenciados de desembolsos, cuando la envergadura del proyecto, las características técnicas, las modalidades de ejecución u otros motivos vinculados al proyecto o a su emplazamiento a financiar así lo justifiquen. Estos esquemas diferenciados de desembolsos deberán ser incluidos en el Convenio Específico ó Convenio de Adhesión relativo al proyecto en cuestión y podrán seguir el criterio del propuesto en el presente o bien, el que la Autoridad de Aplicación considere adecuado al proyecto a financiar.

- a) Certificaciones de avance de obra mensual con Anticipo financiero:

Un primer desembolso equivalente de hasta el QUINCE POR CIENTO (15%) del monto del proyecto a financiar, en concepto de anticipo financiero a partir de la firma del Convenio Específico o del Convenio de Adhesión. El o los restantes desembolsos se efectuarán contra la presentación por parte de la jurisdicción de los respectivos certificados mensuales de avance de obra, descontándose en forma proporcional el primer desembolso en calidad de Anticipo Financiero.

b) Desembolsos parciales:

- Un primer desembolso por el importe equivalente al TREINTA POR CIENTO (30%) del monto total del proyecto, dentro de los quince (15) días de la firma del CONVENIO.

- Un segundo desembolso, por el importe equivalente al TREINTA POR CIENTO (30%) del monto total del proyecto, contra la presentación de la documentación específica que avale el cumplimiento de la ejecución de la obra correspondiente al primer desembolso en los términos de la RESOL-2020-19-APN-MOP.

- Un tercer desembolso, por el importe equivalente al TREINTA POR CIENTO (30%) del monto total del proyecto, contra la presentación y aprobación de la rendición de cuentas, que avale el cumplimiento de la ejecución de la obra correspondiente al segundo desembolso en los términos de RESOL-2020-19-APN-MOP.

- El cuarto y último desembolso, por el importe equivalente al DIEZ POR CIENTO (10%) restante del monto total, en concepto de rendición final del PROYECTO, contra presentación de la rendición de cuentas final, correspondiente a la ejecución total y recepción provisoria de la obra.

c) Desembolsos parciales y Certificaciones de avance de obra

- El primer desembolso, por el importe equivalente al TREINTA POR CIENTO (30%) del monto total de la obra a tramitarse ante el MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS o ante los Organismos, Entes y Empresas que giran bajo su órbita, a partir de la firma del Convenio Específico o del Convenio de Adhesión;

- el segundo, por el importe equivalente al TREINTA POR CIENTO (30%) del monto total de la obra contra la presentación y aprobación de los certificados correspondientes al avance físico equivalente –al menos- al 50% de ejecución de la obra;

- el tercero por el importe equivalente al TREINTA POR CIENTO (30%) del monto total de la obra contra la presentación y aprobación de los certificados correspondientes a la ejecución física equivalente –al menos- al 80% de ejecución de la obra;

- el último importe equivalente al DIEZ POR CIENTO (10%) en concepto de final de obra contra presentación de los certificados correspondientes a la ejecución total y recepción provisoria de la misma.

El esquema de desembolsos establecido en cada Convenio Específico o Convenio de Adhesión, no podrá ser modificado a lo largo de la ejecución del mismo, salvo que, a criterio exclusivo de la Autoridad de Aplicación, sobrevengan motivos vinculados al proyecto a financiar que justifiquen la conveniencia de dicha modificación.

TRANSFERENCIA. CUENTA BANCARIA

La Provincia, el Municipio o el Ente deberán abrir una cuenta en el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA al fin exclusivo y excluyente de ser utilizada para la transferencia de la asistencia financiera por parte del Ministerio. Una vez notificado el Ministerio de la apertura de la cuenta bancaria y cumplidos los requisitos administrativos, técnicos y legales que permitan el desarrollo del proyecto del Convenio Específico o del Convenio de Adhesión, la Provincia o el Municipio o el Ente realizarán el pedido formal del primer adelanto de fondos.

El Ministerio depositará los fondos correspondientes en la Cuenta Bancaria declarada. La dependencia correspondiente deberá elevar el comprobante con el número de identificación de dicha cuenta (CBU), indicando la sucursal habilitada a estos fines.

RENDICIÓN DE CUENTAS

La Provincia, el Municipio u otro Ente, que tenga a su cargo la ejecución del PROYECTO deberá observar las disposiciones del “Reglamento General del Ministerio de Obras Públicas para la Rendición de Cuentas de Fondos Presupuestarios Transferidos a Provincias, Municipios y/u Otros Entes”, aprobado como Anexo I al Artículo 1º de la RESOL – 2020 – 19- APN - MOP del 31 de marzo de 2020 o la que en un futuro la modifique y/o reemplace..

8.2.4. TRANSPARENCIA

A los fines previstos por la Ley 27.275 de Derecho de Acceso a la Información Pública y en virtud de lo expresamente contemplado en su art. 7º, inciso a), este Ministerio resulta sujeto obligado a brindar información pública. En consecuencia, solicitará a todas las instituciones involucradas, la acreditación de los fondos públicos transferidos y aplicados a la ejecución de la obra (art. 32 inc. f).

Asimismo, las partes intervinientes, asumirán las obligaciones que en cada Convenio Específico o Convenio de Adhesión se consignan, vinculadas a dotar de transparencia, tanto el proceso de selección de la entidad ejecutora, como la exhibición de los estados de avance físico y financiero de las obras ejecutadas.

En ese sentido, las Provincias, Municipios u otros Entes deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- Adoptar procedimientos de selección abiertos que garanticen la vigencia efectiva de las reglas de transparencia, igualdad y mayor concurrencia.

- Si fuera menester la realización de proyectos, se deberá estar a la convocatoria de concurso de proyectos integrales abiertos.

- Si se tratare de la contratación de profesionales externos, distintos a los funcionarios y empleados públicos de la administración gubernamental, deberá seleccionarse mediante concurso de oposición y antecedentes que garanticen la expertise correspondiente.

En todos los casos, deberá efectuar la difusión de los procedimientos de selección y publicación de sus actos y etapas en la página oficial de la red informática del organismo correspondiente, y en su caso en el sitio web que indique el MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

Asimismo, la jurisdicción se compromete realizar sus mejores esfuerzos a los fines de incorporar al sistema nuevos mecanismos que coadyuven a profundizar prácticas de transparencia en los actos que adopte para la concreción de la obra y a habilitar en la página web del organismo licitante el llamado a licitación en forma electrónica que prevea:

- El acceso anónimo de los interesados a la pestaña de la página web y sus pliegos, así como la formulación de consultas y otros mecanismos que permitan garantizar la transparencia.

- La publicación de las ofertas, debiéndose requerir la presentación obligatoria de las mismas en formato digital, certificando por escribano público que el contenido sea idéntico a la presentación en soporte papel.

- La publicación de los resultados de la licitación.

El MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS ha implementado la plataforma “MapaInversiones” destinada a facilitar el acceso a la información pública y la participación ciudadana, con la finalidad de contribuir activamente a garantizar una mayor transparencia en todo el proceso de la obra pública, incluyendo en dicha plataforma también la totalidad de la información correspondiente a los proyectos y obras alcanzados por el presente Plan, motivo por el cual las provincias y/o municipios y/o Entes, que resulten beneficiarios, se comprometen a completar y actualizar periódicamente la información correspondiente, a través de los medios que le sean informados por el MINISTERIO.

El MINISTERIO podrá requerir a las provincias, a los municipios y a los Entes que resulten beneficiarios, la utilización de herramientas informáticas y/o aplicaciones específicas para registrar los avances físicos, certificaciones, y demás información y/o documentación que los mismos deban suministrarle en el marco de las rendiciones de cuentas que se efectúen en el marco del presente programa.

Asimismo, este Ministerio podrá ejercer amplias facultades de auditoría sobre el grado de avance de las obras financiadas en el marco del presente Plan, de modo directo, a través de universidades ó de los organismos de contralor provinciales o municipales.

“INSTRUCTIVO ANEXO AL REGLAMENTO DEL PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD”

Ministerio de Obras Públicas

[LISTADO DE DOCUMENTACIÓN A SUBIR EN EL SISTEMA DE GESTION DE OBRAS del MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS \(https://ppo.obraspublicas.gob.ar/InfraestructuradeTransporte\)](https://ppo.obraspublicas.gob.ar/InfraestructuradeTransporte)

La nota de solicitud de financiamiento, y las demás notas relativas al proyecto, deberán ser suscriptas por la máxima autoridad de la jurisdicción solicitante, y revestirán el carácter de declaración jurada, haciéndose expresamente responsable dicha jurisdicción de los alcances de su contenido y la exactitud de lo informado.

Las notas, informes y toda otra documentación correspondiente a los distintos aspectos técnicos de la obra, podrán ser suscriptos por el Secretario de Obras Públicas o cargo similar, previa autorización y/o delegación de la máxima autoridad de la jurisdicción solicitante.

Programas | Tilde el programa que corresponde

<input type="checkbox"/>	Centros de Desarrollo Infantil
<input type="checkbox"/>	Infraestructura Sanitaria
<input type="checkbox"/>	Infraestructura de Transporte, Movilidad y Accesibilidad
<input type="checkbox"/>	Otros

A ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS JURISDICCIÓN

A1 DOCUMENTACIÓN ADMINISTRATIVA A CARGAR EN LAS RESPECTIVAS CARPETAS

1 Documentación de la Entidad solicitante

- 1.1 Documento de Identidad de representante legal del ente solicitante.
- 1.2 Documentación que acredite la personería jurídica del Intendente o cargo equivalente, debidamente certificada.
- 1.3 Designación de responsable técnico de la obra y copia de su DNI.
- 1.4 Designación de responsable contable (CP) y copia de su DNI.
- 1.5 Constancia de CUIT del Municipio y/o Provincia.
- 1.6 Declaración de la Cuenta y CBU del Banco Nación asociada al Tesoro Nacional y de uso exclusivo para este Programa a la cual deberán girarse los desembolsos respectivos.
- 1.7 Declaración de Modalidad de ejecución y contratación de la obra proyectada.
- 1.8 Declaración de correo electrónico en el que serán válidas todas las notificaciones

B PROYECTO

B1 DOCUMENTACIÓN ADMINISTRATIVA

- 1 Situación dominial y legal del área de intervención (Plancheta Catastral, Informe de Dominio expedido por Autoridad competente, Si es un predio que está en tramitación, se deberá exhibir la documentación pertinente, expropiación o permiso de uso o de paso en caso de no contar con el Dominio. Justificación en caso de no contar con el Dominio Fiscal (firmada x la autoridad del área de Catastro y por la máxima autoridad)

- 1.1. Si existiese intervención hidráulica, Nota del Ente respectivo, aprobando dicha intervención.
- 1.2. Nota de factibilidad de servicios (Eléctrica, saneamiento, etc) Certificado de conectividad (en el caso de redes de agua y cloaca)
- 1.3. Nota de la jurisdicción solicitante informando sobre la situación de las trazas eventualmente afectadas por el proyecto, y los trabajos y documentación correspondientes a su liberación.
- 1.4. Nota de la jurisdicción solicitante informando sobre los estudios relativos a la "inundabilidad", y los trabajos y documentación correspondientes a la misma, según el tipo de proyecto.
- 1.5. Certificado de Aptitud Ambiental (Declaración de Impacto Ambiental requerido o exceptuado)

B2 DOCUMENTACIÓN TÉCNICA

1 Información general del proyecto

- 1.1 Memoria descriptiva: Descripción del proyecto indicando Plazo de Obra, Cantidad de Mano de Obra a emplear, Paridad de género y Modalidad de Ejecución,
- 1.2 Fotos georeferenciadas de frente del terreno, edificios linderos y de calle hacia ambas esquinas. Debería estar aquí
- 1.3 Imagen satelital
- 1.4 En caso de Obras donde se necesite la intervención con otros Organismos del Estado, se necesitará la validación técnica o la No Objeción Técnica de dicho Organismo, ya sea ADIFSE, SOFSE, CNRT, Vialidad Nacional y Provincial, etc.
- 1.5 Memorias técnicas de cálculo de pre dimensionado de estructuras y paquetes estructurales.
- 1.6 Pliego De Especificaciones Técnicas.

2 Documentación gráfica

- 2.1 Planos de arquitectura (plantas, cortes, vistas, detalle paquete estructural, planos con niveles, cotas de umbrales, puntos de vuelco, etc.). Dependiendo del tipo de proyecto, a ser presentado en cada caso.

B.3 DOCUMENTACIÓN ECONÓMICA

- 1 Planilla de Cómputo métrico
- 2 Planilla de presupuesto
- 3 Análisis de precios
- 4 Plan de Trabajos
- 5 Curva de Inversión
- 6 Planilla resumen de coeficiente de pase.

B 4 NOTA DE SOLICITUD DE FINANCIAMIENTO

- 1 Nota de Solicitud de financiamiento y formulario de identificación de proyecto.

C OBRA

C1 Información específica a cargar en las respectivas carpetas

- 1.1 Convenio
 - 1.1.1 Nota de Adhesión al Programa o Convenio Marco entre el Ministerio de Obras Públicas de la Nación con la Jurisdicción solicitante de financiamiento. Entregar planilla anexa con nómina de proyectos.
 - 1.1.2. Convenio Específico o Convenio de Adhesión celebrado por el Ministerio de Obras Públicas Nación con cada jurisdicción según planilla de proyectos

1.2 Contrato de la Jurisdicción con la Empresa Constructora

1.2.1. Si el proceso de selección de la Entidad es por Concurso de precios, Licitación Privada o Pública deberá subirse la siguiente documentación:

1.2.2 Acta de Adjudicación / Contratación / Presupuesto adjudicado

1.3 Personal de la Jurisdicción

1.3.1 Título habilitante/Matrícula de la Nómina del personal de la Jurisdicción a cargo del proyecto (Profesionales de las áreas técnica y contable)

1.4 Personal Entidad Contratada

1.4.1 Representante técnico de la Entidad Contratada y Título habilitante/Matrícula

1.5 Solicitud de primer desembolso

1.6 Acta de inicio de Obra

1.7 Certificados

1.7.1 Certificado con foja/acta de medición

1.7.2 Curva proyectada vs curva real de avance

1.7.3 Informe técnico municipal/provincial de las tareas realizadas en concordancia con certificado

1.7.4 Fotografías en concordancia con informe y certificado

1.8 Recepción Provisoria de la obra

Consultas e información

InfraestructuradeTransporte@obraspublicas.gob.ar



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Hoja Adicional de Firmas
Anexo

Número:

Referencia: Anexo I _ Reglamento Programa de Infraestructura de Transporte, Movilidad y Accesibilidad. EX-2021-49163650- -APN-DGD#MOP

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 14 pagina/s.