

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**URUGUAY**

**LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA PROYECTOS DE INVERSIÓN  
(CCLIP) DEL PROGRAMA DE MEJORA DE CAMINOS RURALES  
PRODUCTIVOS**

**(UR-O1150)**

**SEGUNDA OPERACIÓN INDIVIDUAL BAJO LA CCLIP: PROGRAMA DE  
MEJORA DE CAMINOS RURALES PRODUCTIVOS II**

**(UR-L1190)**

**PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Andrés Pereyra (INE/TSP), Jefe de Equipo; Alejandra Caldo (INE/TSP) y Federico Brusa (CSD/CCS), Jefes de Equipo Alternos; Esteban Díez, Betty Villegas y Gonzalo Rodríguez (INE/TSP); Juan Luis Gómez (IFD/FMM); María Covolo (VPS/ESG); Luis Rodríguez y Conrado Mussi (CCS/CUR); Juan Manuel Casalino y Carolina Verissimo (LEG/SGO); Allizon Milicich y Emilie Chapuis (VPC/FMP); y Suzanne Duryea (SCL/GDI).

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

## ÍNDICE

<b>RESUMEN DEL PROYECTO.....</b>	<b>1</b>
<b>I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS.....</b>	<b>2</b>
A. Antecedentes, problemática y justificación .....	2
B. Objetivos, componentes y costo .....	12
C. Indicadores clave de resultados .....	12
<b>II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS .....</b>	<b>14</b>
A. Instrumentos de financiamiento .....	14
B. Riesgos ambientales y sociales .....	16
C. Riesgos fiduciarios .....	17
D. Otros riesgos y temas clave.....	17
<b>III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN .....</b>	<b>18</b>
A. Resumen de los arreglos de implementación.....	18
B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados .....	20
<b>IV. CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD.....</b>	<b>21</b>

ANEXOS	
Anexo I	Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) - Resumen
Anexo II	Matriz de Resultados
Anexo III	Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

ENLACES ELECTRÓNICOS REQUERIDOS (EER)	
EER#1	<a href="#">Plan de Ejecución Plurianual (PEP) / Plan Operativo Anual (POA)</a>
EER#2	<a href="#">Plan de Monitoreo y Evaluación</a>
EER#3	<a href="#">Resumen de la Revisión Ambiental y Social (ESRS)</a>
EER#4	<a href="#">Plan de Adquisiciones</a>

ENLACES ELECTRÓNICOS OPCIONALES (EEO)	
EEO#1	<a href="#">Evaluación Económica</a>
EEO#2	<a href="#">Anexo de Cambio Climático y Alineación de París</a>
EEO#3	<a href="#">Anexo de Género</a>
EEO#4	<a href="#">Reglamento Operativo del Programa (ROP)</a>
EEO#5	<a href="#">Anexo de Planificación de la Ejecución</a>
EEO#6	<a href="#">Resumen Plan Nacional de Caminos Departamentales Rurales</a>
EEO#7	<a href="#">Población Rural Plan Nacional de Caminos Departamentales Rurales</a>

ABREVIATURAS	
AAS	Análisis Ambiental y Social
APP	Asociaciones Público-Privada
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CC	Cambio Climático
CCLIP	Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión
CDR	Caminos Departamentales Rurales
CGN	Contaduría General de la Nación
CMA	Convenio Marco de Adhesión
COV	Costo de Operación de Vehículos
CTV	Costo de Tiempo de Viaje
FC	Fondo Concursable
GD	Gobiernos Departamentales
GN	Gobierno Nacional
MPAS	Marco de Política Ambiental y Social
MR	Muestra Representativa
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
OE	Organismo Ejecutor
OPP	Oficina de Planeamiento y Presupuesto
PA	Plan de Adquisiciones
PCRP	Programa de Mejora de Caminos Rurales Productivos
PEP	Plan de Ejecución Plurianual
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PNCDR	Plan Nacional de Caminos Departamentales Rurales
POA	Plan Operativo Anual
PPPI	Plan de Participación de Partes Interesadas
PVD	Programas Viales Departamentales
ROP	Reglamento Operativo del Programa
RV	Red Vial
RVD	Red Vial Departamental
RVN	Red Vial Nacional
SGAS	Sistema de Gestión Ambiental y Social
SGM	Sistema de Gestión de Mantenimiento
SV	Seguridad Vial
TCR	Tribunal de Cuentas
TIC	Tecnologías de la Información y Comunicación
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económica
UNASEV	Unidad Nacional de Seguridad Vial

**RESUMEN DEL PROYECTO**  
**URUGUAY**  
**LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA PROYECTOS DE INVERSIÓN (CCLIP) DEL PROGRAMA DE**  
**MEJORA DE CAMINOS RURALES PRODUCTIVOS**  
**(UR-O1150)**  
**SEGUNDA OPERACIÓN INDIVIDUAL BAJO LA CCLIP: PROGRAMA DE MEJORA DE CAMINOS RURALES**  
**PRODUCTIVOS II**  
**(UR-L1190)**

Términos y Condiciones Financieras				
<b>Prestatario:</b>			<b>Facilidad de Financiamiento Flexible<sup>(a)</sup></b>	
República Oriental del Uruguay			<b>Plazo de amortización:</b>	24,5 años
<b>Organismo Ejecutor:</b>			<b>Período de desembolso:</b>	5 años
El prestatario, a través de la Oficina del Planeamiento y Presupuesto (OPP)			<b>Período de gracia:</b>	6 años <sup>(b)</sup>
<b>Fuente</b>	<b>Monto (US\$)</b>	<b>%</b>	<b>Tasa de interés:</b>	Basada en SOFR
<b>BID (Capital Ordinario):</b>	80.000.000	80	<b>Comisión de crédito:</b>	(c)
			<b>Comisión de inspección y vigilancia:</b>	(c)
			<b>Vida Promedio Ponderada (VPP):</b>	15,25 años
<b>Local:</b>	20.000.000	20	<b>Moneda de aprobación:</b>	Dólares de los Estados Unidos de América
<b>Total:</b>	100.000.000	100		
Esquema del Proyecto				
<p><b>Objetivo de la CCLIP:</b> apoyar a la mejora de la productividad a través de la construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la red de caminos rurales, así como la mejora de la movilidad y de los servicios de transporte de carga y personas bajo la jurisdicción de los Gobiernos Departamentales (GD) (¶11.30).</p> <p><b>Objetivo de la segunda operación:</b> esta segunda operación bajo la CCLIP tiene como objetivo general proveer acceso confiable a servicios y mercados a la población rural y a la producción forestal y agroindustrial, y como objetivos específicos: (i) mejorar la calidad de servicio de caminos departamentales productivos; y (ii) mejorar la ejecución del gasto público destinado a proveer servicios de infraestructura de caminos departamentales (¶11.31).</p> <p><b>Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento:</b> el prestatario, a través del Organismo Ejecutor (OE), presentará evidencia de: (i) la aprobación y la entrada en vigencia del Reglamento Operativo del Programa (ROP) (EEO#4) que deberá incluir, entre otros elementos, los requerimientos ambientales y sociales e incorporar como anexos el Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS), Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS), Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y Plan de Acción Ambiental y Social (PAAS), en los términos y condiciones previamente acordados con el Banco; y (ii) la designación del personal principal mencionado en el ¶3.2 (¶3.9).</p> <p><b>Condiciones contractuales especiales de ejecución:</b> antes del inicio de la ejecución de las actividades y obras del Componente 1 a cargo de un GD, el prestatario, a través del OE, deberá presentar evidencia de la firma y entrada en vigencia del correspondiente Convenio Marco de Adhesión (CMA) mencionado en el ¶3.4, en los términos y condiciones previamente acordados con el Banco (¶3.10).</p> <p>Véase otras condiciones socioambientales previas al primer desembolso y de ejecución en el Anexo B del Resumen de la Revisión Ambiental y Social (ESRS) (EER#3).</p>				
<b>Excepciones a las políticas del Banco:</b> ninguna.				
Alineación Estratégica				
<b>Desafíos<sup>(d)</sup>:</b>	SI <input type="checkbox"/>		PI <input checked="" type="checkbox"/>	EI <input type="checkbox"/>
<b>Temas Transversales<sup>(e)</sup>:</b>	GE <input checked="" type="checkbox"/>	y DI <input type="checkbox"/>	CC <input checked="" type="checkbox"/>	y ES <input checked="" type="checkbox"/>
				IC <input checked="" type="checkbox"/>

- <sup>(a)</sup> Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (documento FN-655-1) el prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda, de tasa de interés, de productos básicos y de protección contra catástrofes. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.
- <sup>(b)</sup> Bajo las opciones de reembolso flexible de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF), cambios en el período de gracia son posibles siempre que la Vida Promedio Ponderada (VPP) original del préstamo y la última fecha de pago, documentadas en el contrato de préstamo, no sean excedidas.
- <sup>(c)</sup> La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.
- <sup>(d)</sup> SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).
- <sup>(e)</sup> GE (Igualdad de Género) y DI (Diversidad); CC (Cambio Climático) y ES (Sostenibilidad Ambiental); e IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).

## I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

### A. Antecedentes, problemática y justificación

- 1.1 **Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) (UR-O1150).** El Directorio Ejecutivo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) aprobó en 2017 una CCLIP para apoyar al Gobierno de Uruguay en el financiamiento del Programa de Mejora de Caminos Rurales Productivos (PCRP) (UR-O1150), por un monto de hasta US\$450.000.000 (US\$300.000.000 a ser financiados por el BID y los restantes US\$150.000.000 corresponden a contrapartida local)<sup>1</sup>. De forma simultánea, se aprobó la primera operación homónima bajo dicha CCLIP ([3791/OC-UR](#))<sup>2</sup> por US\$130.000.000 (US\$75.000.000 de financiamiento del BID y US\$55.000.000 de contrapartida local). En este documento se presenta a consideración la segunda operación bajo la CCLIP.
- 1.2 El Gobierno Nacional (GN), con esta CCLIP, se propuso rehabilitar y adaptar la infraestructura vial subnacional a la nueva realidad de la demanda, esperando mejorar la productividad del sector forestal<sup>3</sup> y agroindustrial, aumentando para ello la inversión por encima de la tendencia histórica e introduciendo cambios en los instrumentos tradicionales de gestión y financiamiento. En este sentido, la CCLIP buscaba atender de forma progresiva y flexible las necesidades de financiamiento y asistencia técnica a los Gobiernos Departamentales (GD), y dar solidez y continuidad al fortalecimiento institucional en el medio y largo plazo.
- 1.3 **La red de carreteras.** Uruguay posee una Red Vial (RV) de aproximadamente 50.000 km, de los cuales 8.777 km pertenecen a la Red Vial Nacional (RVN) que conecta la capital del país con las capitales departamentales y los principales pasos de frontera. Esta RVN, bajo jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP), estructura el flujo de mercancías y personas a nivel país; mientras el resto de la RV, aproximadamente 40.000 km, forma parte de la Red Vial Departamental (RVD), se encuentra bajo jurisdicción de los GD y corresponde básicamente a viario urbano y caminería de penetración rural.
- 1.4 De sus aproximadamente 40.000 km de la RVD, 12.000 km son de alta relevancia económica por actuar como vía colectora de la producción agropecuaria hacia la RVN y por brindar conectividad a las localidades departamentales menores y poblados rurales. Con respecto a la población total y rural del país, Uruguay posee una población de 3,42 millones de personas al 2021, de los cuales solo el 4,4% (aproximadamente 150.000) viven en zonas rurales. Cabe destacar el continuo proceso de urbanización de Uruguay, donde el porcentaje de la población rural ha

---

<sup>1</sup> Resolución [DE-87/16](#).

<sup>2</sup> La CCLIP y contrato de préstamo de la primera operación fue suscrito el 8 de diciembre de 2017.

<sup>3</sup> El sector forestal uruguayo no produce deforestación de monte nativo, trabajando exclusivamente con bosques cultivados artificialmente de eucaliptus y, en menor escala, pinos, para la producción de pasta de celulosa y aserrados, y exportación ([Uruguay XXI](#), 2021).

pasado del 15% en la década de los 80, al 8% en el 2000, para llegar al actual 4% en el 2021<sup>4</sup>.

- 1.5 **Institucionalidad y financiamiento de los GD<sup>5</sup>.** Los GD son responsables de la gestión de la RVD, para lo cual cuentan con financiamiento y apoyo técnico por parte del GN. Desde el año 1997, con la modificación de la Constitución de la República, Uruguay viene apostando a una gradual descentralización del gasto público a través del incremento de las transferencias del GN a los GD. Es así que se destina a los GD los recursos previstos en los Artículos 214<sup>6</sup> y 298 de la Constitución, para el desarrollo del interior del país. De manera adicional, y más recientemente, se creó en el presupuesto nacional un fondo de incentivo para los gobiernos municipales y de un fondo para el desarrollo de caminería departamental<sup>7</sup>. La Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) es la encargada de asistir al Poder Ejecutivo del GN en la formulación de planes y programas de desarrollo, así como en la planificación de las políticas de descentralización. Por su parte, la Comisión Sectorial de Descentralización, presidida por la OPP e integrada por representantes del Congreso de Intendentes y de los ministerios competentes, es quien propone los planes de descentralización y asesora sobre la cuota parte del presupuesto nacional dirigida a cada GD.
- 1.6 **Estado general de la RVD.** El diagnóstico sectorial que dio lugar a la aprobación de la CCLIP y la primera operación bajo la misma ([3791/OC-UR](#)), y que se mantiene para la presente operación, daba cuenta del fuerte crecimiento de la producción forestal y agrícola en la década anterior, y de su consecuencia inmediata en la demanda de transporte de camiones por carretera, la cual experimentó un importante incremento, fenómeno que estaba presionando las necesidades de inversión para mejorar y mantener las redes de carreteras<sup>8</sup>. Incremento del volumen de carga e impacto en la infraestructura vial. Entre 2002 y 2015, el volumen de carga transportada por la RV aumentó del orden del 10% acumulativo anual<sup>9</sup>, a la vez que el tránsito de camiones se incrementó significativamente, alcanzando más de 30.000.000 de toneladas movilizadas anualmente (correspondiendo más del 60% a graneles agrícolas y madera en rollo<sup>10</sup>). Adicionalmente, el desarrollo de la industria forestal y el continuo aumento de las exportaciones graneleras ha generado nuevos patrones de origen y destino de tránsito pesado, desde el interior rural hacia los centros de demanda y exportación del litoral del país, requiriendo una infraestructura de transporte que pueda soportar altos volúmenes de carga. Este crecimiento del tránsito fue también incorporado en la red de Caminos Departamentales Rurales (CDR),

---

<sup>4</sup> [Banco Mundial](#).

<sup>5</sup> En Uruguay hay tres niveles de gobierno: nacional, departamental y municipal.

<sup>6</sup> Estos recursos aumentaron del 1,1% del total del presupuesto nacional en 2014 al 3,33% para los ejercicios del período 2021-2024.

<sup>7</sup> La ejecución de los proyectos bajo esta partida se encuentra condicionada a que sean financiados en al menos un 30% con recursos propios de los GD. Conforme el [Observatorio Territorio Uruguay](#), las transferencias del GN a los GD, destinados a la mejora de los CDR, entre 2017-2022 fueron en promedio de US\$28.000.000 anuales.

<sup>8</sup> Distintos informes técnicos, incluyendo la Nota Sectorial elaborada por el Banco, estimaban en más de US\$2.000.000.000 la necesidad financiera quinquenal para recuperar y conservar la infraestructura vial del país, incluyendo la RVN y la RVD de jurisdicción departamental.

<sup>9</sup> [Asociación Uruguaya de Caminos](#), 2017.

<sup>10</sup> [Evaluación del Programa de País: Uruguay 2016-2020](#).

resultando en que casi 800 km pasaron a tener un tránsito intenso (más de 30 camiones diarios cargados) y que se vinculan básicamente al transporte de madera; y otros 13.000 km tienen un tránsito moderado (superior a 10 camiones diarios cargados), que responden al tránsito de madera y de graneles agrícolas.

- 1.7 **Inversión insuficiente y deterioro de la infraestructura vial departamental.** Esta nueva realidad del sector agroindustrial del país se tradujo en una mayor presión sobre la conservación y condiciones de circulación de carreteras y CDR, que no presentaban condiciones geométricas ni estructurales adecuadas al nuevo volumen y composición del tránsito<sup>11</sup>. Paralelamente, el gasto en conservación de la RV no se adecuaba a la nueva realidad y, como resultado, el esfuerzo realizado por el GN y los GD no estaba siendo suficiente para sostener la conservación de carreteras y CDR<sup>12</sup>. Distintos informes técnicos estimaron en más de US\$300.000.000 la necesidad financiera en cada uno de los quinquenios 2020-2024 y 2025-2029 para la recuperación y conservación de la red de CDR<sup>13</sup>.
- 1.8 **Debilidad en la planificación de la inversión departamental.** Al momento de aprobarse la primera operación de la CCLIP, se diagnosticó la debilidad de los GD en la gestión, que impactaba en su capacidad de fondear y ejecutar obras de infraestructura vial, destacándose la dificultad para la priorización de los CDR a ser mejorados, la elección del estándar técnico eficiente y la planificación de la inversión.
- 1.9 **Estrategia del GN.** En este contexto, la estrategia adoptada por el GN fue mejorar y adaptar la infraestructura vial del país, carreteras nacionales y CDR, a los nuevos requerimientos de la demanda (§1.6), para lo cual avanzó, entre otros, en: (i) un incremento presupuestal significativo (§1.5); (ii) desarrollar nuevos mecanismos de financiamiento incrementando la participación del sector privado<sup>14</sup>; y (iii) mejorar los instrumentos de gestión.
- 1.10 Específicamente, para la RVD rural: (i) se produjo un incremento del 90% en las transferencias quinquenales que, juntamente con los aportes de los GD, se estimó alcanzarían US\$150.000.000 en el período 2015-2021 (§1.1); (ii) se contribuyó a la planificación de la inversión en la RVD rural para lograr una priorización adecuada del gasto (§1.11); y (iii) se buscó garantizar la conservación de la inversión realizada.
- 1.11 **Planificación de la RVD.** Es destacable el proceso de planificación llevado adelante conjuntamente por la OPP y los GD, con apoyo técnico y financiero del

---

<sup>11</sup> El camino típico a intervenir tiene calzadas angostas (5-6 m) sin banquetas, superficie de rodadura granular, generalmente en mal estado de conservación y drenaje deficiente.

<sup>12</sup> [Pérez, M. y Pereyra, A., 2020.](#)

<sup>13</sup> Ídem.

<sup>14</sup> Se desarrolló un [programa de Asociación Público-Privada \(APP\)](#), con la infraestructura vial como foco central. Los caminos financiados y ejecutados bajo modalidad APP fueron aquellos de mayor monto y complejidad técnica, todos bajo jurisdicción del MTOP. Los CDR no son susceptibles de ejecutarse como APP porque: (i) los montos ejecutados por cada GD no justifican los costos de estructuración; (ii) la limitada complejidad técnica no es un desafío en donde el sector privado pueda generar un aporte significativo respecto a la obra pública; y (iii) la tecnología de intervención en CDR dificulta la transferencia de riesgo al agente privado en contratos donde se paga por niveles de servicio.

Banco<sup>15</sup>, que tuvo como resultado el [Plan Nacional de Caminos Departamentales Rurales](#) (PNCDR), el cual se compone de 19 Programas Viales Departamentales (PVD). En este marco, el PNCDR sirve como herramienta de planificación a largo plazo para la gestión de la RVD<sup>16</sup>.

- 1.12 **Ejecución de la primera operación de la CCLIP.** El inicio de la ejecución de la primera operación ([3791/OC-UR](#)) fue más lento de lo previsto inicialmente debido a la complejidad del proceso de planificación participativa inicial (§1.11 y §1.14). Conforme la evaluación de medio término de esta primera operación del programa, a junio de 2020 (mitad del período de desembolsos previsto), el porcentaje desembolsado de la operación era del 15%. En la segunda mitad del plazo original de desembolsos, el ritmo de ejecución mejoró significativamente; no obstante, fue necesario extender un año el plazo del último desembolso<sup>17</sup>. La OPP intensificó el seguimiento con los GD que requerían mayor nivel de atención, buscando reducir los tiempos del ciclo de proyectos, y se apoyó fuertemente el proceso de preinversión.
- 1.13 Al 31 de diciembre de 2022, la primera operación bajo la CCLIP desembolsó el 67% de los recursos del préstamo y alcanzó una calificación de Satisfactoria en el Informe de Monitoreo de Proyecto (PMR, por sus siglas en inglés). Asimismo, se rehabilitó el 97% de los CDR previstos en el programa (428 km de los 440 km planificados), manteniendo en promedio 6.500 km por año, muy por encima a la meta del programa.
- 1.14 **Lecciones aprendidas.** La ejecución de la primera operación permitió identificar varias lecciones que se tienen en cuenta en el diseño de la segunda operación, y que se detallan seguidamente (Cuadro 1).

**Cuadro 1. Lecciones aprendidas**

Principales lecciones aprendidas	Reflejo en el diseño del programa
Los GD tienen capacidades técnicas heterogéneas, lo que incide en su habilidad para contratar adecuadamente obras de infraestructura vial.	Se propone agrupar proyectos y contratar diseño y preinversión centralizadamente, sin comprometer la jurisdicción y responsabilidad de los GD.
La jurisdicción descentralizada de los CDR genera una cierta heterogeneidad en los criterios de diseño utilizados.	Se propone contar con criterios únicos de diseño, incluyendo elementos de adaptación a los efectos del CC.
Se identificaron diferencias idiosincráticas en los procesos de contratación llevados adelante por los distintos GD.	Un pliego de licitación estandarizado que simplifique las reglas de participación en los procesos competitivos favorecería la ejecución del programa.

<sup>15</sup> La OPP ejecutó la cooperación técnica [ATN/OC-15631-UR](#), aprobada en 2016 con US\$716.000, la cual además financió los estudios requeridos para el inicio de la ejecución del préstamo y el fortalecimiento de las capacidades técnicas de la OPP y de los GD.

<sup>16</sup> Para esto se trabajó junto a los GD en: (i) la identificación de soluciones técnicas y económicas adecuadas; (ii) la sistematización de información de calidad respecto de la ejecución física y financiera; y (iii) en la capacitación de sus recursos humanos para la gestión, diseño, dirección y fiscalización de obras de CDR.

<sup>17</sup> La fecha actual de último desembolso es el 23 de diciembre de 2023.

Principales lecciones aprendidas	Reflejo en el diseño del programa
Las obras del PCRP pavimentadas han tenido un estándar mayor al tradicionalmente acometido por los GD (no pavimentadas), requiriendo capacidades de supervisión con las que no siempre contaban los GD.	Se propone establecer condiciones mínimas obligatorias para la supervisión de obras (personal asignado, ensayos de obra y proceso de reporte a la OPP) a fin de mejorar la calidad de las obras ejecutadas.
Los acuerdos de ejecución del GN con los GD exigen que los segundos aporten en obras un 30% de lo aportado por el GN en el marco del programa. En algunos casos, los GD no contaban con dicha contrapartida y demoraron el inicio de la ejecución de los recursos de la primera operación.	El GN va a ampliar las posibles fuentes de recursos que los GD pueden utilizar como contrapartida de los GD.
Los recursos del programa se asignaron por departamento según los porcentajes preacordados en el Congreso de Intendentes. Se observó que esto limitó la ejecución del programa cuando varios departamentos no ejecutaban sus obras y los recursos no podían ser usados por otros departamentos.	La segunda operación preverá que los recursos del programa que no se hayan comprometido por parte de los GD a partir del año tres de ejecución, podrán ser utilizados por otros GD.
La primera operación tuvo un período de despegue relativamente lento asociado a: (i) el proceso de planificación inicial para priorizar las inversiones; y (ii) la novedad de ejecutar por contratos en sustitución de la ejecución por administración directa.	Las obras de la segunda operación fueron identificadas durante la elaboración del PNCDR. Adicionalmente, se está contratando, con recursos de la primera operación, los diseños de obra necesarios para ejecutar la totalidad de los recursos de la segunda operación.

Fuente: Elaboración propia.

**1.15 Programa de Desarrollo y Fortalecimiento de la Gestión Fiscal y de Servicios Subnacionales (PDGS) II.** Adicionalmente a la presente CCLIP, la OPP está ejecutando el PDGS II<sup>18</sup>, el cual es la segunda operación individual de una CCLIP que tiene como objetivo mejorar la gestión fiscal y la inversión pública de los GD. Tanto el Componente 2 del PDGS II<sup>19</sup> como esta operación, se benefician de un acompañamiento y asistencia técnica cuyo objetivo consiste en fortalecer la ejecución y los compromisos de sostenibilidad climática, a través de capacitaciones a la OPP y a los GD, y de equidad de género a través de la definición de lineamientos técnicos para la incorporación de criterios de género y diversidad en el diseño de los proyectos de inversión. Adicionalmente, el Componente 1 del PGDS II prevé US\$5.400.000 para el fortalecimiento institucional de los GD.

**1.16** Esta segunda operación de la CCLIP del PCRP, continuará financiando el proceso de inversión en infraestructura de CDR productivos<sup>20</sup>, con un diseño mejorado a partir de lo aprendido en la primera operación (§1.14), incorporando objetivos más

<sup>18</sup> La operación [5668/OC-UR](#), cuyo contrato se encuentra pendiente de firma, se aprobó el 23 de noviembre de 2022 con un período de desembolso de cinco años.

<sup>19</sup> Consiste en actividades de inversiones distintas de CDR para el desarrollo departamental, considerando un monto de US\$99.385.689.

<sup>20</sup> La primera operación de la CCLIP contempló la rehabilitación de 440 km de caminos incluidos en el PNCDR. Esta operación prevé continuar apoyando el PNCDR, rehabilitando 350 km adicionales.

ambiciosos en cuanto a asegurar la calidad de las intervenciones, atendiendo los temas transversales de género y diversidad y Cambio Climático (CC) de la estrategia institucional del Banco. El BID estará financiando inversiones en infraestructura y acciones de fortalecimiento de los GD mediante dos CCLIP (PDGS y PCRP) (¶1.15), que se diseñaron y se ejecutan de forma coordinada, y por tanto muchas acciones de fortalecimiento institucional y abordaje de temas transversales se prevén consistentemente en el conjunto de las dos operaciones.

- 1.17 De esta manera, habiendo resultado apropiada la modalidad de la CCLIP para apoyar de manera continuada la implementación del PNCDR, la operación busca dar un paso adelante en el proceso de diseño, provisión y conservación de CDR para asegurar el nivel de calidad deseado de los CDR. Dicho proceso requiere de las acciones coordinadas del GN, a través de la OPP, y de los 19 GD, según su responsabilidad y rol en el proceso. Para la ejecución de la segunda operación se introducirán las siguientes mejoras, producto las lecciones aprendidas de la primera: (i) se estandarizarán los criterios de diseño de las obras y los pliegos de licitación; (ii) se establecerán condiciones mínimas para la supervisión de la ejecución de las obras, incluyendo personal permanente, ensayos de obra y reportes de ejecución; y (iii) se establecerá un núcleo de análisis de información de obras en la OPP para la generación de alertas tempranas que permitan corregir problemas de calidad durante la ejecución y permita generar conocimiento de la efectividad de las técnicas constructivas según regiones del país, materiales utilizados, empresas constructoras, etc.
- 1.18 **Mantenimiento vial.** Al igual que en la primera operación, el programa prevé financiar el mantenimiento de CDR con recursos de contrapartida local. En la segunda operación se incluye en el programa los recursos suficientes para conservar los caminos incluidos tanto en la segunda como en la primera operación bajo la CCLIP<sup>21</sup>. Adicionalmente, y como parte del apoyo de la OPP a la mejora de las capacidades de los GD, se incluirá la financiación de un Sistema de Gestión de Mantenimiento (SGM) que estará disponible para los GD<sup>22</sup>. Esta es una herramienta tecnológica para gestionar personal, materiales y maquinaria; así como órdenes de trabajo para intervenciones en cada CDR. Además de facilitar la gestión de los recursos propios destinados a la conservación, el SGM permitirá estimar costos de mantenimiento y registrar el historial de intervenciones a lo largo del ciclo de vida de la infraestructura.
- 1.19 **Cambio Climático (CC).** En los últimos años el país ha estado sujeto a fenómenos climáticos extremos de forma más recurrente que en el pasado. En particular, se ha observado un mayor volumen y concentración de precipitaciones en períodos cortos, causando inundaciones y colapsos momentáneos de la caminería departamental rural con mayor frecuencia y magnitud. Esto ha impactado en una mayor exigencia al funcionamiento de las obras hidráulicas (alcantarillas y puentes) y en la conservación de pavimentos; así como en períodos más prolongados en que los caminos no pueden ser utilizados para la movilidad de personas y mercaderías. Por lo anterior, las obras financiadas en la primera operación ampliaron la capacidad de las obras hidráulicas como

---

<sup>21</sup> Los recursos totales que el GN transfiere para mantenimiento no disminuyen, sino que solo una parte de ellos se considera como contrapartida local en esta segunda operación bajo la CCLIP.

<sup>22</sup> Actualmente los GD realizan el mantenimiento de los CDR por administración directa.

alcantarillas y puentes respecto de las existentes, e incorporaron obras de protección de taludes y movimientos de suelo de manera consistente con lo anterior; adicionalmente incorporaron pavimentos para proteger la superficie de los caminos; todas estas inversiones tienen por objeto la mayor resiliencia a los efectos del clima. En la segunda operación se continuará con la misma estrategia de intervención y se profundizarán los estudios para perfeccionar las técnicas de diseño de las intervenciones y de planificación de la conservación de caminos, de manera consistente con las mejores estimaciones posibles del CC en la región. Al mismo tiempo y a través de recursos de asistencia técnica<sup>23</sup>, se están desarrollando capacitaciones y la identificación de los estudios necesarios para fortalecer las capacidades de la OPP a la hora de priorizar intervenciones futuras, teniendo en cuenta la vulnerabilidad climática de las áreas de intervención ([EEO#2](#)).

- 1.20 **Seguridad Vial (SV).** A partir del año 2011, la tasa de siniestralidad por cada 10.000 vehículos experimentó una reducción, alcanzando un valor de 70,8 en 2021, suponiendo una disminución del 40%. Lo mismo sucede con la tasa de mortalidad cada 100.000 habitantes, siendo de 12,2 en 2021, un 27% inferior a la tasa de 2011. Con relación a la distribución geográfica, en 2021 el porcentaje de fallecidos en jurisdicción departamental fue del 53%, mientras que en jurisdicción nacional fue del 47%<sup>24</sup>. A pesar de estas mejoras en los indicadores, Uruguay no alcanzó la meta marcada por el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la SV<sup>25</sup> de reducir en un 50% la cantidad de fallecidos por siniestros de tránsito en el período 2011-2020. En el Nuevo Decenio de Acción (2021-2030) para la SV, la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV)<sup>26</sup> se adhiere al nuevo plan mundial y se compromete nuevamente con una reducción de las muertes causadas por siniestros viales en al menos un 50% al 2030. El diseño del programa apoyará las acciones dirigidas a mitigar los efectos negativos que pudiera tener sobre la siniestralidad vial el aumento del tránsito pesado, abordando los problemas de falta de señalización vertical y horizontal en curvas peligrosas y fortaleciendo la supervisión del programa durante la ejecución de las medidas de SV y validando el cumplimiento de los contratos.
- 1.21 **Digitalización.** El Banco ha contribuido en las últimas décadas a sentar las bases para la transformación digital en Uruguay apoyando temas como el desarrollo del gobierno digital, salud digital, ciberseguridad o cierre de las brechas digitales en educación y vialidad. Esta segunda operación promoverá el desarrollo y uso de Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC) para mejorar la adaptación de la infraestructura y aumento de la resiliencia al CC, a través de: (i) piloto para la identificación y monitorización de zonas inundables; (ii) piloto para el control de pesos en los CDR para prevenir sobrecargas; (iii) SGM de CDR; y (iv) sistema de gestión de obra y sistematización de ensayos para el mantenimiento predictivo (§1.14).
- 1.22 **Género.** En el sector de la construcción apenas el 3,6% de los empleos son ocupados por mujeres, mientras que en transporte y almacenamiento este

---

<sup>23</sup> [ATN/OC-18144-RG](#).

<sup>24</sup> [UNASEV 2021: Segundo Informe de Gestión y Estadística de SV](#).

<sup>25</sup> [Naciones Unidas](#), 2021.

<sup>26</sup> La UNASEV se creó en 2007 con el objeto regular y controlar las actividades relativas al tránsito y la SV en todo el territorio nacional.

porcentaje alcanza el 17,7%<sup>27</sup>. La mayoría de los hombres que trabajan en el sector vial (88,7%) se desempeñan como operarios, comparado con la mayoría de las mujeres (59,9%), que lo hacen en tareas administrativas. Las mujeres que se desempeñan en tareas operativas lo hacen en trabajos de limpieza (39%), peones de obras públicas y mantenimiento (34%), peones de jardinería (14 %), y supervisoras de construcción (13 %). Además, no se encuentran mujeres ocupando cargos de dirección y gerencia en el sector vial, mientras que en el sector de la construcción las mujeres ocupan el 11% de cargos de este tipo. El proyecto, de manera complementaria a las acciones de la primera operación de la CCLIP, donde se realizaron actividades de promoción de género en el sector vial, y de forma adicional a las acciones previstas en el PDGS II (¶1.15), propone fomentar la integración de mujeres en el mercado laboral a través de: (i) diseño e implementación de un proceso de capacitación para mujeres en áreas de valor para el sector vial; y (ii) fortalecimiento de las unidades de género de los GD ([EEO#3](#)).

- 1.23 **Fondo Concursable (FC).** El PNCDR incluye intervenciones en CDR cuya jurisdicción es de dos GD. Si bien estos CDR no difieren del resto de los caminos del PCRP en su funcionalidad, su situación jurídica ha llevado a que no existan incentivos para hacerse cargo de su mejora por parte de los GD involucrados<sup>28</sup>. Por ello, el programa prevé un FC que podrá financiar caminos interdepartamentales, buscando asignar recursos adicionales a los ya asignados a cada GD para incentivar a la ejecución de estas obras<sup>29</sup>. Los criterios para la asignación de los recursos serán definidos con la OPP y el Congreso de Intendentes antes del final del primer semestre del 2024 y recogidos en el Reglamento Operativo del Programa (ROP) ([EEO#4](#)).
- 1.24 El FC también podrá financiar obras que cuenten con una estructura de fondeo compartida entre los sectores público y privado. En los casos de los caminos cuyos beneficiarios principales son un número limitado de productores es posible llegar a acuerdos donde se comparta la responsabilidad de fondeo, e incluso de operación de los caminos, tendientes a asegurar la mayor eficiencia de los recursos invertidos. Estudios realizados por el Banco<sup>30</sup> exploran algunas posibles estructuras institucionales para llevarlo a cabo, sin perjuicio de que otras formas de estructurar la coparticipación en el fondeo sean posibles. El FC busca ser un incentivo a la participación privada para adelantar obras que no están previstas dentro del plan quinquenal.
- 1.25 **Justificación.** El GN se propuso rehabilitar y adaptar la infraestructura vial a la nueva realidad de la demanda (¶1.6), esperando mejorar la productividad del sector forestal y agropecuario, para lo cual previó aumentar la inversión por encima de la tendencia histórica e introducir cambios en los instrumentos tradicionales de gestión y financiamiento. La CCLIP está permitiendo atender de forma progresiva y flexible las necesidades de financiamiento y asistencia técnica

---

<sup>27</sup> Estadísticas de género 2021 del Ministerio de Desarrollo Social, basado en la Encuesta Continua de Hogares 2021.

<sup>28</sup> Intervenciones en CDR compartidos entre dos departamentos deben ser contratadas por uno de ellos, lo que implica menor inversión total en dicho departamento, al asignar recursos parcialmente a obras que también benefician al otro departamento.

<sup>29</sup> Se prevé que el FC financie el 4% del número de obras de CDR.

<sup>30</sup> Financiamiento de la conservación de caminos productivos de Uruguay (BID, 2015).

a los GD (¶1.7 y ¶1.8) con un instrumento financiero adecuado para acompañar al país en la implementación del PNCDR (¶1.17) y mejora progresiva en la calidad en los procesos vinculados a la provisión de infraestructura, para lograr mayor eficiencia en el uso de los recursos públicos. La segunda operación de la CCLIP proveerá el financiamiento para el segundo quinquenio de inversiones previstas en un proceso de planificación consolidado durante la primera operación, al tiempo que apoyará la mejora en otros aspectos del proceso de inversión, asociados a garantizar la calidad del proceso de diseño y ejecución de las obras de caminos, y la mejora de la gestión en el mantenimiento.

- 1.26 La lógica de la intervención<sup>31</sup> supone que la mejora de los caminos disminuye los costos de operación de los vehículos de carga, y que esto se traslada, al menos en parte, a los precios del transporte en caso de que el mercado de transporte sea competitivo. Estudios del Banco<sup>32</sup> confirman que el mercado de transporte de carga por carretera funciona de forma razonablemente competitiva y por tanto es esperable que la disminución de los costos de transporte tenderá a disminuir los precios, que son un costo de las producciones agroindustrial y forestal, entre otros. Adicionalmente, al elevarse los criterios de diseño de los caminos para hacerlos más resilientes al clima, se asegura la conectividad en las regiones intervenidas, beneficiando tanto a la producción como a las poblaciones, que disminuyen los períodos en los que no pueden acceder a servicios de salud o educación y a los mercados respectivamente. Por otra parte, en la medida que la provisión de la infraestructura es realizada por el Estado, las capacidades de las instituciones públicas para planificar, diseñar, contratar, ejecutar y mantener la infraestructura son determinantes para acercarse a procesos eficientes de gasto público<sup>33</sup>. Un avance importante se ha hecho en la primera operación de la CCLIP, al mejorar el proceso de planificación, esperando mejorar en la segunda operación los procesos de ejecución, en un escenario de contratación descentralizada. Indagar sobre la posibilidad de fondeo por parte del sector privado se plantea en el FC, mientras que el programa atiende a los aspectos territoriales de forma equitativa, alcanzando a todos los departamentos.
- 1.27 **Experiencia del Banco en el sector.** Al tratarse de la segunda operación individual de la CCLIP que conserva la esencia de la primera operación ([3791/OC-UR](#)), el Banco cuenta con experiencia en la ejecución descentralizada de las obras y en los pormenores del marco jurídico local, que le facilitarán la supervisión de la ejecución de esta segunda operación. Adicionalmente, se cuenta con experiencia preparando y ejecutando este tipo de proyectos en la región, destacando las operaciones [3600/OC-PR](#), [3587/OC-PE](#), y [5620/OC-ES](#), lo que le aporta conocimiento de la diversidad de soluciones que se pueden aportar ante problemas similares. A esto, se le suma la experiencia del Banco en Uruguay en proyectos de RVN, entre los que se destaca el Programa de Mejora de Corredores Viales de Uso Agroindustrial y Forestal I y II ([4824/OC-UR](#) y [5429/OC-UR](#)), que apoya la rehabilitación de la red secundaria bajo la jurisdicción del MTOP y el Programa de Infraestructura Vial II ([2677/OC-UR](#), [2677/OC-UR-1](#), [2677/OC-UR-2](#) y [2677/OC-UR-3](#)) que le dan una visión completa de la red de

<sup>31</sup> Se toma como referencia el esquema de lógica de proyecto de caminos rurales considerado en *To Pave or Not To Pave* ([Banco Mundial](#), 2021).

<sup>32</sup> El mercado de transporte carretero de cargas en Uruguay ([BID](#), 2022).

<sup>33</sup> La supervisión del proceso de ejecución se monitoreará permanentemente para asegurar que cada etapa constructiva cumpla con a las especificaciones técnicas solicitadas.

transporte carretero del país y su complejidad. A esta experiencia específica en proyectos de la RV, se le suma la experiencia del Banco en la ejecución de proyectos que apoyan el proceso de descentralización en Uruguay y el fortalecimiento sostenido de sus GD, destacando los últimos Programas de Desarrollo y Fortalecimiento de la Gestión Fiscal y de Servicios Subnacionales ([2668/OC-UR](#), [3792/OC-UR](#) y [5668/OC-UR](#), aprobados en los años 2011, 2016 y 2022, respectivamente) (¶1.15), que le permite abarcar el universo del financiamiento del GN a los GD.

- 1.28 **Estrategia del BID con el país.** La Estrategia de País del Grupo BID con Uruguay 2021–2025 ([GN-3056](#)) apoya el plan del Gobierno de Uruguay para lograr un crecimiento inclusivo y sostenible. Este programa se alinea a dicha estrategia específicamente a través de los siguientes objetivos estratégicos: (i) mejorar la infraestructura productiva y resiliente, al mejorar la calidad de la infraestructura; (ii) generar eficiencias y sostenibilidad de las políticas públicas, al mejorar la eficiencia del gasto corriente en mantenimiento vial; (iii) aumentar la innovación, al aumentar la inversión en innovación por parte del sector privado a través del fondo concesional previsto; y (iv) apoyar a las poblaciones más vulnerables, al promover la participación de las mujeres en trabajos no tradicionales. Además, contribuye a las áreas estratégicas de desarrollo productivo sostenible y equidad e inclusión social. Adicionalmente, a través de acciones de mejora de la gestión de la caminería rural, se alinea los temas transversales de: (a) género (¶1.22); (b) sostenibilidad ambiental y CC (¶1.19); y (c) innovación y transformación digital (¶1.21).
- 1.29 **Alineación estratégica.** El programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional 2020-2023 ([AB-3190-2](#)), al alinearse con el desafío de desarrollo de Productividad e Innovación al reducir los costos del transporte de mercancías y apoyar el desarrollo de TIC (¶1.21 y ¶1.33). Asimismo, se alinea con las áreas transversales de: (i) Igualdad de Género, al promover la inclusión de mujeres en trabajos no tradicionales; (ii) CC y Sostenibilidad Ambiental, al aumentar la resiliencia de los CDR y reducir la vulnerabilidad climática de agricultores; y (iii) Capacidad Institucional y Estado de Derecho, al buscar mejorar la gestión de la caminería rural. Adicionalmente, contribuirá al Marco de Resultados Corporativo de 2020-2023 ([GN-2727-12](#)): (i) vías construidas o mejoradas; (ii) valor de las inversiones en infraestructura resiliente o con bajas emisiones de carbono. La operación se alinea con el Plan de Acción de CC del Grupo BID 2021-2025 (GN-2848-9) al apoyar cambios institucionales y la resiliencia climática en las obras de infraestructura vial en las que se interviene. Se estima que el 30,97% de los recursos de la operación se invierten en actividades de adaptación y mitigación al CC según la [Metodología Conjunta de los Bancos Multilaterales de Desarrollo](#), contribuyendo a la meta de financiamiento climático del BID, y adicionalmente, con base en la información disponible, el equipo de proyecto considera que la operación está alineada con los objetivos de mitigación y adaptación del Acuerdo de París (AP) como se detalla en el anexo de CC de esta operación ([EEO#2](#)); (iii) mujeres beneficiarias de iniciativas de empoderamiento económico; y (iv) instituciones con capacidades gerenciales y de tecnología digital reforzadas. A su vez, es consistente con: (i) la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo ([GN-2710-5](#)); y (ii) los Marcos Sectoriales de: (a) Transporte ([GN-2740-12](#)); (b) Género y Diversidad ([GN-2800-13](#)); y (c) CC ([GN-2835-10](#)).

## **B. Objetivos, componentes y costo**

- 1.30 **Objetivo de la CCLIP.** Apoyar a la mejora de la productividad a través de la construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la red de caminos rurales, así como la mejora de la movilidad y de los servicios de transporte de carga y personas bajo la jurisdicción de los GD.
- 1.31 **Objetivo de la segunda operación dentro de la CCLIP.** El objetivo general será proveer acceso confiable a servicios y mercados a la población rural y a la producción forestal y agroindustrial. Los objetivos específicos serán: (i) mejorar la calidad de servicio de caminos departamentales productivos; y (ii) mejorar la ejecución del gasto público destinado a proveer servicios de infraestructura de caminos departamentales.
- 1.32 **Componente 1. Rehabilitación y conservación de caminos rurales (US\$79.525.000 BID y US\$20.000.000 aporte local).** Se financiará: (i) obras de adecuación geométrica y estructural de caminos y obras de arte<sup>34</sup>; (ii) mantenimiento extraordinario y rutinario de caminos y obras de arte; (iii) contratación de estudios y proyectos de obras; (iv) contratación de supervisión de obras; y (v) FC (¶1.23).
- 1.33 **Componente 2. Apoyo a la mejora de la gestión de la caminería rural (US\$275.000 BID).** Se financiará: (i) el diseño e implementación de un SGM (¶1.18); (ii) capacitación para mujeres en áreas de valor para el sector vial y fortalecimiento de las unidades de género de los GD a través de procesos de formación y sensibilización (¶1.22); (iii) el diseño e implementación de pilotos tecnológicos para la digitalización de la gestión del uso de los caminos y la adaptación al CC; (iv) generación de capacidades en la OPP y en los GD para la planificación y gestión de la red de CDR; y (v) estudio de las implicancias del CC en la estrategia de conservación vial de caminería rural, que serán paulatinamente incorporadas en el programa.
- 1.34 **Auditoría y evaluación (US\$200.000 BID).** El programa financiará las auditorías externas del programa y las actividades de evaluación previstas en el respectivo plan.

## **C. Indicadores clave de resultados**

- 1.35 **Resultados esperados.** Los principales resultados del programa están relacionados a: (i) disminuir los días de intransitabilidad de los CDR; (ii) mejorar la calidad de servicio de CDR (reducción de Costo de Operación de Vehículos [COV] de carga y Costo de Tiempo de Viaje [CTV] promedio en caminos intervenidos por el programa); y (iii) mejorar la ejecución del gasto público

---

<sup>34</sup> "Obras de fábrica" u "arte" se refieren a estructuras menores, vinculadas a drenajes y cursos de agua, y pasos a desnivel, incluyendo alcantarillas, cunetas revestidas, pequeños puentes y acueductos.

destinado a proveer servicios de infraestructura de caminos departamentales (sintetizado por el grado de cumplimiento de los programas viales).

- 1.36 **Evaluación económica.** Se realizó la evaluación económica (análisis costo beneficio) de las obras de la muestra<sup>35</sup> aplicando el *Highway Development and Maintenance Model 4* (HDM-4), metodología estándar en el sector, que cuantifica los beneficios económicos comparándolos con el ahorro en el costo generalizado del transporte (COV y CTV) y con los ahorros generados por costos de mantenimiento vial. Los análisis económicos de los proyectos de la muestra registran una Tasa Interna de Retorno Económica (TIRE) superiores a la tasa de descuento utilizada por el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) de la OPP del 7,5% para evaluar CDR. El análisis de sensibilidad indica la robustez frente a escenarios desfavorables que comprenden un incremento del costo de inversión del 20%, una reducción del 20% de los beneficios y una combinación de un incremento del costo de inversión del 15% y una reducción simultánea del 15% de los beneficios, con TIRE superior al 12% para el conjunto de la Muestra Representativa (MR). Extrapolando el análisis de la MR a la totalidad del programa, se estima una TIRE de 18,3% y Valor Actual Neto Económico (VANE) de US\$40,33 millones ([EEO#1](#)).

**Cuadro 2. TIRE y VANE de la MR<sup>36</sup>**

Proyecto	Longitud (km)	Inversión (US\$MM)	Escenario base				Análisis de sensibilidad		
							Costos +20%	Beneficios -20%	Costos +15% Beneficios -20%
			TIRE	VANE (US\$MM)	TIRE min.	TIRE máx.	TIRE	TIRE	TIRE
MR	161,9	46,395	18,30%	18,65	10,90%	44,20%	15,30%	14,70%	13,50%

Fuente: Elaboración propia.

- 1.37 **Beneficiarios.** Los beneficiarios principales de la intervención del programa son las empresas agroindustriales<sup>37</sup> y forestales<sup>38</sup> (¶1.6), que movilizan en torno a 20.000.000 de toneladas anuales<sup>39</sup>; y la población rural (¶1.4), en torno a 30.000 personas viven junto a los CDR del [PNCDR](#) ([EEO#7](#)). Adicionalmente, el GN y los 19 GD al preverse la mejora de la gestión de los CDR y las mujeres, al promoverse su participación en el mercado laboral (¶1.22).

<sup>35</sup> Los US\$20.000.000 de contrapartida local para mantenimiento no están considerados en la evaluación económica de la MR, ya que financian el mantenimiento de la RVD en su conjunto y contribuyen a los recursos totales transferidos por el GN a los GD (¶1.18).

<sup>36</sup> Tipo de cambio: Ur\$40 por cada US\$1.

<sup>37</sup> 49.400 empresas en 2020 ([Informe sectorial Agronegocio](#), 2020).

<sup>38</sup> 1.700 empresas en 2021 ([Sector Forestal en Uruguay](#), 2021).

<sup>39</sup> El mercado de transporte carretero de cargas en Uruguay ([BID](#), 2022).

## II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

### A. Instrumentos de financiamiento

- 2.1 **Modalidad.** Esta segunda operación de la CCLIP será un préstamo de inversión bajo la modalidad de “Programa de Obras Múltiples” que contemplará el financiamiento de proyectos que deberán atender a criterios de elegibilidad establecidos de manera acorde con la MR. La operación cumple con los lineamientos de las guías operativas para “Programas de Obras Múltiples” (PR-202) dado que: (i) contempla proyectos físicamente similares pero independientes entre sí, que pueden ejecutarse de manera individual siempre que atiendan los criterios de elegibilidad y priorización establecidos para el programa; (ii) la factibilidad de cada proyecto no depende de la ejecución de otros proyectos; y (iii) el tamaño y número de proyectos no justifica que se manejen directamente.
- 2.2 **Costos y financiamiento.** El costo total asciende a US\$100.000.000, de los cuales hasta US\$80.000.000 serán financiados por el Banco a través del préstamo de la segunda operación con cargo al Capital Ordinario del Banco, y US\$20.000.000 por aporte local. El presupuesto detallado se incorpora en el Plan de Ejecución Plurianual (PEP) y en el Plan Operativo Anual (POA) ([EER#1](#)). El plazo de desembolso del programa será de cinco años.

**Cuadro 3. Costos del programa (US\$)<sup>40</sup>**

Componentes	BID	Aporte local	Total	%
<b>Componente 1. Rehabilitación y conservación de caminos rurales</b>	<b>79.525.000</b>	<b>20.000.000</b>	<b>99.525.000</b>	<b>99,52</b>
1.1 Obras de adecuación geométrica y estructural de caminos y obras de arte	71.250.000	-	71.250.000	71,25
1.2 FC	5.775.000	-	5.775.000	5,78
1.3 Contratación de estudios y proyectos de obras	1.000.000	-	1.000.000	1,00
1.4 Contratación de supervisión de obras	1.500.000	-	1.500.000	1,50
1.5 Mantenimiento extraordinario y rutinario de caminos y obras de arte	-	20.000.000	20.000.000	20,00
<b>Componente 2. Apoyo a la mejora de la gestión de la caminería rural</b>	<b>275.000</b>	<b>-</b>	<b>275.000</b>	<b>0,28</b>
2.1 Incorporación de TIC con perspectiva de CC e incorporación de perspectiva de género en la evaluación de proyectos	275.000	-	275.000	0,28
<b>Auditoría y evaluación</b>	<b>200.000</b>	<b>-</b>	<b>200.000</b>	<b>0,20</b>
<b>Total</b>	<b>80.000.000</b>	<b>20.000.000</b>	<b>100.000.000</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Elaboración propia.

<sup>40</sup> Los costos por actividad principal dentro de cada componente son indicativos.

2.3 Por las características de las obras, el plazo para el inicio material de las obras comprendidas en el programa será de cuatro (4) años<sup>41</sup>, contados a partir de la entrada en vigencia del contrato de préstamo.

2.4 **Cronograma de desembolsos.** El plazo de desembolsos ha sido previsto en cinco años a partir de la vigencia del contrato de préstamo. El cronograma de financiamiento de la operación se presenta en el Cuadro 4.

**Cuadro 4. Proyección de los desembolsos (US\$)**

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Total
<b>BID</b>	13.833.967	12.763.283	13.263.500	24.152.250	15.987.000	80.000.000
<b>Aporte local</b>	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	4.000.000	20.000.000
<b>Total</b>	17.833.967	16.763.283	17.263.500	28.152.250	19.987.000	100.000.000
<b>% Acumulado</b>	18%	35%	52%	80%	100%	100%

Fuente: Elaboración propia.

2.5 **Muestra representativa.** Para la evaluación e implementación del programa se ha analizado una MR mayor del 40% del costo total del programa, conformada por 161,9 km de CDR localizados en 9 de los 19 GD del país, que cuentan con anteproyecto de ingeniería, análisis económico ([EEO#1](#)) y evaluación ambiental y social ([EER#3](#)). Adicionalmente, se han identificado 21 proyectos que con alta probabilidad formarán parte del programa, localizados en 14 de los 19 departamentos del país, que forman parte todos ellos del [PNCDR](#) (§1.11) ([EEO#6](#)). Estos proyectos cumplen, al igual que aquellos que conforman la MR, con los criterios de elegibilidad de las obras (§2.6), y tienen las mismas características físicas que los primeros (§2.7).

2.6 **Criterios de elegibilidad de las obras.** Se definieron los siguientes criterios, que: (i) estén contenidos en el [PNCDR](#); (ii) se trate de CDR de jurisdicción departamental y que el 70% de su longitud se encuentre fuera de áreas urbanas o potencialmente urbanizables; (iii) se trate de obras de cambio o mejora del estándar geométrico o estructural del camino u obra de arte; (iv) las soluciones técnicas resulten de una evaluación técnica y económica, que considere la obra específica y los planes de conservación bajo criterios previamente definidos; y (v) no sean proyectos Categoría “A” y demás proyectos excluidos conforme el Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) (§2.11).

2.7 Las obras serán básicamente sobre la estructura existente, y las modificaciones geométricas que puedan comprender se realizarán siempre circunscriptas al derecho de vía. Asimismo, se incluyen obras de señalización y de SV en aquellos proyectos correspondientes a caminos con alto tránsito, o que su mejora de pavimento implique mayor riesgo de siniestro o en zonas de travesías urbanas. Los GD realizarán el mantenimiento de la infraestructura rehabilitada siguiendo la estrategia de conservación diseñada para cada camino en el PNCDR. La ejecución será por administración, con equipos y recursos humanos propios, o

<sup>41</sup> El plazo remanente será suficiente para la ejecución de las obras contratadas dado que se trata de obras pequeñas con un promedio de ejecución menor a un año.

contratando el mismo con el sector privado, para lo cual contarán con apoyo técnico del equipo profesional de ingeniería de la OPP<sup>42</sup>.

## **B. Riesgos ambientales y sociales**

- 2.8 De acuerdo con el Marco de Política Ambiental y Social (MPAS) del Banco y la información existente, la clasificación de impacto ambiental y social de la operación es Categoría “B”, ya que se desarrollarán obras de mejora y/o rehabilitación sobre caminos rurales existentes, cuyas actividades constructivas generarán impactos sociales y ambientales puntuales, temporales, de intensidad media a baja, típicamente asociados a este tipo de obra, para los cuales se dispone de medidas de mitigación efectivas. Los principales impactos podrían generarse durante la construcción y están relacionados con contaminación del aire por emisiones gaseosas y de material particulado; ruido por uso de maquinaria y equipos; contaminación del agua y suelo por la incorrecta disposición o fallas en los sistemas de gestión de efluentes o residuos sólidos; modificación del paisaje por presencia de obra; dificultades de accesos a infraestructura y servicios públicos, viviendas y negocios por perturbación del tráfico; ahuyentamiento y atropello de fauna silvestre por operación de maquinaria e incremento de transporte pesado en las vías. Cinco proyectos de la MR se encuentran dentro de hábitat crítico que no tendrán impactos significativos. No se prevén impactos sobre pueblos indígenas. No se ha identificado desplazamiento físico y/o económico en los proyectos de la MR. Tampoco se prevé adquisición de tierras ni se requieren servidumbres.
- 2.9 La clasificación de riesgo ambiental y social de la operación es sustancial, relacionada a posibles impactos directos de las obras de rehabilitación y/o mejora, entre ellos a hábitats críticos, riesgos de salud y seguridad ocupacional y de la comunidad, y de afectación a patrimonio cultural. El OE tiene experiencia en la ejecución de este tipo de proyectos con el Banco, pero requiere fortalecer la estructura organizacional con especialistas socioambientales para la gestión de la operación de acuerdo con los requerimientos del MPAS.
- 2.10 La clasificación de riesgo de desastres y CC de la operación es moderada, debido a que los proyectos de la MR: (i) se encuentran ubicados en zonas con categorización de amenaza moderada por fenómenos naturales como sismos, precipitaciones o vientos extremos e inundaciones; (ii) presentan una criticidad y vulnerabilidad moderada, ya que las características físicas de estos caminos rurales son de mediana complejidad; y (iii) no tendrán altos impactos en el entorno. No se espera que las intervenciones de la operación exacerben el riesgo de amenazas naturales o de la vulnerabilidad de las comunidades o del entorno.
- 2.11 Con el fin de atender los requerimientos establecidos en el MPAS, el OE ha desarrollado: (i) un Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) para el programa; (ii) un MGAS para los futuros proyectos; y (iii) un Análisis Ambiental y Social (AAS) y el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) de los proyectos de la MR, formando parte ambos del SGAS. El MGAS incluye los siguientes criterios de exclusión: proyectos Categoría “A”; proyectos que generen impacto significativo o moderado a hábitat crítico; impacto significativo a hábitat natural;

---

<sup>42</sup> Se espera que la gestión del mantenimiento mejore con la adopción del SGM (¶1.18).

impacto significativo a sitios culturales; impacto significativo de desplazamiento físico y/o económico; impacto negativo sobre pueblos indígenas; proyectos con Clasificación Alta por Riesgo de Desastres Naturales y CC; y proyectos con Clasificación Alta por Riesgo Ambiental y Social. La versión preliminar de estos documentos ([MGAS](#), [AAS/PGAS](#) y [PPPI](#)) fue publicada en la página del Banco el 24 de febrero de 2023, antes de la misión de análisis.

- 2.12 La consulta del programa, que incluyó los proyectos de la MR, se llevó a cabo el 27 de abril de 2023. Las principales preguntas de los asistentes, dirigidas a cuestiones administrativas, abordaron los siguientes aspectos: procedimiento de evaluación del mantenimiento de los caminos en la primera operación del CCLIP; procedimiento para la priorización de los caminos a intervenir; disponibilidad de los pliegos de licitación para su revisión; tipología de obras incluidas en el programa (obras de arte); ejecución de los fondos (OPP y BID); y procedimiento para el control de sobrecarga de los caminos intervenidos. La versión final del SGAS, MGAS y AAS/PGAS y el informe de la consulta fueron publicados el 9 de mayo de 2023.

### **C. Riesgos fiduciarios**

- 2.13 La OPP cuenta con una amplia experiencia en proyectos financiados por el Banco, por lo que el nivel de riesgo general fiduciario de la operación se considera como bajo. Durante la preparación del programa, se identificó un riesgo medio-alto: si los tiempos de respuesta de la Contaduría General de la Nación (CGN), del Tribunal de Cuentas (TCR) y de los GD, incluyendo la entrega de comprobantes, se prolongan por más de un mes, los procesos de pago previstos no podrán efectuarse según la planificación financiera y por ende no se logrará presentar oportunamente al Banco la justificación de anticipos, que será mitigado con la flexibilización del porcentaje de justificación de saldos de anticipos pendientes de justificación. Complementariamente, la OPP deberá considerar la intervención de la CGN, del TCR y de los GD en el ejercicio de planificación de pagos del programa<sup>43</sup>. El equipo fiduciario mantendrá el proceso de identificación y gestión de riesgos durante la ejecución.

### **D. Otros riesgos y temas clave**

- 2.14 Se identificaron tres riesgos medio-altos relacionados con los procesos internos, el entorno político y el entorno institucional respectivamente: (i) si un GD a los tres años del programa no ha publicado las licitaciones de las obras previstas en la operación, ese GD no tendría contratos por el total de su alícuota, lo que podría generar que el programa no se ejecute en plazo; (ii) si cambian las autoridades de los GD fruto de unas elecciones, podrían cambiar las prioridades en cuanto a los caminos rurales a intervenir, lo que generaría atrasos en la ejecución de obras; y (iii) si algún GD presenta debilidades en sus capacidades de gestión, en el diseño y ejecución de obras, podría no entregar las obras en tiempo y forma, lo que generaría atrasos en la ejecución de obras. Se han identificado las siguientes acciones de mitigación: (i) se incluirá una cláusula en el ROP ([EEO#4](#)) que permita la ejecución de los recursos en el plazo de la operación por parte de cualquier GD;

---

<sup>43</sup> Generalmente se trabajará con un plan financiero de 12 meses y se prevé justificar al menos el 50% de los saldos acumulados pendientes de justificación.

(ii) se mantendrán actualizados los PVD y a su vez la OPP contratará proyectos definitivos de un conjunto de caminos; y (iii) contratación de la elaboración de los proyectos, y de los equipos de supervisión de obras por parte de la OPP de manera oportuna, para suplir debilidades de gestión de los GD que lo requieran.

- 2.15 **Certificación de obras y transferencia de recursos a los GD.** Los GD, a través de sus respectivas direcciones de obras, confeccionarán el documento de certificación de avance físico y liquidación financiera correspondiente a cada obra. La OPP transferirá a los GD los recursos correspondientes al pago mensual de las adquisiciones certificadas y fiscalizadas por la Dirección de Descentralización e Inversión Pública (DDIP).

### **III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y GESTIÓN**

#### **A. Resumen de los arreglos de implementación**

- 3.1 **Prestatario y Organismo Ejecutor (OE).** El prestatario será la República Oriental del Uruguay. El OE será el prestatario a través de la OPP.
- 3.2 La OPP desempeñará funciones de coordinación y administración del programa ejerciendo las funciones que serán mencionadas en el ROP ([EEO#4](#)). El personal principal que será designado en la OPP para el programa estará conformado, por al menos, los coordinadores necesarios para el programa.
- 3.3 Los GD serán subejecutores del programa. Sus responsabilidades incluyen, respecto al Componente 1: (i) elaborar y contratar los estudios de preinversión, y completar los diseños de los proyectos de acuerdo a la normativa vigente, las guías metodológicas aprobadas para dicho fin, tomando en cuenta las políticas de soluciones ambientales, género y diversidad según corresponda; (ii) realizar los procesos de licitación; (iii) contratar las obras y ejercer su dirección técnica; (iv) efectuar los pagos respectivos y presentar rendición de cuentas a la OPP de los recursos recibidos y preparar los informes financieros que sean solicitados; y (v) mantener adecuados estándares de mantenimiento para las inversiones de los programas. Asimismo, en el Componente 2, los GD participarán en las acciones previstas con el propósito de su implantación.
- 3.4 La participación de los GD en el programa se formalizará mediante la firma por parte del OE y de los GD de Convenios Marco de Adhesión (CMA) (¶3.10) en los cuales los GD declararán conocer el contrato de préstamo que financia el programa y se comprometen a ceñirse en la ejecución a lo estipulado por los distintos documentos del programa, incluyendo el ROP ([EEO#4](#)). En los CMA se incluirá la obligación de los GD de: (i) prestar rendición de cuentas al OE de los recursos recibidos y preparar los informes financieros que sean solicitados; (ii) mantener adecuados registros contables y financieros; (iii) mantener debidamente archivada la documentación de evidencia de contrataciones y gastos efectuados con recursos del financiamiento y de la contrapartida; y (iv) mantener la contabilidad exclusiva y separada para el manejo de los recursos del programa y del aporte departamental.

- 3.5 El Componente 1 será ejecutado principalmente por los GD, bajo supervisión de la OPP. Los GD serán los responsables de contratar las consultorías para el diseño de proyectos y supervisión de obras, en caso de que se requiera. Asimismo, realizarán los llamados a licitación y pagos a contratistas. El FC (§1.23) será ejecutado por la OPP y/o los GD siguiendo las reglas de funcionamiento y criterios para la asignación de los recursos que serán determinados en el ROP ([EEO#4](#)). Todo lo anterior se realizará en base a procedimientos acordados con la OPP que forman parte del ROP ([EEO#4](#)).
- 3.6 El Componente 2 será ejecutado principalmente por la OPP de manera centralizada y coordinará las acciones y los contenidos con los organismos implicados y con los GD.
- 3.7 Los GD deberán presentar proyectos que cumplan con los criterios de elegibilidad técnico, económico, financiero, institucional y ambiental establecidos en el ROP ([EEO#4](#)), que se realicen las coordinaciones entre distintos actores públicos y privados en la zona de intervención, que sean económica y socialmente rentables, y que cumplan con la normativa ambiental vigente. La elegibilidad de los proyectos requerirá de la aprobación de la OPP y la no objeción del Banco.
- 3.8 **Reglamento Operativo del Programa (ROP).** La ejecución del programa seguirá un ROP que definirá aspectos operativos en materia técnica, ambiental, fiduciaria y financiera, entre otros. El ROP será similar al que rige la ejecución de la primera operación bajo la CCLIP, con los ajustes que surgirán de los acuerdos emergentes del contrato de préstamo de la segunda operación, y deberá incluir al menos: (i) mecanismo de coordinación y reporte entre OE y GD; (ii) requisitos para la presentación y elegibilidad de los proyectos; y (iii) reglas de funcionamiento y criterios para la asignación de los recursos del FC ([EEO#4](#)).
- 3.9 **Serán condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso: el prestatario, a través del OE, presentará evidencia de: (i) la aprobación y la entrada en vigencia del ROP ([EEO#4](#)) que deberá incluir, entre otros elementos, los requerimientos ambientales y sociales e incorporar como anexos el SGAS, MGAS, PGAS y Plan de Acción Ambiental y Social (PAAS), en los términos y condiciones previamente acordados con el Banco; y (ii) la designación del personal principal mencionado en el §3.2.** La primera condición es necesaria dado que el ROP detallará los aspectos operativos de la ejecución y armonizará los procedimientos a seguir por el OE. La segunda condición es necesaria para asegurar que la OPP estará preparado con un equipo adecuado para iniciar y llevar a cabo la ejecución del programa.
- 3.10 **Será condición contractual especial de ejecución: antes del inicio de la ejecución de las actividades y obras del Componente 1 a cargo de un GD, el prestatario, a través del OE, deberá presentar evidencia de la firma del CMA mencionado en el §3.4, en los términos y condiciones previamente acordados con el Banco.** Esta condición se requiere para asegurar que los GD participen como subejecutores del programa de acuerdo con lo establecido en el contrato de préstamo, ROP ([EEO#4](#)) y demás documentos del programa.
- 3.11 **Acuerdos y requisitos fiduciarios.** En el Anexo III se reflejan los lineamientos de gestión financiera y ejecución de adquisiciones que se aplicarán al programa.

- 3.12 **Adquisiciones.** La adquisición de obras y bienes y la contratación de los servicios de consultoría se realizarán de conformidad con las Políticas para la adquisición de obras y bienes (GN-2349-15) y Políticas para la selección y contratación de consultores financiadas por el BID (GN-2350-15) o el sistema nacional de compras si así fuera indicado en el Plan de Adquisiciones (PA) y en las condiciones aplicables al uso del sistema nacional de compras públicas. A la fecha, no se anticipa la compra de paneles solares en el marco de la operación. En caso de que las necesidades cambien durante el ciclo de ejecución, se tomarán en cuenta las medidas para mitigar y prevenir el uso de trabajos forzados en la cadena de suministro de los paneles solares. El PA contiene el detalle de las adquisiciones que se implementarán durante la ejecución, así como los procedimientos aplicados por el Banco para su examen.
- 3.13 **Desembolsos y auditoría.** Los desembolsos se harán principalmente mediante la modalidad de anticipo de fondo u otra modalidad establecida en la Guía OP-273-12. Los anticipos de fondos se realizarán conforme a un plan financiero que cubra necesidades reales de liquidez del proyecto hasta 12 meses; y exceptuando el primer anticipo de fondo, los subsiguientes se tramitarán cuando se justifique al menos un 50% del total de saldos acumulados pendientes de justificación. Para la gestión de los recursos, la OPP utilizará la Cuenta Única Nacional. La OPP presentará estados financieros auditados anuales y al final de la operación, en los términos y plazos requeridos por el Banco en sus políticas. Los estados financieros podrán ser auditados por una firma auditora independiente o por el TCR.
- 3.14 **Contrataciones directas.** Se prevé la realización de dos procesos de contratación directa, en línea con lo establecido en el párrafo 3.11 (c y d) de la [GN-2350-15](#), que habilita el uso de métodos no competitivos para servicios por montos muy pequeños (inferiores a US\$100.000) y cuando la firma consultora tiene un valor excepcional para los servicios a proveer. Estos se realizarán para la contratación de pilotos muy específicos, de US\$50.000 cada uno, que implicarán un relevamiento e identificación previa en el mercado de potenciales firmas consultoras que tengan las capacidades para implementarlos en el marco de la incorporación de tecnología del Componente 2.
- 3.15 **Mantenimiento.** El prestatario adoptará, por intermedio del OE, las medidas necesarias para que las obras y bienes en el marco del programa sean mantenidos adecuadamente, de acuerdo con normas técnicas generalmente aceptadas (¶1.18) y presentará informes semestrales sobre el estado de dichas obras y bienes. Es importante resaltar que a la fecha existen partidas presupuestarias específicas transferidas por el GN a los GD para el mantenimiento de la RVD (¶1.18).

## **B. Resumen de los arreglos para el monitoreo de resultados**

- 3.16 El Plan de Monitoreo y Evaluación ([EER#2](#)) tiene por objetivo acompañar la ejecución del programa, la realización de las actividades propuestas, y la ejecución física y financiera de los productos. El plan incorpora tres elementos principales de monitoreo: (i) administrativo y control del programa; (ii) de las actividades y productos; y (iii) de los resultados del mismo. El esquema de monitoreo incluirá el PA, el PEP, el POA, la matriz de resultados, el Informe de

Seguimiento de Progreso y el Plan de Gestión de Riesgos. El OE presentará al Banco una evaluación intermedia en formato de informe de terminación de proyecto (al alcanzar los 36 meses de vigencia del préstamo o el 50% de los desembolsos, lo que suceda primero) del programa.

- 3.17 La metodología de evaluación propuesta será ex ante y ex post, que consistirá en la medición de los indicadores de resultados de línea base del proyecto y después de implementadas las intervenciones en cada GD; y la comparación de las mediciones para constatar el logro de las metas. Adicionalmente, se realizará una evaluación económica ex post del programa.

#### **IV. CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD**

- 4.1 **Cumplimiento de criterios de elegibilidad para la segunda operación individual bajo la CCLIP UR-O1150.** Esta operación fue preparada de conformidad con los criterios de elegibilidad para una segunda operación CCLIP establecidos en el Anexo VI del documento GN-2246-7 y en el correspondiente acuerdo CCLIP vigente. En seguimiento a lo previsto en el ¶3.12 del documento GN-2246-13, para la presente operación, el prestatario no ha solicitado aplicar a esta segunda operación los nuevos criterios de elegibilidad del Anexo III de la GN-2246-13.
- 4.2 De este modo, el programa cumple con los criterios de elegibilidad previstos en la política aplicable al instrumento CCLIP para una segunda operación individual de préstamo ya que: (i) la operación está contemplada en los sectores y componentes de la línea de crédito; (ii) la operación está incluida en el programa de país<sup>44</sup>; (iii) el OE es el mismo que para la primera operación bajo la CCLIP, y el nivel de desempeño que mantiene en los frentes que financia la línea CCLIP no se ha deteriorado; (iv) el desempeño de la operación en curso bajo la CCLIP es satisfactorio en términos de ejecución, conforme el PMR al 31 de diciembre de 2022, y se espera alcanzar sus objetivos de desarrollo; (v) la operación en curso ha desembolsado el 67% a fecha de 31 de diciembre de 2022; (vi) el prestatario y el OE han cumplido las condiciones contractuales del contrato de préstamo y las políticas de desembolso y adquisición de bienes y servicios del Banco; y (vii) los informes financieros y de operaciones se han preparado y presentado de manera oportuna y con calidad aceptable.

---

<sup>44</sup> GN-3154-1.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		UR-L1190
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Prioridades Estratégicas del Grupo BID e Indicadores del CRF		
Retos Regionales y Temas Transversales	<div>-Productividad e Innovación</div> <div>-Equidad de Género y Diversidad</div> <div>-Cambio Climático</div> <div>-Capacidad Institucional y Estado de Derecho</div>	
Nivel 2 del CRF: Contribuciones del Grupo BID a los Resultados de Desarrollo	<div>-Vías construidas o mejoradas (km)</div> <div>-Mujeres beneficiarias de iniciativas de empoderamiento económico (#)</div> <div>-Valor de las inversiones en infraestructura resiliente o con bajas emisiones de carbono (\$)</div> <div>-Instituciones con capacidades gerenciales y de tecnología digital reforzadas (#)</div>	
2. Objetivos de desarrollo del país		
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-3056	(i) mejorar la infraestructura productiva y resiliente; (ii) eficiencia y sostenibilidad de políticas públicas; (iii) aumentar la innovación; y (iv) apoyar a las poblaciones más vulnerables
Matriz de resultados del programa de país	GN-3154-1	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2023.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución		7.5
3.1 Diagnóstico del Programa		1.9
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		1.6
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		4.0
4. Análisis económico ex ante		7.0
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE		1.5
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		0.0
4.3 Supuestos Razonables		2.5
4.4 Análisis de Sensibilidad		2.0
4.5 Consistencia con la matriz de resultados		1.0
5. Evaluación y seguimiento		9.5
5.1 Mecanismos de Monitoreo		4.0
5.2 Plan de Evaluación		5.5
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad		Bajo
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Si	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Controles externos.  Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información, Método de comparación de precios, Contratación de consulto individual, Licitación pública nacional.
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto	Si	El Banco esta financiando estudios de: Evaluación económica de los proyectos de la muestra representativa; y Estudio de impacto ambiental entre otros.

**Nota de valoración de la evaluabilidad:**

Este proyecto de obras múltiples, de US\$100mm, la segunda operación de una línea de crédito condicional para proyectos de inversión (CCLIP) tiene como objetivo general proveer acceso confiable a servicios y mercados a la población rural y a la producción forestal y agroindustrial. Plantea como objetivos específicos: (i) mejorar la calidad de servicio de caminos departamentales productivos; y (ii) mejorar la ejecución del gasto público destinado a proveer servicios de infraestructura de caminos departamentales. El diagnóstico original de la CCLIP era claro, daba cuenta del fuerte crecimiento de la producción forestal y agrícola desde 2010, y de su consecuencia inmediata en la demanda de transporte de camiones por carretera, la cual experimentó un importante incremento, fenómeno que presionaba las necesidades de inversión para mejorar y mantener las redes de carreteras rurales. El diagnóstico aparece todavía como válido, aunque el documento no explica (excepto en un documento de referencia) que la situación ha mejorado (desde el momento de aprobación de la primera operación el porcentaje de caminos de la red departamental en estado bueno o muy bueno ha subido 10 puntos porcentuales, pero sigue siendo sólo de algo más del 50%), ni tampoco provee evidencia sobre los desafíos específicos de accesibilidad la población rural potencialmente beneficiada por el programa. Las necesidades de financiamiento de la red departamental siguen siendo altas (al menos US\$300mm por quinquenio de 2020 a 2029). Estas necesidades de inversión responden al crecimiento del volumen de carga asociada sobre todo a la industria forestal, que ha subido en alrededor de un 10% anual desde 2002 a 2018 (último año con cifras existentes). El proyecto propone continuar la inversión en caminos departamentales rurales, iniciada en la primera operación de la CCLIP, incorporando mejoras desde el punto de vista institucional orientadas a mejorar la ejecución del gasto público vial, basado en lecciones aprendidas de la primera operación. Adicionalmente el proyecto apoyará inversión en mantenimiento de caminos existentes, con recursos de contrapartida local.

El análisis económico consideró los caminos de la muestra representativa, con supuestos y análisis de sensibilidad razonables y estándar. El valor presente neto para los caminos de la muestra es de US\$18,65mm y la tasa interna de retorno es del 18,3% (todos los caminos de la muestra son económicamente viables bajo la tasa de descuento utilizada por el Sistema Nacional de Inversión Pública de Uruguay). Extrapolando a todas las obras de pavimentación y repavimentación, el valor presente neto sería de US\$40,33mm (esto no considera los costos del programa asociados a mantenimiento).

El plan de evaluación es apropiado. Propone realizar un análisis antes y después de los indicadores de los objetivos específicos y general y un análisis de costo beneficio expost del programa. Este ejercicio no permitirá realizar la atribución empírica de los resultados obtenidos.

## Matriz de Resultados

<b>Objetivo del Proyecto:</b>	Los objetivos específicos para esta operación serán: (i) mejorar la calidad de servicio de caminos departamentales productivos; y (ii) mejorar la ejecución del gasto público destinado a proveer servicios de infraestructura de caminos departamentales. El logro de estos objetivos contribuirá al objetivo general de proveer acceso confiable a servicios y mercados a la población rural y a la producción forestal y agroindustrial
-------------------------------	--

### Objetivo General de Desarrollo

Indicadores	Unidad de Medida	Valor de Línea de Base	Año Línea de Base	Año esperado para el Logro	Meta	Medios de Verificación	Comentarios
Objetivo general de desarrollo: proveer acceso confiable a servicios y mercados a la población rural y producción forestal y agroindustrial							
Tiempo de corte promedio de los caminos intervenidos por el programa <sup>1</sup>	Índice	100	2022	2028	33	Mediciones de días de intransitabilidad al año de los caminos intervenidos.	Ver detalle en Plan de Monitoreo y Evaluación (PME)

<sup>1</sup> Se usará este indicador como proxy para medir tanto la efectividad de las medidas de resiliencia como el acceso confiable a servicios y mercados para la población rural y a la producción forestal y agroindustrial.

### Objetivos de Desarrollo Específicos

Indicadores	Unidad de medida	Valor de línea de base	Año de línea de base	Fin del Proyecto	Medios de verificación	Comentarios
<b>Objetivo específico de desarrollo 1:</b> mejora de la calidad de servicio de caminos rurales productivos						
Costo de Operación de Vehículos (COV) de carga promedio en caminos pavimentados por el programa	Índice	100 <sup>2</sup>	2023	65 <sup>3</sup>	<i>Highway Development and Maintenance Model 4 (HDM-4)</i> , informe de evaluación ex ante.	Vehículos pesados
COV de carga promedio en caminos repavimentados por el programa	Índice	100 <sup>4</sup>	2023	98 <sup>5</sup>	Idem.	Vehículos pesados
Costo de Tiempo de Viaje (CTV) promedio en caminos pavimentados por el programa	Índice	100 <sup>6</sup>	2023	45 <sup>7</sup>	Idem.	Vehículos livianos y pesados
CTV promedio en caminos repavimentados por el programa	Índice	100 <sup>8</sup>	2023	65 <sup>9</sup>	Idem.	Vehículos livianos y pesados

<sup>2</sup> La Línea de Base (LB) para nueve proyectos de pavimentación de la muestra, resultó en US\$1,804 /veh.km de camiones (medianos, semipesados y pesados) y la meta resultante de US\$1,105 /veh.km, calculados con el modelo HDM-4 para las alternativas sin y con proyecto. Se obtuvo el promedio global de los COV de los nueve proyectos de la muestra de pavimentación, ponderados por la composición del tránsito vehicular de camiones medianos, semipesados y pesados, que constituye la flota modelada de vehículos pesados.

<sup>3</sup> La meta de reducción de COV de los nueve proyectos de pavimentación de la muestra que se obtuvo con el HDM-4 es del 38,7% para camiones, adoptándose una meta del 35% de reducción.

<sup>4</sup> La LB de COV para dos proyectos de rehabilitación de la muestra, resultó en US\$1,083 /veh.km de camiones (medianos, semipesados y pesados) y la meta resultante de US\$1,105 /veh.km. Se obtuvo el promedio global de los COV de los dos proyectos de la muestra de rehabilitación, ponderados por la composición del tránsito vehicular de camiones.

<sup>5</sup> La meta de reducción de COV de los dos proyectos de rehabilitación de la muestra es del 1,4% para camiones, esta disminución es debido que hay un aumento de velocidades que incrementan los costos de combustible y compensa la reducción de COV mediante la reducción del Índice Rugosidad Internacional (IRI).

<sup>6</sup> La LB para los nueve proyectos de pavimentación de la muestra en CTV de vehículos livianos y pesados, resultó en US\$0,279 /veh.km y la meta resultante de US\$0,114 /veh.km. Se obtuvo el promedio global de los CTV de los nueve proyectos de la muestra de pavimentación, ponderados por la composición del tránsito vehicular de vehículos livianos y pesados (camiones medianos, semipesados y pesados).

<sup>7</sup> La meta de reducción de CTV de los nueve proyectos de pavimentación de la muestra es del 59,2%, adoptándose una meta del 55% de reducción.

<sup>8</sup> La LB de CTV para los dos proyectos de rehabilitación de la muestra, resultó en US\$0,207 /veh.km de vehículos livianos y pesados camiones (medianos, semipesados y pesados) y la meta resultante de US\$0,133 /veh.km. Se obtuvo el promedio global de los CTV de los dos proyectos de la muestra de rehabilitación, ponderados por la composición del tránsito vehicular de vehículos livianos y pesados.

<sup>9</sup> La meta de reducción de CTV de los dos proyectos de rehabilitación de la muestra es del 35,5%, adoptándose una meta del 35% de reducción.

Indicadores	Unidad de medida	Valor de línea de base	Año de línea de base	Fin del Proyecto	Medios de verificación	Comentarios
<b>Objetivo específico de desarrollo 2:</b> mejorar la ejecución del gasto público destinado a proveer servicios de infraestructura de caminos departamentales						
Cumplimiento de la planificación prevista en el PNCDR para el segundo quinquenio	Km ejecutados / km previstos <sup>10</sup>	0	2023	80%		
% de caminos intervenidos que siguen los nuevos protocolos de supervisión de obra	Obras de caminos que entregaron más del 70% de los datos de ensayos de obra a OPP dentro de los 60 días de realizados / obras de caminos intervenidos por el programa <sup>11</sup>	0	2023	50%	Informes semestrales de avance de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP)	

<sup>10</sup> Longitud ejecutada respecto de la longitud prevista, en rehabilitación, en los caminos del Plan Nacional de Caminos Departamentales Rurales (PNCDR).

<sup>11</sup> Cada obra tiene un certificado de obra por mes; el total de certificados, o sea el total de meses de ejecución del total de las obras es el denominador del indicador; el numerador, es el número de meses en los que los certificados vinieron acompañados del informe de ensayos según protocolo.

**Productos**

Indicadores	Unidad de Medida	Valor Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5	Fin del Proyecto	Medios de Verificación	Comentarios
Componente 1: rehabilitación y conservación de caminos rurales											
Km de caminos con mejora de estándar intervenidos por el programa	Km	0	2023	70	70	70	70	70	350	Informes semestrales de avance de OPP	
Km de caminos sobre los que se realizan actividades de mantenimiento por el programa	Km	0	2023	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	15.000	Informes semestrales de avance de OPP	
Estudios de ingeniería para obras del programa	UN	0	2023	10	10	10	10	0	40	Informes semestrales de avance de OPP	
Caminos rehabilitados con el fondo concursable del programa	UN	0	2023	0	0	1	1	0	2	Informes semestrales de avance de OPP	Considerará proyectos bi-departamentales y proyectos con participación privada.
Componente 2: apoyo a la mejora de la gestión de la caminería rural											
Mujeres capacitadas en tareas semi técnicas vinculadas a las obras viales	UN	0	2023	0	9	9	9	9	36	Informes semestrales de avance de OPP	
Actividades de fortalecimiento de los GD a través de procesos de sensibilización en temas de equidad de género	UN	0	2023	0	1	1	0	0	2	Informes semestrales de avance de OPP	Estas serán dos talleres con los GD que complementarán las actividades de capacitación para mujeres en áreas de valor para el sector vial y darán continuidad a las realizadas en la primera operación del CCLIP.
Diseño de un sistema de gestión del mantenimiento	UN	0	2023	0	0	1	0	0	1	Informes semestrales de avance de OPP	
Diseño de pilotos tecnológicos para la digitalización de la gestión del uso de los caminos y la adaptación al cambio climático	UN	0	2023	0	0	1	1	0	2	Informes semestrales de avance de OPP	

País: Uruguay

División: TSP

No. de operación: UR-L1190

Año: 03/15/2023

**ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS**

**Organismo Ejecutor (OE):** El prestatario, a través de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP)

**Nombre de la Operación:** Programa de Mejora de Caminos Rurales Productivos II

**I. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR**

1. Uso de sistema de país en la operación (Cualquier sistema o subsistema que sea aprobado con posterioridad podría ser aplicable a la operación, de acuerdo con los términos de la validación del Banco).

<input checked="" type="checkbox"/> Presupuesto	<input type="checkbox"/> Reportes	<input checked="" type="checkbox"/> Sistema Informativo	<input checked="" type="checkbox"/> Licitación Pública Nacional (LPN)
<input checked="" type="checkbox"/> Tesorería	<input type="checkbox"/> Auditoría Interna	<input checked="" type="checkbox"/> Comparación de Precios	
<input type="checkbox"/> Contabilidad	<input checked="" type="checkbox"/> Control Externo	<input checked="" type="checkbox"/> Consultores Individuales	

2. Mecanismo de ejecución fiduciaria

<input checked="" type="checkbox"/>	Co-ejecutores /Sub ejecutores	El ejecutor será el prestatario, a través de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP). Los Gobiernos Departamentales (GD) beneficiarios serán subejecutores del programa y firmarán Convenios Marcos de Adhesión (CMA) a esos efectos. Sus responsabilidades serán definidas en los CMAs mencionados en los cuales los GD declararán conocer el Contrato de Préstamo que financia el programa y se comprometen a ceñirse a lo estipulado por los distintos documentos del programa, incluyendo el Reglamento Operativo del Programa (ROP). Los GD serán los responsables de contratar las consultorías para el diseño de proyectos y supervisión de obras, en caso de que se requiera. Asimismo, realizará los llamados a licitación y pago a contratistas.
<input checked="" type="checkbox"/>	Particularidades de la ejecución fiduciaria	La operación considera, para la mayor parte de la operación, la subejecución por parte de los Gobiernos Departamentales – GD a partir de las transferencias que realice la OPP y bajo la supervisión de OPP.

3. Capacidad fiduciaria

Capacidad fiduciaria del OE	La evaluación de la capacidad global fiduciaria de OPP muestra un nivel de riesgo bajo según la aplicación de la Plataforma para Análisis de la Capacidad Institucional (PACI). OPP cuenta con amplia experiencia en proyectos financiados por el Banco, con adecuada estructura organizacional y administrativa responsable de la ejecución de la operación y con oportunidad de reforzar el equipo fiduciario según el nivel de trabajo demandado. Los Acuerdos y Requisitos Fiduciarios establecidos para el presente programa se fundamentan en los antecedentes de OPP como OE del préstamo 3791/OC-UR con características similares a la presente operación y con opinión limpia en sus estados financieros auditados.
-----------------------------	--

#### 4. Riesgos fiduciarios y respuesta al riesgo

<b>Taxonomía del Riesgo</b>	<b>Riesgo</b>	<b>Nivel de riesgo</b>	<b>Respuesta al riesgo</b>
Procesos internos	Si los tiempos de respuesta de la Contaduría General de la Nación – CGN, del Tribunal de Cuentas – TCR y de los GD, incluyendo la entrega de comprobantes, se prolongan por más de un mes, los procesos de pago previstos no podrán efectuarse según la planificación financiera y por ende no se logrará presentar oportunamente, al Banco, la justificación de anticipos.	Medio-Alto	Flexibilización del porcentaje de justificación de saldos de anticipos pendientes de justificación. Complementariamente, OPP deberá considerar la intervención de la CGN, del TCR en el ejercicio de planificación de pagos del programa.
Estructura organizacional	Si se incorpora personal de apoyo al equipo fiduciario del OE sin mayor experiencia en el uso de políticas del Banco, se pueden prolongar los tiempos para ejecutar los procesos fiduciarios.	Bajo	Capacitación fiduciaria al personal que se adicione al equipo fiduciario del OE.

**5. Políticas y Guías aplicables a la operación:** Para la ejecución de las adquisiciones previstas en el marco de esa operación, serán aplicables las políticas GN-2349-15 y GN-2350-15. En los casos identificados en el plan de adquisiciones, se podrá prever el uso del sistema nacional de compras en línea con lo aprobado el 26 de febrero 2021. En Gestión Financiera, la Guía OP-273-12 o vigente.

## II. ASPECTOS A SER CONSIDERADOS EN LAS ESTIPULACIONES ESPECIALES DEL CONTRATO DE PRÉSTAMO

Tasa de cambio: Para efectos de lo estipulado en el Artículo 4.10 de las Normas Generales, las Partes acuerdan que la tasa de cambio aplicable será la indicada en el inciso (b)(i) de dicho Artículo. Para efectos de determinar la equivalencia de gastos incurridos en Moneda Local con cargo al Aporte Local o del reembolso de gastos con cargo al Préstamo, la tasa de cambio acordada será la tasa de cambio del último día hábil del mes anterior en que el Prestatario, el Organismo Ejecutor o cualquier otra persona natural o jurídica a quien se le haya delegado la facultad de efectuar gastos, efectúe los pagos respectivos en favor del contratista, proveedor o beneficiario.

Tipo de Auditoría: Estados Financieros Auditados (EFAs) del Programa que deberán presentarse dentro de los 120 días siguientes al cierre del ejercicio fiscal del Programa en caso de ser dictaminados por una firma de auditoría independiente aceptable para el Banco, o dentro de los 180 días siguientes al cierre del ejercicio fiscal del Programa en caso de ser dictaminados por el Tribunal de Cuentas de la República Oriental del Uruguay – TCR. El último de esos Estados Financieros Auditados deberá presentarse dentro de los 120 días siguientes a la fecha de último desembolso o sus extensiones en caso de ser dictaminado por una firma de auditoría independiente aceptable para el Banco, o dentro de los 180 días siguientes a la fecha de último desembolso o sus extensiones en caso de ser dictaminado por el TCR.

### III. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE ADQUISICIONES

<input checked="" type="checkbox"/>	Documentos de Licitación	Para adquisiciones de Obras, Bienes y Servicios Diferentes de Consultoría ejecutadas de acuerdo con las Políticas de Adquisiciones (documento GN-2349-15), sujetas a LPI, se utilizarán los Documentos Estándar de Licitación (DELS) del Banco o los acordados entre OE y el Banco para la adquisición particular. Así mismo, la selección y contratación de Servicios de Consultoría serán realizadas de acuerdo con las Políticas de Selección de Consultores (documento GN-2350-15) y se utilizará la Solicitud Estándar de Propuestas (SEP) emitida por el Banco o acordada entre el OE y el Banco para la selección particular. Para la/s licitaciones públicas nacionales y comparaciones de precios, se desarrollará un documento de adquisiciones a ser acordado entre la autoridad competente del país y el Banco y será de uso obligatorio en todos los procesos de licitación iniciados en el marco del proyecto. La revisión de las especificaciones técnicas, así como de los términos de referencia de las adquisiciones durante la preparación de procesos de selección, es responsabilidad del especialista sectorial del proyecto. Esta revisión técnica puede ser ex ante y es independiente del método de revisión de la adquisición.								
<input checked="" type="checkbox"/>	Uso de Sistemas Nacionales	El sistema nacional de compras públicas (SNCP) será utilizado en los procesos de licitación explícitamente identificados en el plan de adquisiciones de la operación, de acuerdo con la aprobación del Directorio Ejecutivo del Banco del 26 de febrero 2022. En caso de que se amplíe el alcance de la aprobación del Directorio para el uso del sistema nacional, este será aplicable a la operación.								
<input checked="" type="checkbox"/>	Contratación y Selección Directa	<p>Se prevé la realización de 2 Pilotos, de USD 50.000 cada uno, para incorporación de tecnología que serán realizados a través de 2 procesos de Contratación Directa en línea con lo establecido en el párrafo 3.11 (c y d) de la GN-2350-15 que habilita el uso de métodos no competitivos para servicios por montos muy pequeños (inferiores a US\$100,000) y cuando la firma consultora tiene un valor excepcional para los servicios a proveer. En efecto, se tratan de pilotos muy específicos que implicarán un relevamiento e identificación previa en el mercado de potenciales instituciones/empresas que tengan las capacidades para implementarlos:</p> <p>1- Piloto "Control de Pesos": consistirá en instalar algún dispositivo que permita estimar la carga de los camiones, a partir de la captura y procesamiento de imágenes. El objetivo es reducir la circulación de camiones con más carga de la permitida, lo que repercutiría en el aumento de la vida útil de los pavimentos.</p> <p>2- Piloto "Pasos Inundables": consistirá en diseñar e instalar algún dispositivo que permita determinar si un paso (puente, alcantarilla, badén) está cortado debido a que el agua pasa sobre el camino. En función de eso, avisar en tiempo real que ese paso no está transitable, tener datos de cuantas veces sucede, y lograr predecir en el futuro si va a estar cortado horas después de un evento de lluvias.</p>								
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión de las Adquisiciones	<p>El método de supervisión será ex post, salvo en aquellos casos en que se justifique una supervisión ex ante. Para adquisiciones que se ejecuten a través del sistema nacional, la supervisión se llevará por medio del sistema de supervisión nacional del país. El método((i) ex ante, (ii) ex post o (iii) sistema nacional) de supervisión se debe determinar para cada proceso de selección en el plan de adquisiciones de la operación. Las revisiones ex post se efectuarán de acuerdo con el Plan de supervisión del proyecto, sujeto a cambios durante la ejecución. Los reportes de revisión ex post incluirán al menos una visita. Los montos límite para la revisión ex post son los siguientes:</p> <table><tr><th>Organismo ejecutor</th><th>Obras</th><th>Bienes/Servicios</th><th>Servicios de Consultoría</th></tr><tr><td>OPP</td><td>US\$5.000.000</td><td>US\$500.000</td><td>US\$200.000</td></tr></table>	Organismo ejecutor	Obras	Bienes/Servicios	Servicios de Consultoría	OPP	US\$5.000.000	US\$500.000	US\$200.000
Organismo ejecutor	Obras	Bienes/Servicios	Servicios de Consultoría							
OPP	US\$5.000.000	US\$500.000	US\$200.000							

<input checked="" type="checkbox"/>	Registros y Archivos	La Unidad Ejecutora mantendrá un registro de los documentos de contratación que incluirá los documentos de cada proceso de licitación, datos generales sobre el número, los tipos, los valores y las fechas de los contratos adjudicados y los nombres de los adjudicatarios y de las organizaciones adjudicadoras. Los requisitos mínimos para todos los registros estarán listados en el Reglamento Operativo de la Operación.
-------------------------------------	----------------------	--

### Adquisiciones Principales

Descripción de la adquisición	Método de Selección	Fecha Estimada	Monto Estimado 000'US\$
<b>Obras</b>			
Pavimentación del camino Sosa Díaz entre Ruta N°11 y Ruta N°34	Licitación Pública Nacional (LPN)	Octubre 2023	1.250
Ruta 30 – La Bolsa – Estación Meneses – Ruta 4	Licitación Pública Nacional (LPN)	Octubre 2023	1.250
Pavimentación del camino Eugenio Sainz Martínez	Licitación Pública Nacional (LPN)	Octubre 2023	1.590
Pavimentación Circuito 3 - Puntas de San José - Conexión de Ruta 3 a Ruta 23	Licitación Pública Nacional (LPN)	Octubre 2023	1.725
<b>Individuos</b>			
Llamado para la contratación de 2 Consultores para integrar el equipo técnico del Programa	Selección de Consultor Individual (3CV)	Mayo 2024	112

Para acceder al [Plan de Adquisiciones](#).

### IV. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA GESTIÓN FINANCIERA

<input checked="" type="checkbox"/>	Programación y Presupuesto	El presupuesto del programa se gestionará a través del SIIF como parte del presupuesto nacional, dentro del Proyecto Consolidado de Presupuesto Nacional aprobado por la Ley de Presupuesto para el período quinquenal del gobierno. Las reprogramaciones y eventuales ampliaciones anuales del presupuesto son elaboradas por el Poder Ejecutivo (PE) en la Rendición de Cuentas y el Balance de ejecución presupuestal anual. El PE, dentro de los 6 meses de vencido el ejercicio, presenta al Poder Legislativo dichos informes, y puede proponer modificaciones por razones justificadas. OPP considerará los tiempos que demanda MEF como aprobador en el trámite para incorporar el presupuesto del proyecto en el Presupuesto General de la Nación, y, en el trámite para realizar modificaciones al presupuesto del proyecto que impliquen incrementar créditos asignados por la Ley a OPP.
-------------------------------------	----------------------------	--

<input checked="" type="checkbox"/>	Tesorería y Gestión de Desembolsos	Se utilizará la Cuenta Única Nacional (CUN), para lo cual la Tesorería General de la Nación (TGN), a solicitud de OPP, habilitará una cuenta especial en el Banco Central del Uruguay - BCU para la recepción de los recursos del Banco. En caso TGN lo autorice, una cuenta bancaria específica del Proyecto en el Banco de la República Oriental del Uruguay – BROU (banco comercial estatal) para efectuar los pagos del programa. La moneda para gestionar la operación es USD y la tasa de cambio a utilizar se identifica en Sección II. El trámite de solicitudes de desembolsos será vía Online Disbursement (o vigente). La modalidad preferencial de desembolsos será la de anticipos. La operación, generalmente, trabajará con un plan financiero de 12 meses. Se prevé que la operación justifique al menos 50% de los saldos acumulados pendientes de justificación. Lo anterior, debido a que (i) las Entidades de la Administración Central a la que pertenece OPP, deben disponer del financiamiento en cuenta del BCU para poder comprometer nuevas obligaciones; y, (ii) el proceso de pagos requiere la intervención preventiva del TCR y de la CGN con tiempos de respuesta propios (OP-273-12, criterios a) c) y d) del párrafo 3.3 del Anexo 1 de la Guía).
<input checked="" type="checkbox"/>	Contabilidad, sistemas de información y generación de reportes	OPP usará el mismo sistema contable bimoneda utilizado para la contabilidad y reporte de las anteriores operaciones financiadas por el Banco, denominado Gestión Contable Integral (GCI), que resulta adecuado para la gestión de esta operación. El ejecutor posee un plan de cuentas completo, con una apertura auxiliar por centro de costos asociado a los productos de la matriz de resultados (separado por Intendencia). Esta apertura permite generar información por rubro contable, producto y por Intendencia. Se utilizará el SIIF, a través del cual se asignan y ejecutan los créditos presupuestales aprobados para el proyecto. El ROP incluirá los lineamientos complementarios de gestión financiera aplicables.
<input checked="" type="checkbox"/>	Control Interno y auditoría interna	Se mantiene como base el Sistema Nacional según normativa legal vigente. OPP ha compartido que es una de las entidades que no cuenta con una Unidad de Auditoría Interna (UAI). Considerando la experiencia de OPP con otros Contratos de Préstamo, se prevé consignar en el ROP el marco aplicable para la gestión financiera según las guías e instructivos del Banco; que se complementan con los procesos financieros que rigen para OPP según la normativa local aplicable.
<input checked="" type="checkbox"/>	Control externo e Informes financieros	El control externo lo realizará el TCR, al igual que para el Contrato de Préstamo 3791/OC-UR en ejecución. No obstante, una firma auditora independiente podrá realizar la auditoría del programa. La auditoría se realizará según términos de referencia acordados previamente con el Banco. Las fechas de corte y plazo de presentación se identifican en sección II. El plazo adicional referido para el TCR responde al proceso interno del TCR para la aprobación de los Estados Financieros Auditados emitidos previo al envío al Banco, al OE y a la Asamblea General. Según lo establecido en el Texto Ordenado de Contabilidad y Administración Financiera (TOCAF), el TCR debe realizar la intervención preventiva de todos los gastos relacionados con la ejecución del Proyecto.
<input checked="" type="checkbox"/>	Supervisión Financiera de la operación	Se podrá ajustar según la ejecución del programa e informes de auditoría externa. Como actividades se prevén: Seguimiento al avance e instrumentos del programa, revisión de solicitudes de desembolso, visitas (presencial o virtual) a OPP.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-\_\_\_/23

Uruguay. Préstamo \_\_\_\_/OC-UR a la República Oriental del Uruguay. Programa de Mejora de Caminos Rurales Productivos II. Segunda Operación Individual bajo la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) del Programa de Mejora de Caminos Rurales Productivos (UR-O1150)

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República Oriental del Uruguay, como prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Mejora de Caminos Rurales Productivos II, que constituye la segunda operación individual de préstamo bajo la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) del Programa de Mejora de Caminos Rurales Productivos (UR-O1150), aprobada mediante Resolución DE-87/16 de fecha 9 de noviembre de 2016. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$80.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2023)