

URUGUAY

PROGRAMA VIAL DE LA CVU

(UR-L1022)

PROPUESTA DE PRESTAMO

Este documento fue preparado por el Equipo de Proyecto compuesto por: Esteban Diez Roux (INE/TSP), Jefe de Equipo; Juan Antonio Ketterer (ICF/CMF); Rosana Brandao (INE/TSP); Felipe Targa (INE/TSP); Melanie Glass (INE/TSP); Javier Cayo (LEG/SGO); Gerónimo Frigerio (LEG/SGO); Andrés Pereyra (COF/CUR) y Giovanna Mahfouz (INE/TSP).

ÍNDICE

I.	DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A.	Introducción.....	2
B.	Antecedentes, Problema y Justificación	2
C.	Objetivo, Componentes y Costos	7
D.	Matriz de Resultados e Indicadores Principales (seguimiento del PPMR)	9
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS	11
A.	Instrumento de Financiación y Condiciones Contractuales	11
B.	Riesgos Ambientales y Sociales y Medidas de Mitigación.....	12
C.	Riesgo Fiduciario.....	13
III.	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN	14

ANEXOS

ANEXOS IMPRESOS	
ANEXO I	Marco de Resultados

REFERENCIAS ELECTRÓNICAS	
REQUERIDO	
1. POA:	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1607608
2. Esquema de Monitoreo y Evaluación:	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1607688
3. Informe de Gestión Ambiental y Social del Programa – IGAS:	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1607512 Si es requerido, según se especifica en las Guías OP-730 y la Política de Manejo de Desastres
4. Cuadro de Lista de Compras	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1624732
5. Clasificación Ambiental y Salvaguardas	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1635683
OPCIONAL	
1. Evaluación de la Capacidad Institucional de la CVU:	http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1607708

SIGLAS Y ABREVIATURAS

BM	Banco Mundial
CAF	Corporación Andina de Fomento
CNC	Corporación Nacional de Desarrollo
CREMA	Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento
CVU	Corporación Vial del Uruguay
DNV	Dirección Nacional de Vialidad
EPBU	Estrategia de País del Banco con Uruguay
GdU	Gobierno de Uruguay
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y Transportes
PDL	<i>Performance Driven Loan</i>
POA	Plan Operativo Anual
RVN	Red Vial Nacional
SECI	Sistema de Evaluación de Capacidad Institucional

URUGUAY
PROGRAMA VIAL DE LA CVU
(UR-L1022)

RESUMEN DEL PROYECTO

TÉRMINOS Y CONDICIONES FINANCIERAS			
Prestatario: Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) Garante: República Oriental del Uruguay Organismo Ejecutor: Corporación Vial del Uruguay (CVU)		Plazo de amortización:	12 años
		Período de Gracia	5 años
		Período de Desembolso:	5 años
IDB (OC)	US\$100.000.000	Tasa de interés:	Ajustable
		Inspección y Vigilancia	*
Local	US\$ 25.000.000	Comisión de Crédito	*
Total	US\$125.000.000	Moneda: Dólares estadounidenses de la Facilidad Unimonetaria	
ESQUEMA DEL PROYECTO			
Objetivo y Descripción del Programa: El objetivo general del Programa es facilitar el transporte de carga y pasajeros en Uruguay a través de mejoras en la calidad de la infraestructura vial en los corredores de la RNV entregados en concesión a la CND. Asimismo se busca garantizar la sostenibilidad de las inversiones viales realizadas mediante un efectivo y eficiente mantenimiento. Para lograr estos objetivos el Programa incluye la financiación de contratos de rehabilitación y mantenimiento vial que hacen parte de las obras obligatorias contractuales incluidas en la concesión de la CVU y a ejecutarse a partir del primer semestre de 2008.			
Condiciones especiales al primer desembolso del Préstamo: Evidencia de la suscripción de un convenio de ejecución y transferencia de recursos entre CND y CVU. Condición previa al desembolso de los recursos de financiamiento luego del anticipo del 20%: presentación de evidencia al Banco de la contratación de los servicios de consultoría de evaluación independiente de desempeño. Condición especial de ejecución del Programa: El Organismo Ejecutor presentará al Banco, de forma anual, evidencia de los resultados de las auditorías de los estados contables y una memoria de su situación institucional para evaluación del Banco.			
Excepciones a las políticas del Banco: N/A			
El proyecto es coherente con la Estrategia de País: Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>			
El proyecto califica como: SEQ <input type="checkbox"/> PTI <input type="checkbox"/> Sector <input type="checkbox"/> Geográfica <input type="checkbox"/> % Beneficiarios <input type="checkbox"/>			

* La tasa de interés, la comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia que se mencionan en este documento se establecen según lo dispuesto en el documento FN-568-3-Rev. El Directorio Ejecutivo puede modificarlas tomando en consideración los antecedentes existentes a la fecha, así como la respectiva recomendación del Departamento de Finanzas. En ningún caso, la comisión de crédito podrá superar el 0,75%, ni la comisión de inspección y vigilancia el 1%.

I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Introducción

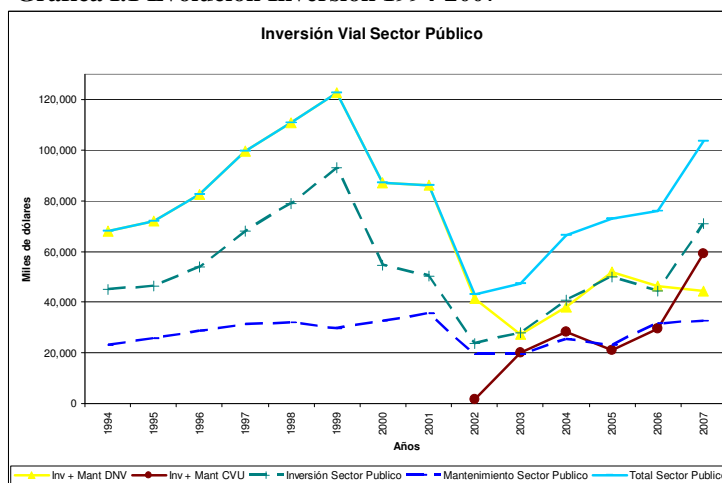
- 1.1 El Gobierno de Uruguay (GDU) ha solicitado un préstamo de US\$100 millones orientado al financiamiento del programa de inversiones viales de la Corporación Vial del Uruguay (CVU). El prestatario de la operación será la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND), el ejecutor la CVU y el Garante la República Oriental del Uruguay.

B. Antecedentes, Problema y Justificación

- 1.2 **El sistema de transporte vial del Uruguay.** El transporte vial atiende prácticamente la totalidad del transporte de pasajeros dentro del país y el 90% del transporte de carga. El sistema vial está compuesto por aproximadamente 70.732km de los cuales 8.732km pertenecen a la red vial nacional (RVN) administrada por la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), bajo jurisdicción del Ministerio de Transportes y Obras Públicas (MTOP); y 62.000km son caminos departamentales administrados por los 19 departamentos del país. Con índices de 50 km de carreteras por cada km², el país posee la densidad vial más alta de Sur América. Aproximadamente 7.743km de la red vial (11%) está pavimentada y equivale a 89% de la RVN. De la red pavimentada, sólo el 39% cuenta con pavimentos de tipo superior (hormigón u asfalto), siendo el restante 50%, pavimentos de tipo medio (bituminosos o imprimación reforzada). La mayor parte de la RVN posee niveles relativamente bajos de tráfico diario; 81% entre 0 a 1.200 vehículos y sólo 6% registra niveles superiores a 2.500 vehículos. Sin embargo los niveles de tráfico han registrado un aumento del 4,2% anual en los últimos años.

- 1.3 **Financiamiento.** El financiamiento del sector vial ha dependido fuertemente de los Planes Quinquenales de Inversión formulados por cada administración, y aprobados por el Congreso Nacional, aunque tal dependencia ha disminuido con la creación de la CVU en 2002. El proceso de inversión en la vialidad se vio fuertemente afectado por la recesión económica que comienza sobre fines de la década de 1990 y hace crisis en 2002; el gasto en inversión y mantenimiento en vialidad, que tuvo un pico histórico del orden de 120 millones en el año 1999, cayó

Gráfica I.1 Evolución Inversión 1994-2007



a menos de 50 millones anuales en 2002. Ante dicho panorama, la DNV priorizó los gastos en mantenimiento de la red, destinando prácticamente la totalidad del presupuesto a dicha actividad, sin embargo, aún así, muchos de los contratos de mantenimiento con el sector privado no pudieron ser completados y se tuvieron que reducir los estándares del mantenimiento por administración directa. Esto, sumado a la paralización en las inversiones, tuvo un impacto directo sobre el estado y patrimonio de la red vial, el cual se redujo de US\$2,23 billones en 2000 a US\$2,16 billones en 2005. A partir de la creación de la CVU en 2002, y conjuntamente con la recuperación de la crisis, el gasto en inversión y mantenimiento aumenta sostenidamente hasta alcanzar los 110 millones en 2007. Es de destacarse que dicho gasto se ha ido ejecutando en un porcentaje cada vez mayor por la CVU en detrimento de la ejecución realizada en el marco del presupuesto público por DNV, al tiempo que se mantiene la importancia relativa del mantenimiento vial en el gasto total. Fruto de la recuperación de la inversión y el gasto en mantenimiento, el Patrimonio Vial no solo deja de caer, sino que estaría recuperando en 2008 los guarismos del año 2000.

- 1.4 **Sistemas de mantenimiento.** Las obras de mantenimiento vial sobre la red vial se llevan a cabo por una combinación de sistemas que incluyen la administración directa en un 59% de la RVN, los contratos de mantenimiento rutinario por resultados en un 16%, los contratos de rehabilitación y mantenimiento por resultados en un 6%, y las concesiones en un 19%. A pesar de que aún predomina el mantenimiento por administración directa, el mantenimiento del resto de la red ha sido contratado o concesionado por resultados.
- 1.5 **Los contratos de concesión.** El MTOP inició el proceso de concesiones en la RVN desde 1994, particularmente en los corredores con mayores niveles de tráfico y entre los cuales se destaca la Ruta Ínterbalnearia entre Montevideo y Punta del Este. En 2001, el MTOP creó la figura de la Megaconcesión, bajo la cual se excluyó una porción sustancial de la RVN del control de la DNV, asignando su operación, mejoramiento y mantenimiento, a una entidad autónoma, financiada por instrumentos comerciales. La Megaconcesión fue otorgada a la Corporación Nacional para el Desarrollo del Uruguay (CND) en 2001, autorizándola a crear una empresa para la ejecución del contrato, dando origen a la Corporación Vial del Uruguay (CVU) en octubre del mismo año.
- 1.6 **La Corporación Vial del Uruguay.** La CVU es una sociedad que opera en la órbita del derecho privado, siendo su capital accionario propiedad de la CND. Por su parte, la CND es una entidad pública que opera en la órbita del derecho privado, y cuya propiedad es 98% del GdeU y 2% del Banco de la República Oriental del Uruguay. En 2002 se le otorgó a CND por 15 años la concesión para el mejoramiento, mantenimiento y operación de 1.300km de la RVN (más de la mitad de la red vial primaria, incluyendo tramos de las Rutas 1, 2, 3, 5, 8, 9 Y 11, y a partir de enero de 2008, la Ruta Inter-balnearia; se le asignaron como recursos, el producido de 9 puestos de peajes y un subsidio anual de aproximadamente 15 millones de dólares anuales. En 2005 el MTOP y la CVU renegociaron el contrato de concesión, ampliando la extensión de la red concesionada a 1600km, aumentando el número de peajes asignados, y extendiendo la duración de la

concesión a 18 años. En julio de 2008 el MTOP y la CVU realizan una nueva renegociación del contrato, aumentando el subsidio anual a 25 millones y ampliándose el alcance de la concesión.

- 1.7 Las principales fuentes de ingresos de la CVU son: (i) el subsidio del concedente (incorporado al presupuesto de la DNV) de 25 millones anuales¹; (ii) ingresos por peajes (contraprestación de los usuarios) estimados en US\$32 millones anuales a partir de 2008; y (iii) los ingresos por la explotación de servicios conexos a la concesión. Adicionalmente, la CVU cuenta con el financiamiento de la Corporación Andina de Fomento (CAF), por un total de US\$70 millones y se encuentra en un proceso de emisión de Obligaciones Negociables, con un fideicomiso en garantía alimentado por los ingresos de los peajes, por un monto de hasta US\$100 millones.
- 1.8 Los primeros años de funcionamiento de la Concesión estuvieron marcados por los efectos de la crisis económica que afectó al país, a pesar de lo cual se realizaron importantes inversiones por más de US\$80 millones, rehabilitando más de 340km de vías y puentes y brindando mantenimiento a más de 995km. En la actualidad, la CVU posee un Programa de Inversiones y Mantenimiento de aproximadamente US\$800 millones ejecutables durante el plazo de la concesión.
- 1.9 La CVU se ha comprometido contractualmente a realizar una serie de obras obligatorias y a garantizar un cierto nivel de servicio sobre la red concesionada. La responsabilidad de la CVU sobre dicha red abarca desde la gestión técnica y administrativa de la concesión, hasta la construcción, el mantenimiento por niveles de servicio, la operación y explotación de obras públicas de infraestructura. La DNV brinda asistencia técnica a la CVU en múltiples aspectos vinculados al funcionamiento de la concesión, dentro de los que cabe destacar la dirección técnica de las obras y la elaboración de los proyectos constructivos. A través de este mecanismo, el MTOP se hace cargo de parte de los costos totales que implica el desarrollo de las obras. Sin embargo y sin perjuicio del compromiso del Concesionario en cuanto a obras obligatorias y niveles de servicio, el cumplimiento del contrato de concesión por parte del Concesionario queda determinado por haberse alcanzado un cierto nivel de gasto en obras, mantenimientos y servicios. Por lo tanto, el concesionario debe asegurar un flujo fijo de gastos anuales para dar cumplimiento al contrato.
- 1.10 **Estrategia del País en el sector.** El GDU ha priorizado la recuperación de la inversión pública como una herramienta esencial para contribuir al crecimiento sostenido del país, con equidad y desarrollo social. El MTOP tiene la responsabilidad de promover e impulsar la inversión y gestión de la infraestructura vial del país, no solo para el mejoramiento y mantenimiento de la RVN a cargo de la DNV, pero también atendiendo la red secundaria e impulsando mejoras en la red de caminos rurales. Durante el 2008, el GdU prevé alcanzar en el sector vial

¹ La renegociación del contrato de concesión de julio del 2008 amplió el subsidio a U\$25 millones anuales, esta renegociación actualmente está siendo evaluada por el Tribunal de Cuentas de la Nación.

niveles de inversión superiores a los de 1998 (más de US\$106 millones anuales), lo que permitirá generar 3.000 nuevos puestos de trabajo.

- 1.11 En su estrategia para el sector transporte, el GDU ha priorizado las inversiones en infraestructura y mantenimiento vial, pero cuenta con restricciones presupuestales en los próximos años para ejecutar obras nuevas y de rehabilitación. El Plan Quinquenal 2006-2009 estableció un tope a los gastos de inversión del orden del 50% de las asignaciones presupuestales anuales, así, en el 2006, el cupo presupuestal para el MTOP fue de US\$100 millones, de los cuales US\$66 millones fueron para la DNV. Este monto permitió a la DNV cubrir únicamente sus gastos de administración, obras comprometidas, contratos de mantenimiento y el programa de seguridad vial, dejando prácticamente sin presupuesto la ejecución de obras nuevas. Esta situación se repitió durante el 2007, y ha comenzado a revertirse recién en 2008.
- 1.12 En el contexto de restricciones presupuestarias que enfrenta la DNV, y para atender y dar continuidad al plan de obras previsto, el GDU decidió ampliar el contrato de concesión de la CVU, el cual está exento de restricciones fiscales existentes en el sector público. Un aspecto importante de la estrategia del GDU, y que se destaca en los lineamientos de la concesión de la CVU, consiste en garantizar la sostenibilidad de las inversiones en el sector, procurando realizar intervenciones que permitan mantener un estado de conservación adecuado de la red, evitando un mayor deterioro en los niveles de servicio, y buscando que no se incrementen los costos de operación para el usuario. Sin embargo, el programa de inversiones previsto en el contrato de concesión supone un monto importante de obras en los primeros años, estando una parte de estas desfinanciadas. La CVU ha venido financiando su programa de inversiones a través de financiamiento con multilaterales (2 créditos CAF de US\$75 millones en total, sustituidos por una operación de 70 millones) y con una emisión de obligaciones negociables (US\$30 millones)². El Programa propuesto pretende proveer la financiación adicional que requiere la CVU para cumplir con su programa de inversiones de infraestructura vial en el marco de la concesión. En este sentido, una de las principales justificaciones de la operación propuesta es contribuir a la preservación y recuperación del importante patrimonio vial con que cuenta el país.
- 1.13 **Justificación de la participación del Banco.** El GDU ha venido implementando, con el apoyo del Banco, proyectos orientados a mejorar las condiciones de competitividad de la economía con inversiones orientadas a mejorar las condiciones de la red vial. Esta participación ha permitido suplir los recursos faltantes para el desarrollo de infraestructura, ampliando la capacidad y fortaleciendo la capacidad institucional de la DNV. La participación del Banco permitirá adelantar la agenda del país orientada a preservar y mantener el patrimonio vial existente buscando reducir los costos administrativos asociados con

² Dos series por US\$7.5 millones cada una, ambas a Libor + 1.5%, una tercera serie por 180 millones pesos y cuarta serie por 160 millones de pesos (equivalentes a US\$7.5 millones cada una) a tasa fija de 4.5%. Los 30 millones corresponden a los dos primeros tramos de un Programa de Emisiones de 100 millones. Las emisiones han recibido una calificación de Fitch de AA (uy).

las frecuentes órdenes de cambio y seguimiento de contratos; fomentar una mayor innovación y mejor asignación del riesgo al transferir al sector privado mayor responsabilidad en los contratos por resultados; y mejorar los estándares de servicio beneficiando directamente al usuario final de los servicios de infraestructura vial. La participación del Banco generará las condiciones necesarias para el fortalecimiento de la capacidad y de incentivos necesarios para el mantenimiento permanente del patrimonio vial.

- 1.14 **Estrategia de País.** El Programa propuesto es consistente con la Estrategia de País del Banco con Uruguay (EPBU) para el periodo 2005-2009 (GN-2398-2), la cual tiene como objetivo contribuir a lograr un crecimiento sostenido que permita revertir el deterioro provocado por la recesión y crisis de principios de la década del 2000, y que genere las condiciones para una mejora perdurable del nivel de vida de la población. De acuerdo con la EPBU, el Banco prestará apoyo técnico y financiero en tres áreas estratégicas: (i) la mejora de la gestión pública y el afianzamiento de la sostenibilidad fiscal; (ii) la mejora de la competitividad y la profundización de la inserción internacional para lograr un crecimiento sostenido; y (iii) la disminución de la pobreza e inclusión social como pilar del crecimiento sostenible. El Programa propuesto se encuadra bajo la segunda área estratégica definida por la EPBU, la cual incluye al transporte vial como un pilar clave dentro del desarrollo de infraestructura de apoyo a la competitividad. En particular, el Programa propuesto contribuirá directamente a la mejora de la infraestructura vial del país, reduciendo los costos y mejorando la eficiencia del transporte de carga y pasajeros, así como contribuyendo a mejorar la competitividad del país.
- 1.15 **Experiencia en el sector.** El Banco ha apoyado activamente al sector transporte en el país a través de: (i) el *Programa de Corredores de Integración* (1022/OC-UR, aprobado en 1997 con un finamieto de US\$ 123 millones), el cual financió la rehabilitación de aproximadamente 530km de caminos troncales y el ensanche o reconstrucción de 27 puentes, excediendo las metas físicas propuestas en cuanto a kilómetros de carreteras rehabilitados obteniendo resultados altamente satisfactorios y cumpliendo con el objetivo propuesto de reducir costos de transporte en los principales corredores de integración del Uruguay; y (ii) el *Programa de Infraestructura Vial* (1582/OC-UR, aprobado en 2004, y con el cual se financiarán US\$ 77 millones). El 1582/OC-UR fue reformulado en 2006 priorizando actividades de mantenimiento y actualmente se encuentra en ejecución.
- 1.16 **Apoyo de otras entidades multilaterales.** El Banco Mundial (BM) también ha brindado un activo apoyo al sector vial del país, principalmente a través de dos préstamos (BIRF 3021-UR por US\$80,8 millones aprobado en 1989 y BIRF 4395-UR por US\$64,5 millones aprobado en 1998). Con el Programa de Mantenimiento de la Infraestructura de Transporte y Acceso Rural (BIRF 7303-UR por US\$70 millones aprobado en 2005), el país se propone extender el uso de contratos CREMA sobre 981 km de la RVN. Por otra parte, la CAF ha brindado apoyo al sector por medio de dos préstamos de US\$25 y 50 millones aprobados en 2002 y 2005 respectivamente, que fueran precancelados y sustituidos en 2007 por una única operación de 70 millones, todos ellos destinados a financiar parte de las inversiones contempladas bajo el contrato de concesión de la CVU.

C. Objetivo, Componentes y Costos

1. Objetivo

- 1.17 El objetivo general del Programa es facilitar el transporte de carga y pasajeros en Uruguay a través de mejoras en la calidad de la infraestructura vial en los corredores de la RNV entregados en concesión a la CVU. Asimismo se busca garantizar la sostenibilidad de las inversiones viales realizadas mediante un efectivo y eficiente mantenimiento. Para lograr estos objetivos el Programa incluye la financiación de contratos de rehabilitación y mantenimiento vial que hacen parte de las obras obligatorias contractuales incluidas en la concesión de la CVU y a ejecutarse a partir del primer semestre de 2008.
- 1.18 Como resultado, se espera contribuir a mejorar la calidad de la infraestructura vial en los principales corredores de la RNV, garantizar que esta infraestructura brinde un nivel de servicio adecuado a los usuarios a través del tiempo y preservar el valor del patrimonio vial del país. Estos resultados contribuirán a reducir los costos de transporte de los usuarios y resultarán en menores costos de mantenimiento futuro.

2. Modalidad del Préstamo

- 1.19 El Banco ha acordado con el país utilizar la modalidad de Préstamo en Función de Resultados (PDL, *Performance Driven Loan*). Esta modalidad busca enfatizar la obtención de los objetivos del Programa además de brindar el tradicional apoyo financiero a las inversiones. En el caso de un PDL, los desembolsos se producen como resultado del logro de ciertas metas específicas directamente relacionadas con los objetivos del programa.
- 1.20 Considerando la naturaleza de la operación propuesta, este instrumento presenta las siguientes ventajas: (i) los desembolsos se encuentran sujetos al cumplimiento de los objetivos del Programa, generando incentivos que permiten focalizar los esfuerzos técnicos y financieros en el logro de dichos objetivos, más que en los insumos o en la discusión de las políticas aplicadas para lograrlos; (ii) el instrumento permite financiar, además de todos los gastos elegibles bajo un préstamo de inversión tradicional, gastos recurrentes siempre y cuando sean considerados necesarios para cumplir con los objetivos del Programa y exista una garantía de sostenibilidad de la inversión, en este caso, mantenimiento vial; (iii) los objetivos del Programa se adaptan a las nuevas modalidades de contratación (por niveles de servicio) siendo implementadas por la CVU y coinciden con los compromisos contractuales de la concesión MTOP-CND. Este tipo de instrumento (GN 2462) facilitará a la CVU adelantar la ejecución de sus planes de inversión dentro del marco de una gestión por resultados.

3. Componentes

- 1.21 El Programa comprenderá dos componentes principales, uno destinado a las obras y mantenimiento vial, y un segundo componente destinado al fortalecimiento institucional de la CVU.

- 1.22 **Componente 1. Obras y mantenimiento (US\$110 millones).** El primer componente financiará obras de rehabilitación y contratos a largo plazo de mantenimiento vial para la red concesionada que se encuentran dentro del Plan de Inversiones de la CVU.
- 1.23 Para poder ser incluidas dentro del financiamiento las obras y contratos deberán cumplir con los siguientes criterios de elegibilidad: (i) estar localizadas dentro de la red vial concesionada, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 3.1 del Anexo I del contrato de concesión (del 30 de julio de 2008); (ii) tener como objetivo la preservación del patrimonio vial existente, pudiendo abarcar otras obras complementarias tendientes a rehabilitar o realizar pequeñas mejoras a la infraestructura existente, pero excluyendo obras mayores que impliquen la ampliación o la mejora sustancial de la capacidad de la red vial en concesión; (iii) ser socio-ambientalmente sostenibles; (iv) ser rentables económicamente ($TIR > 12\%$); y (v) contar con la certificación de la CVU respecto a la disponibilidad de fondos de contrapartida asociados.

Cuadro I. 1 Contratos de Mantenimiento por Resultados

Ruta	Descripción	Estado contratación	Inicio ejecución	Monto
11	Mantenimiento por Niveles de Servicio y Obras de rehabilitación en Ruta 11 tramo: Atlántida(167k000) - Planta Urbana de Ecilda Paullier(12k700)	Contratado	Sep-07	10,948,310
9	Mantenimiento por Niveles de Servicio y Obras de rehabilitación en Ruta 9 tramo: Ruta Interbalnearia (105k650) - Ciudad de Rocha (210k000)	Contratado	Sep-07	8,168,775
1	Mantenimiento por Niveles de Servicio y Obras de rehabilitación en Ruta 1 tramo: Anillo Colector de los Accesos a Montevideo - By Pass Libertad (Ruta 45)	Contratado	Mar-08	15,339,545
1	Rehabilitación y Mantenimiento de Ruta 1 entre Ruta 45 y la Ciudad de Colonia	Contratado	Jan-08	21,641,346
2	Mantenimiento por Niveles de Servicio de Ruta 2, Tramo: Cardona (182k400) - Puente Internacional Gral. San Martín (308k500)	Contratado	Feb-08	5,841,002
3	Cont. de mantenimiento R. 3 (2a. Tanda)	Licitación en preparación	Jan-09 (estimado)	12,325,934
5	Cont. de mantenimiento R. 5 (2a. Tanda)	Licitación en preparación	Jan-09 (estimado)	12,590,169
8	Cont. de mantenimiento R. 8 (2a. Tanda)	Licitación en preparación	Jan-09 (estimado)	9,037,600
I.B.	Mantenimiento por niveles de servicio y obras de rehabilitación en Ruta Interbalnearia, Ruta 9 Tramo: Ruta 8 (65k100) - Ruta 99 (92k850) y Ruta 101 Tramo: Aeropuerto (18k700) - Ruta Interbalnearia (21k300)	Licitado	Nov-08	14,107,320

Montos en dólares con Leyes Sociales y sin impuestos

- 1.24 Se han identificado preliminarmente nueve contratos de obras y mantenimiento por niveles de servicio (cuadro I.1) dentro del Plan de Inversiones de la CVU que cumplen con estos criterios y podrían ser financiados por el Programa. Dichos contratos se caracterizan por ser: (i) contratos por resultado, implicando que no sólo se contrata el mantenimiento sino que también se le encarga al contratista la gestión de ese mantenimiento, encomendándole definir cuáles deben ser las obras necesarias para lograr los niveles de servicio contratados; y (ii) se atiende

integralmente toda la infraestructura vial, exigiendo niveles de servicio para todos los elementos que constituyen las carreteras, incluyendo calzada, banquetas, obras de arte, faja pública, seguridad vial e iluminación.

1.25 **Componente 2: Fortalecimiento Institucional (US\$250.000).** Este componente financiará actividades relacionados con la implantación de un sistema de gestión empresarial que permita integrar una base de información financiera y operativa. El sistema permitirá mejorar la planificación financiera, facilitar las aprobaciones de avances de obras y automatizar la gestión de autorizaciones y de pagos. El componente financiará la adquisición e implementación del sistema.

1.26 **Componente 3: Consultoría de evaluación de desempeño (US\$1 millón).** Este componente incluye actividades relacionadas con la evaluación independiente de desempeño para verificar el cumplimiento de las metas asociadas a los resultados del Programa.

4. Costos

1.27 El costo total del Programa será de US\$125 millones, de los cuales US\$100 millones (80%) serán financiados por el Banco. Los restantes US\$25 millones (20%) serán aportados por la contraparte local. La desagregación de los recursos, por componente y aporte, se presenta a continuación.

CUADRO II-2 COSTOS Y FINANCIAMIENTO (MILES DE US\$)

Descripción	BID	Contrapartida	Total	%
1. Costos Directos				
1.1 Componente I: Obras y Contratos de Mantenimiento Vial	99.000	11.000	110.000	88,0%
1.2 Componente II: Fortalecimiento institucional	0	250	250	0,2%
1.3 Componente III: Evaluación de desempeño	1.000	0	1.000	0,8%
2. Imprevistos				
2.1 Contingencias y escalamiento de obras	0	13.750	13.750	11,0%
3. Costos Financieros				
3.1 Comisión de Crédito	-	-	-	0,0%
3.2 Intereses	-	-	-	0,0%
3.3 Inspección y Vigilancia	-	-	-	0,0%
TOTAL PROGRAMA	100.000	25.000	125.000	100%
% Participación	80%	20%	100%	

D. Matriz de Resultados e Indicadores Principales (seguimiento del PPMR)

1.28 Este programa de inversiones tiene como propósito apoyar la mejora de la calidad de la infraestructura de la red vial nacional entregada en concesión a la CVU, garantizando la sostenibilidad de las inversiones realizadas mediante un efectivo y eficiente mantenimiento. Para lograr este objetivo el Programa busca orientar recursos hacia contratos de mantenimiento por niveles de servicio como forma de enfatizar en el logro de resultados mensurables en materia del estado de conservación de la red vial involucrada. En este contexto se han concebido una

serie de indicadores que ponen énfasis en la cobertura de la red con una gestión del mantenimiento por niveles de servicio y en los resultados obtenidos en relación al mantenimiento de la red. Dichos indicadores incluyen:

- a. **Indicador de cobertura del mantenimiento (IC).** Este indicador cuantifica la extensión de la red que cuenta con una gestión de mantenimiento contratada por resultados y se define como el promedio ponderado, en la longitud y los elementos de la infraestructura (calzada, banquetas, seguridad vial, obras de arte y faja de vía), sujetos a mantenimiento contratado por niveles de servicio. Actualmente este indicador asume valores del orden de 45%, se espera que al finalizar el Programa se alcancen valores del 90%.
- b. **Valor del patrimonio vial ponderado (PVA/PVM).** El patrimonio vial (PVA) es el valor económico de construir la infraestructura vial existente en su estado actual. También se definen los conceptos de patrimonio vial mínimo como el valor de la infraestructura en su peor estado admisible, el patrimonio vial máximo como el valor de la infraestructura totalmente nueva y el patrimonio vial medio (PVM) como el promedio del patrimonio vial mínimo y máximo. Estudios realizados por la CEPAL establecen que los costos globales del transporte (costo de mantenimiento de la infraestructura más costos de operación de los vehículos) se hacen mínimos cuando el patrimonio vial se encuentra levemente por encima del patrimonio vial medio. Como resultado de una política vial exitosa en Uruguay, el cociente entre el valor del patrimonio vial y el patrimonio vial medio ha fluctuado para la RVN durante los últimos 10 años entre 97 y 103%. El objetivo del Programa es que este valor se mantenga por arriba del 100%.
- c. **Nivel de servicio (NS).** El nivel de servicio de la red vial concesionada, previsto en el propio contrato de la concesión, es un indicador del estado que pondera el estado de conservación de los distintos elementos que integran la carretera (calzada, banquetas, obras de arte, faja pública, seguridad vial e iluminación). Al iniciarse la concesión este valor alcanzaba sólo el 60%.

1.29 Los principales resultados específicos que se espera obtener a través de la implementación del Programa se resumen a continuación y se detallan en mayor profundidad en la Matriz de Resultados del Anexo 1.

RESULTADO ESPERADO	INDICADOR	META FINAL
Mejora de la cobertura del mantenimiento por niveles de servicio	Índice de Cobertura (IC)	>90%
Valor del patrimonio vial a nivel óptimo para minimizar costo	Patrimonio vial actual/ Patrimonio vial medio (PVA/PVM)	>100%
Nivel de servicio de la red vial	Nivel de Servicio (NS)	> 90%

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumento de Financiación y Condiciones Contractuales

- 2.1 La operación se ejecutará bajo la modalidad de Préstamo en Función de Resultados (¶1.19) con un plazo de desembolsos de cinco años.
- 2.2 El plazo de amortización de la operación será de 12 años. Este plazo se debe a dos motivos: (i) este plazo coincide con la vigencia del contrato de concesión de la CND con el MOPT permitiendo que la totalidad del préstamo sea repagado por la CVU (¶3.5); y (ii) dada la naturaleza de las inversiones a realizarse (rehabilitación menor y mantenimiento vial), la vida útil de las mismas se aproxima a este plazo.
- 2.3 Los desembolsos estarán condicionados al cumplimiento de las metas preestablecidas, y a la verificación por parte del Banco de los gastos incurridos por el prestatario para lograr dichas metas. La verificación del cumplimiento de metas y de gastos incurridos será llevada a cabo por un consultor independiente. Será **condición previa al desembolso de los recursos de financiamiento luego del anticipo del 20%**, la presentación de evidencia al Banco de la contratación de estos servicios de consultoría.
- 2.4 Se ha acordado con el Ejecutor los indicadores, la línea de base y las metas de la Matriz de Resultados, los cuales se encuentran consolidados en un informe técnico detallado (ver archivos técnicos). En dicho informe se describe en detalle la metodología y la información de base a utilizarse para la medición de los indicadores. Los principales indicadores elegidos, patrimonio vial e índice de cobertura, son indicadores comúnmente utilizados en el diseño y evaluación de proyectos viales, de medición sencilla y la información de base necesaria para su medición es regularmente recolectada por el la DNV y otros organismos gubernamentales.
- 2.5 El flujo de desembolsos en función del logro de las metas establecidas (¶1.29), se presentan en la tabla a continuación:

Cuadro 2. 1 Cuadro de Indicadores y Desembolsos

META	PLAZO	INDICADOR / META	%	DESEMBOLSOS	
				US\$ (MILLONES)	
				Desembolso(*)	Acumulado
-	Anticipo	Solicitud de anticipo	20	20	20
1	Cuando se cumpla la meta	IC \geq 60% , PVA / PVM \geq 100% , NS \geq 90%	20	16	36
2	Cuando se cumpla la meta	IC \geq 70% , PVA / PVM \geq 100% , NS \geq 90%	20	16	52
3	Cuando se cumpla la meta	IC \geq 80% , PVA / PVM \geq 100% , NS \geq 90%	20	16	68
4	Cuando se cumpla la meta	IC \geq 90% , PVA / PVM \geq 100% , NS \geq 90%	20	16	84
5	Al año de la Meta 4	PVA / PVM \geq 100% , NS \geq 90%	15	12	96
6	A los 2 años de la Meta 5	PVA / PVM \geq 100% , NS \geq 90%	5	4	100

* Los desembolsos de las metas 1 a 6 incluyen una disminución del 20% como amortización del anticipo

B. Riesgos Ambientales y Sociales y Medidas de Mitigación

- 2.6 Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la naturaleza y objetivos del Programa y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, esta operación fue clasificada como Categoría “B”. Ninguna de las actividades y obras del Programa requieren de Autorización Ambiental Previa según la legislación ambiental de Uruguay.
- 2.7 El Programa propuesto tendrá impactos positivos, tanto en términos económicos como sociales y ambientales, con la mejora inicial y el mantenimiento de las condiciones de la superficie de rodadura que conservarán el patrimonio vial del país, disminuirán los costos de transporte y tiempos de viaje no solamente para el transporte de cargas pero también para el transporte de pasajeros.
- 2.8 Las obras y servicios a ser ejecutados bajo el préstamo serán: (i) mantenimiento extraordinario o rehabilitación, que consiste en la puesta a punto de la capa de rodadura³. Como la red vial se encuentra en su mayoría en estado regular o bueno, los servicios de rehabilitación, que serían realizados en el inicio de los trabajos, estarían restringidos a los segmentos dónde se les necesitan. Dichos servicios no generan nuevos terraplenes o desmontes, ni adquisición de nuevos terrenos; y (ii) mantenimiento rutinario que consiste en realizar trabajos de rutina o periódicos para mantener la carretera en buenas condiciones de servicio⁴.
- 2.9 Todas las obras son muy sencillas y tradicionales desde el punto de vista de ingeniería vial, ejecutadas asimismo en terrenos con una topografía casi toda plana. Los potenciales impactos negativos serán de pequeña magnitud y las medidas para su prevención y mitigación son conocidas por las contratistas. Aún así, todas las obras viales de la DNV y la CVU siguen los procedimientos y especificaciones técnicas y ambientales contenidas el Manual Ambiental para Obras y Actividades del Sector Vial (MAOASV) de la DNV, las cuales fueron revisadas y consideradas adecuadas por el equipo de proyecto. Las Especificaciones Ambientales Generales (EAG), contenidas en la segunda parte del manual, se consideran parte integral de todos los contratos que se rigen por el documento denominado "Pliego de Condiciones Generales (PCG) de la DNV. Asimismo, las obras contarán con un Sistema de Seguimiento y Control Ambiental que se aplicará a todos los contratos firmados por la CVU, que ha contratado una consultoría externa para desarrollar el sistema e instrumentar su aplicación mediante la realización de auditorías periódicas, independientes de las realizadas por la DNV.
- 2.10 Las obras serán ejecutadas dentro del derecho de vía actual, por lo que no se espera afectar predios ni viviendas, ni áreas ambientales o socialmente sensibles, ni áreas indígenas. Para un eventual caso de afectación de viviendas de poblaciones de bajos

³ refuerzo del pavimento, como recapados, recargos y tratamientos; mejoramiento de las condiciones de drenaje, lo que conlleva tareas como regularización de faja y taludes; limpieza de alcantarillas y sus zanjeados, cunetas longitudinales, etc; reparación y mantenimiento de puentes, como el sellado de fisuras, reparación de juntas, cambio de apoyos, etc.

⁴ limpieza de alcantarillas y cunetas, corte de pasto, y otros trabajos menores de reparación y mantenimiento.

recursos se aplicarán las medidas de mitigación adecuadas, basadas en la OP-710 del Banco.

- 2.11 La CVU presenta la capacidad adecuada para garantizar la implementación sostenible del Programa y la DNV presenta la capacidad necesaria para supervisar las obras del punto de vista ambiental. Cada obra tiene un Director de Obras que hace cumplir de manera adecuada todo lo relacionado al proyecto, incluyendo el rublo ambiental, que por la legislación del país tiene como valor mínimo el 3% del valor total de cada obra. Las comunicaciones al público sobre las obras son obligación de las contratistas y constan del MAOASV. Todas esas informaciones son presentadas en mayores detalles en el IGAS anexo a este POD.

C. Riesgo Fiduciario

- 2.12 El área de gestión administrativa y financiera, incluyendo la gestión de los proyectos, cuenta con diez funcionarios. La actividad principal de obras la contrata con empresas especializadas, contando con un equipo técnico para la gestión de los procesos de contratación y contralor de la ejecución de las obras. La dirección de obras y mantenimiento, y la elaboración de proyectos constructivos, la realiza la DNV como parte de un convenio de asistencia técnica que firmaron ambas entidades. En este contexto, el Sistema de Evaluación de Capacidad Institucional (SECI) del Banco evaluó el riesgo fiduciario de la CVU en el contexto de ejecución del Programa determinando que la CVU muestra una capacidad institucional satisfactoria. Los balances anuales de la CVU son auditados por una firma de auditores independientes y los resultados son puestos a disposición del público a través de su publicación en el website de la CVU. Para dar seguimiento al desarrollo institucional de la CVU y monitorear su estado financiero, será **condición especial de ejecución del Programa la presentación anual de los resultados de las auditorías de los estados contables y de una memoria de su situación institucional para evaluación del Banco.**

D. Otros Temas y Riesgos

- 2.13 *Factibilidad económica.* El Programa financiado abarca fundamentalmente contratos de rehabilitación y mantenimiento (CREMA), y en menor medida obras de rehabilitación. Es bien sabido que el mantenimiento vial es una actividad económicamente rentable, por lo que no se requirió evaluación económica de los mismos; las obras de rehabilitación o la parte de los contratos CREMA que corresponda a rehabilitación serán evaluados previamente a su reconocimiento como gasto en el PDL, en la medida que la CVU solicite su consideración dentro de los gastos que contribuyeron al cumplimiento de los objetivos.
- 2.14 En cuanto a las obras de rehabilitación, a modo de muestra se analizaron algunas obras previstas en el plan de inversiones para los próximos años y sobre las cuales se contaba con suficiente información general, estimación del presupuesto y evaluación económica como para evaluar su potencial elegibilidad. Este análisis mostró que todas las obras cumplen con los criterios de elegibilidad establecidos mostrando tasas internas de retorno que varían de 17 a 53%.

- 2.15 *Situación financiera de la CVU.* La CVU, como administrador de la Concesión, muestra ser sostenible financieramente. Los recursos que la CVU tiene comprometidos por parte del Gobierno en el contrato de concesión bajo la forma de subsidio (25 millones anuales hasta 2020) sumados a la recaudación de peajes (32 millones anuales) supera en 20 millones al gasto que la CVU está comprometida contractualmente a realizar en obras, mantenimiento, administración, pago de intereses y amortización de préstamos a lo largo de la concesión. Cabe destacar que en caso de que se produzcan sobrecostos de obras u otros sobrecostos, estos no impactan en la ecuación financiera del concesionario ya que la obligación contractual de CVU se expresa en términos del gasto a realizar; tampoco tiene impacto financiero en CVU las posibles divergencias de la recaudación de peaje respecto de la estimada ni las fluctuaciones en las tasas de interés, ya que el contrato de concesión establece mecanismos por los cuales el GdeU compensa a CVU ante cambios en la recaudación en dólares o el costo del financiamiento.

III. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN

- 3.1 **Prestatario, organismo ejecutor y garante.** El prestatario será la CND y el organismo ejecutor del Programa será la CVU, sociedad anónima con estatutos que establecen como único objeto los establecidos en el contrato de concesión⁵. La suscripción de un convenio de ejecución y transferencia de recursos entre CND y CVU será condición al primer desembolso del Préstamo.
- 3.2 **Esquema de Garantía.** La República Oriental del Uruguay será el garante de las obligaciones derivadas del préstamo a ser suscrito entre el Prestatario y el Banco.
- 3.3 **El prestatario.** La CND es una persona jurídica de derecho público no estatal. En su Ley de creación, que data de 1985, se previó que estuviese integrada por representantes del Estado y, en forma minoritaria, por accionistas privados, a pesar de lo cual nunca se produjo la incorporación de estos últimos; sus accionistas son el Gobierno de Uruguay a través del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) en un 98% y el Banco de la República (banco comercial publico) en un 2%. Los directores de la CND son propuestos por el Poder Ejecutivo pero requieren de la aprobación del Congreso para su nombramiento.
- 3.4 Entre los cometidos de la CND cabe destacar: i) colaborar en la creación y fortalecimiento de empresas, participando de su capital; ii) colaborar en la ejecución de políticas sectoriales a través de la promoción de la inversión en sectores prioritarios; iii) desarrollo del mercado de capitales; y iv) promoción del desarrollo científico y tecnológico nacional. En los primeros años de su existencia, la CND fundamentalmente participó en el capital de emprendimientos privados. La actual administración, en funciones desde 2005, no solo dejó de participar en nuevos emprendimientos de riesgo sino que abandonó la casi totalidad de aquellos en que se encontraba. En su lugar, se priorizaron dos líneas estratégicas distintas: en primer

⁵ Estos incluyen actividades relacionadas con estudios, proyectos, construcción, mantenimiento, operación, explotación y financiamiento de las obras públicas de infraestructura vial.

lugar la promoción de Pymes a través de múltiples mecanismos, y en segundo lugar, en la articulación de los sectores público y privado en sectores de infraestructura, expandiendo la primer experiencia desarrollada en este sentido que fue la CVU. El abandono casi total de la participación en capital de riesgo en empresas privadas, sumado a una importante capitalización de la institución por parte del Ministerio de Economía y Finanzas, redundó en una mejora sustancial del perfil patrimonial de la institución.

- 3.5 La CVU, así como otras empresas de propiedad de CND, han tomado endeudamiento con garantía soberana generando un mecanismo por el cual CND toma el endeudamiento al tiempo que se suscriben contratos espejo con sus empresas controladas por el cual estas últimas se comprometen a hacer frente a las obligaciones emergentes de los préstamos pari passu con los compromisos asumidos por CND. Este mecanismo genera un blindaje a CND en relación a los préstamos asumidos. Estos mismos contratos establecen que el receptor de los fondos es la empresa controlada, lo mismo que la obligación de hacer frente a las obligaciones. Este mecanismo es el que se aplicó en los préstamos de CAF a CND/CVU.
- 3.6 **Esquema de ejecución.** La CVU será el Organismo Ejecutor del Programa. Entre las funciones específicas a ser desarrolladas por la CVU se encuentran: (i) la planificación de la ejecución del préstamo y los planes operativos anuales (POA); (ii) la preparación y actualización de los planes de adquisiciones; (iii) la revisión de las bases de licitación para la contratación de servicios de consultoría, obras y bienes; (iv) el acompañamiento y monitoreo del avance de contratos de consultoría, obra y adquisición de bienes; (v) la preparación y tramitación de los pagos correspondientes; (vi) la preparación de estados financieros y solicitudes de desembolso; y (vii) el monitoreo y la evaluación de la ejecución del Programa.
- 3.7 **Adquisiciones.** De acuerdo a las políticas del Banco para préstamos en función de resultados (GN-2278-3), no aplica la política de adquisiciones del Banco, sino las normas y los lineamientos utilizados por el país prestatario, siempre y cuando estos cumplan con principios básicos de competencia, transparencia, publicidad y debido proceso a los que adhiere el BID y sobre los cuales se funda su política. Los lineamientos referentes a la contratación de obras y servicios por parte de la CVU, en tanto concesionario, se encuentran estipulados en el contrato de concesión entre el MTOP y el CND, en sus artículos 21 y 22, los cuales se alinean a los principios referidos anteriormente.
- 3.8 **Reembolso de gastos con cargo al financiamiento y reconocimiento de gastos anteriores.** De acuerdo a la Política de GN-2259-1 se podrá utilizar hasta el equivalente de US\$ 40 millones de los recursos de financiamiento para reembolsar gastos efectuados hasta 18 meses previos a la aprobación de la presente operación en la ejecución de los componentes del Programa necesarios para lograr las metas establecidas en la Matriz de Resultados. Asimismo se reconocerán como contrapartida local gastos hasta por el equivalente de US\$ 5 millones sujetos a las mismas condiciones.

- 3.9 **Evaluación y Seguimiento.** El Programa prevé en uno de sus componentes el financiamiento de actividades relacionadas con la evaluación independiente de desempeño para verificar el cumplimiento de las metas asociadas a los resultados del Programa. Se prevén realizar dos o tres evaluaciones de desempeño anuales después de cada año de ejecución de los contratos.
- 3.10 **Auditoría** Anualmente, según estipula el contrato de concesión, la CVU presentará un informe de auditoría externa e independiente en donde se certifique la adecuación de los procedimientos utilizados para la contratación de bienes y servicios con las normas establecidas contractualmente.

URUGUAY
PROGRAMA VIAL DE LA CVU (UR-L1022)
MATRIZ DE RESULTADOS

Objetivo del Proyecto	Mejorar la calidad de la infraestructura de la red vial nacional entregada en concesión a la CVU, garantizando la sostenibilidad de las inversiones realizadas mediante un efectivo y eficiente mantenimiento.								
I. Indicador de resultados	Año Base 2008	Meta 1 2008 (estimado)	Meta 2 2008 (estimado)	Meta 3 2009 (estimado)	Meta 4 2009 (estimado)	Meta 5 (al año de cumplir meta 4)	Meta 6 (a los 2 años de cumplir meta 5)	Valor objetivo	Comentarios
Ampliación de la cobertura del mantenimiento	IC = 45%	IC>60%	IC>70%	IC>80%	IC>90%	IC>90%	IC>90%	IC>90%	Extensión de la red que cuenta con una gestión contratada por niveles de servicio.
Incremento en el valor del patrimonio vial	PVA/PVM =	PVA/PVM> 100%	PVA/PVM> 100%	PVA/PVM> 100%	PVA/PVM> 100%	PVA/PVM> 100%	PVA/PVM> 100%	PVA/PVM> 100%	PVA: valor económico de construir la infraestructura vial existente en su estado actual. PVM: Promedio entre el patrimonio vial mínimo y el máximo.
Mejora en el nivel del servicio	NS=	NS>90%	NS>90%	NS>90%	NS>90%	NS>90%	NS>90%	NS>90%	
Desembolso asociado (% Total)	20 (anticipo)	20	20	20	20	15	5		Los desembolsos de las metas 1 a 6 incluyen una disminución del 20% como amortización del anticipo
Desembolso efectivo (millones US\$)	20	16	16	16	16	12	4		

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/08

Uruguay. Préstamo ____/OC-UR a la Corporación Nacional para el Desarrollo
Programa Vial de la CVU

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 Corporación Nacional para el Desarrollo (CND), como Prestatario, y con la República Oriental del Uruguay, como Garante, para otorgarle al primero un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa Vial de la CVU. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$100.000.000 de la Facilidad Unimonetaria 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 del Programa de la Propuesta de Préstamo.

LEG/SGO/CSC/IDBDOCS: 1625738
UR-L1022