



Informe de Terminación de Proyecto

PCR

Nombre del proyecto:	Programa Vial de la Corporación Vial del Uruguay
País:	Uruguay
Equipo de proyecto original:	Esteban Diez Roux (INE/TSP), Jefe de Equipo; Juan Antonio Ketterer (ICF/CMF); Rosana Brandao, Felipe Targa, Melanie Glass (INE/TSP); Javier Cayo, Gerónimo Frigerio (LEG/SGO); Andrés Pereyra (TSP/CUR) y Giovanna Mahfouz (INE/TSP)
Proyecto:	UR-L1022
Préstamo:	2041/OC-UR
Fecha del QRR:	12 de agosto de 2014
Fecha de aprobación:	18 de septiembre de 2014

Equipo PCR:	Autor principal y miembros: Andrés Pereyra (TSP/CUR) Jefe de Equipo; Elías Rubinstein (TSP/CUR); Claudia Di Fabio, Adriana Torres (CSC/CUR) y Virginia Navas (INE-TSP)
--------------------	--

ANEXOS

ANEXO I	Evaluación del Prestatario
ANEXO II	Acta del Taller de Cierre

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CND	Corporación Nacional para el Desarrollo
CREMA	Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento
CVU	Corporación Vial del Uruguay
DNV	Dirección Nacional de Vialidad
GdU	Gobierno de Uruguay
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
PDL	Préstamo de Función de Resultados, <i>Performance Driven Loan</i>
RVN	Red Vial Nacional
SAP	Sistemas, Aplicaciones y Productos

ÍNDICE

I. Información Básica	1
II. El Proyecto.....	1
A. Contexto del proyecto.....	1
B. Descripción del proyecto	2
i. Objetivos del desarrollo	2
ii. Componentes	3
C. Revisión de la calidad del diseño	4
III. Resultados.....	4
A. Efectos directos.....	4
B. Externalidades	4
C. Productos	5
D. Costos del proyecto	6
IV. Implementación del Proyecto.....	6
A. Análisis de los factores críticos	6
B. Desempeño del prestatario/agencia ejecutora.....	6
C. Desempeño del Banco	6
V. Sostenibilidad	7
A. Análisis de factores críticos	7
B. Riesgos potenciales.....	7
C. Capacidad institucional.....	7
VI. Evaluación y Seguimiento	7
A. Información sobre resultados.....	7
B. Seguimiento futuro y evaluación ex post	7
VII. Lecciones Aprendidas.....	8

I. INFORMACIÓN BÁSICA

DATOS BÁSICOS (MONTO EN US\$)	
N° de proyecto: UR-L1022	Nombre: Programa Vial de la Corporación Vial del Uruguay (CVU)
Prestatario: Corporación Nacional para el Desarrollo (CND)	Fecha aprobación Directorio: 29-Oct-2008
Organismo Ejecutor (OE): Corporación Vial del Uruguay (CVU)	Fecha efectividad contrato préstamo: 30-Dic-2008
Préstamo: 2041/OC-UR	Fecha elegibilidad primer desembolso: 22-Ene-2009
Sector: Transporte / Programa Vial	Meses en ejecución
	* Desde aprobación: 62
Instrumento de préstamo: Inversión - PDL	* Desde efectividad del contrato: 60
	Períodos de desembolso
	Fecha original desembolso final: 30-Dic-2013
	Fecha actual desembolso final: 30-Dic-2013
	Extensión acumulativa (meses): -
	Monto préstamo
	* Monto original: US\$100.000.000
	* Monto actual: US\$100.000.000
	* Pari Passu (si aplica): 80%
	Desembolsos
	Monto a la fecha: 100%
	Costo total del proyecto (estimado original):
	US\$125.000.000
	Redireccionamiento: N/A
Reducción de Pobreza (PTI): No	
Equidad Social (SEQ): No	En estado de "Alerta"
Clasificación ambiental: B	Está el proyecto "en alerta" por PAÍS: No

Resumen de la Clasificación de Desempeño				
OD	<input type="checkbox"/> Muy Probable(MP)	<input checked="" type="checkbox"/> Probable (P)	<input type="checkbox"/> Poco Probable (PP)	<input type="checkbox"/> Improbable (MI)
PI	<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (I)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)
SO	<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

II. EL PROYECTO

A. Contexto del proyecto

- 2.1 En la segunda mitad de la década de 1990 se desarrolló una profunda transformación institucional del sector vial en Uruguay, que comprendió la implementación de concesiones en los corredores de mayor tráfico y de contratos de conservación por niveles de servicio, así como de contratos CREMA, para una parte importante de la Red Vial Nacional (RVN).

- 2.2 La crisis económica de los años siguientes implicó una reducción presupuestal severa: solamente en infraestructura vial pasó de un gasto de US\$120 millones en 1999 a US\$ 50 millones en 2002. En respuesta a esta realidad, el Gobierno de Uruguay (GdU) creó un nuevo mecanismo para la gestión de una parte de la RVN, que basado en una figura de concesión, buscó asegurar el financiamiento de la conservación y mejorar la eficiencia del gasto. Así, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) cedió en concesión por 15 años una parte de la RVN a la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) , quien creó una sociedad de derecho privado denominada Corporación Vial del Uruguay (CVU) responsable de mejorar, conservar y operar dicha red¹. La RNV pasaba a ser conservada entonces en un 59% por administración directa, 19% mediante concesiones (incluyendo la CVU), 16% mediante contratos por niveles de servicio y 6% mediante contratos CREMA.
- 2.3 La responsabilidad de la CVU en este contrato abarca la gestión técnica y administrativa de la concesión, la construcción, el mantenimiento según niveles de servicio, la operación y explotación de la infraestructura. Por convenio, la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) brinda asesoramiento técnico a la CVU en varios aspectos, entre los que se encuentran: dirección de las obras y la elaboración de proyectos constructivos, por lo que la gestión técnica que es formalmente facultad de la CVU, es ejercida de hecho por la DNV.
- 2.4 La CVU ejecuta las obras y el programa de conservación de la red a través de contratos con empresas privadas. Como contraparte se le asignó el derecho al cobro de peaje en 10 puestos diseminados a lo largo y ancho de la red concesionada, además del compromiso de un subsidio a ser incluido en el presupuesto del MTOP durante la duración de la concesión. En 2008, al momento del inicio del programa con el Banco, el subsidio anual equivalía a US\$25 millones, y la recaudación de peajes en igual período ascendía a US\$32 millones. Para financiar las obras y el programa de mantenimiento que en ese momento ascendía a U\$800 millones, la CVU accedió al financiamiento externo (préstamos de CAF y del BID), y logró el acceso al mercado local de capitales con un programa de emisión de obligaciones negociables por hasta U\$100 millones (del que finalmente solo se emitió el 30%).

B. Descripción del proyecto

i. Objetivos del desarrollo

- 2.5 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 RVN entregados en concesión a la CVU. Asimismo se busca

¹ La CVU es una sociedad anónima cuya propiedad pertenece 100% a la CND y cuyo único cometido es llevar adelante la concesión vial (es lo que se denomina una sociedad de propósito específico). La CND es una entidad pública de derecho privado propiedad del Ministerio de Economía y Finanzas. En el contrato de concesión la CVU es el concesionario y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es la autoridad concedente. Adicionalmente al contrato de concesión, existe un convenio de asistencia técnica, por el cual la Dirección Nacional de Vialidad asiste a la CVU en los aspectos técnicos, vinculados al desarrollo de la concesión.

apoyar un programa de mantenimiento que garantice la sostenibilidad de las inversiones viales realizadas. Para lograr estos objetivos el programa financia contratos de rehabilitación y mantenimiento vial, que hacen parte del plan de obras obligatorias contractuales incluidas en la concesión de la CVU y que responden a un programa de inversiones y conservación planificado por la DNV para la RVN.

ii. Componentes

- 2.6 El programa utiliza la modalidad de Préstamo en Función de Resultados (PDL, *Performance Driven Loan*), que produce los desembolsos sujetos al logro de ciertas metas específicas relacionadas directamente con los objetivos del mismo y por tanto que se adecúa a la instrumentación de contratos del tipo CREMA o de niveles de servicio.
- 2.7 **Componente 1: Obras y mantenimiento.** El primer componente financia 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.

Cuadro 1. Contratos de mantenimiento por niveles de servicio financiados por el programa

Código CVU	Ruta	Descripción
M/16	11	Mantenimiento por Niveles de Servicio y Obras de rehabilitación en Ruta 11 Tramo: Atlántida (167k000) - Planta Urbana de Ecilda Paullier (12k700)
M/14	9	Mantenimiento por Niveles de Servicio y Obras de Rehabilitación en Ruta 9 Tramo: Ruta Interbalnearia (105k650) - Ciudad de Rocha (210k000)
M/24	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)
M/21	1	Rehabilitación y Mantenimiento de Ruta 1 entre Ruta 45 y la Ciudad de Colonia
M/20	2	Mantenimiento por Niveles de Servicio de Ruta 2 Tramo: Cardona (182k400) - Puente Internacional Gral. San Martín (308k500)
M/35	3	Cont. de mantenimiento R. 3 (2a. Tanda)
---	5	Cont. de mantenimiento R. 5 (2a. Tanda)
---	8	Cont. de mantenimiento R. 8 (2a. Tanda)
M/32	9,101 e Interbalnearia	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)

- 2.8 **Componente 2: Fortalecimiento institucional.** Financia actividades relacionadas con la adquisición e implementación de un sistema de gestión empresarial que permita integrar una base de información financiera y operativa. El sistema permite mejorar la planificación financiera, facilitar las aprobaciones de avances de obra y automatizar la gestión de autorizaciones y de pagos.
- 2.9 **Componente 3: Evaluación de desempeño.** Incluye actividades de consultoría relacionadas con la evaluación independiente de desempeño para verificar el cumplimiento de las metas asociadas a los resultados del programa.

C. Revisión de la calidad del diseño

Revisión de la Calidad del Diseño			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Plenamente Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Insatisfactorio (I)	<input type="checkbox"/> Insatisfactorio (I)

III. RESULTADOS

A. Efectos directos

LOGRO DE LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO (OD)			
Objetivo de Desarrollo (propósitos): 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 RVN entregados en concesión a la CVU. Asimismo se busca apoyar un programa de mantenimiento que garantice la sostenibilidad de las inversiones viales realizadas. Para lograr estos objetivos el programa financia contratos de rehabilitación y mantenimiento vial, que hacen parte del plan de obras obligatorias contractuales incluidas en la concesión de la CVU y que responden a un programa de inversiones y conservación planificado por la DNV para la RVN.			
Clasificación: Altamente Probable.			
Indicadores Claves de Efectos Directos			
Efectos Directos Planeados	Efectos Directos Logrados		
	Base	Planeado	Logrado
Indicadores del Objetivo de Desarrollo			
Mantener el valor del patrimonio vial de la RVN a nivel óptimo para minimizar costo generalizado de transporte: mantener la relación entre el valor del patrimonio vial y el valor del patrimonio vial correspondiente al “punto medio”.	año 2008 91,5%	≥100%	año 2013 108,3%
Reformulación. No se produjo.			
Reajuste ISDP: No se produjo.			
Resumen del(os) Objetivo(s) de Desarrollo Clasificación (OD):			
<input checked="" type="checkbox"/> Muy Probable(MP)	<input type="checkbox"/> Probable (P)	<input type="checkbox"/> Poco Probable (PP)	<input type="checkbox"/> Improbable (IM)
Justifique brevemente la clasificación basada en el grado de cumplimiento de las metas planeadas, explicando las diferencias entre los efectos directos planeados y los logrados, así como otros factores relevantes. Indicar referencias sobre la evidencia que respalda dichos resultados. El programa cumple plenamente con la meta planificada.			
Estrategia de País: El programa está alineado con el objetivo de la Estrategia País de Uruguay (GN-2626) en cuanto a participar en el mantenimiento de la red principal y secundaria de la RVN.			

B. Externalidades

- 3.1 No se observa la existencia de externalidades socio ambientales o de otra índole. El Organismo Ejecutor se distingue por haber desarrollado un sistema de gestión de calidad en aspectos ambientales.

C. Productos

PROGRESO EN LA IMPLEMENTACIÓN (PI)			
Componentes (Productos)	Indicadores Claves del Producto		
Componente 1: Obras y mantenimiento Costo total: US\$123.750 millones Contrapartida: US\$24.75 millones BID: US\$99 millones Desembolso BID: 80% Clasificación: Satisfactorio	Indicador	Meta	Resultado 2013
	Ampliación de la cobertura de la RVN mantenida por contratos de niveles de servicio	≥90%	93,%
	Mejora del nivel de servicio de la red vial concesionada	≥90%	90,4%
Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. El componente se ejecutó en su totalidad. El resultado en 2013 supera las metas planteadas. En tres tramos (M/16, M/20 y M/35) al final del proyecto no se alcanzaron niveles superiores a 90%; no obstante esto no impidió alcanzar la meta definida para el conjunto del programa.			
Reestructuración. No se produjo.			
[] Muy Satisfactorio (MS) [X] Satisfactorio (S) [] Poco Satisfactorio (PS) [] Muy Insatisfactorio (MI)			
Componente 2: Fortalecimiento institucional Costo total: US\$250.000 Contrapartida: US\$250.000 BID: --- Desembolso BID: --- Clasificación: Satisfactorio	Indicador	Meta	Resultado 2009
	Adquisición e implementación de sistema de gestión empresarial	Ejecutado	Ejecutado
	Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. Además del software de gestión de Sistemas, Aplicaciones y Productos (SAP) que trabaja sobre los procesos internos en lo que hace a certificaciones de obra, ejecución de pagos y realizar la planificación financiera, la CVU implementó un Sistema de Gestión de Contrataciones que le permite realizar el seguimiento y evaluación de los procesos de contratación.		
Reestructuración. No se produjo.			
[X] Muy Satisfactorio (MS) [] Satisfactorio (S) [] Poco Satisfactorio (PS) [] Muy Insatisfactorio (MI)			
Componente 3: Evaluación de desempeño Costo total: US\$1 millón Contrapartida: --- BID: US\$1 millón Desembolso BID: 0,8% Clasificación: Satisfactorio	Indicador	Meta	Resultado 2013
	Informes de consultoría independiente de Evaluación de Resultados del Programa	Evaluación inicial para definir línea base y cinco evaluaciones de desempeño	Ejecutado
	Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. No existen diferencias sustanciales en la ejecución del componente. La ejecución de las evaluaciones no tenía cronograma definido en el programa, sino que obedecía a la necesidad de verificar el alcance de las metas para la solicitud de desembolsos. En ese sentido, el cronograma de evaluaciones se ajustó al plan de obras en ejecución y no a verificar los indicadores a cumplirse anualmente según la Matriz de Resultados.		
Reestructuración. No hubo modificaciones.			
[X] Muy Satisfactorio (MS) [] Satisfactorio (S) [] Poco Satisfactorio (PS) [] Muy Insatisfactorio (MI)			

Resumen del Progreso en la Implementación Clasificación (PI):			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

D. Costos del proyecto

Componente	Costo Total del Proyecto planeado (miles US\$)			Costo Total del Proyecto actual (miles US\$)			Diferencia (%)		
	BID	Local	Total	BID	Local	Total	BID	Local	Total
1. Obras y contratos de mantenimiento vial	99.000	11.000	110.000	99.701	26.547	126.248	701	15.547	16.248
2. Fortalecimiento institucional	0	250	250	0	203	203	0	-47	-47
3. Evaluación de desempeño	1.000	0	1.000	299	0	299	-701	0	-701
4. Contingencias y escalamiento de obras	0	13.750	13.750	0	794	794	0	-12.956	-12.956
Total	100.000	25.000	125.000	100.000	27.544	127.544	0	2.544	2.544
Porcentajes	80%	20%	100%	78%	22%	100%			

3.2 Explique brevemente diferencias. No se produjeron diferencias sustanciales.

IV. IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO

A. Análisis de los factores críticos

- 4.1 La CVU contrató rápidamente al inicio del programa la rehabilitación de la casi totalidad de los tramos considerados en el mismo. Esto derivó en el aumento significativo de los niveles de servicio del conjunto de la red de CVU y por tanto en el rápido cumplimiento de los hitos asociados a los desembolsos previstos para los primeros años.
- 4.2 Esto quiere decir que una parte importante del programa fue desembolsada en los primeros meses de ejecución, generando incertidumbre respecto de que pudieran sostenerse estos niveles de servicio en el resto del periodo de ejecución del programa, sin contar con desembolsos que los acompañaran en el mismo.
- 4.3 Sin perjuicio de que algún tramo pudo haber tenido dificultades financieras transitorias, el conjunto de los tramos incluidos recibió los recursos necesarios para la ejecución contratada de las actividades de mantenimiento, permitiendo alcanzar el resultado previsto en el programa.

B. Desempeño del prestatario/agencia ejecutora

Clasificación del Desempeño del Prestatario Organismo Ejecutor			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)
El Prestatario desarrolló la gestión técnica, las adquisiciones y la contabilidad del programa sin inconvenientes. En particular implementó herramientas de gestión más allá de lo inicialmente previsto, lo que le permite adicionar aun otro elemento de mejora de gestión.			

C. Desempeño del Banco

Clasificación del Desempeño del Banco			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

V. SOSTENIBILIDAD

A. Análisis de factores críticos

- 5.1 El esquema institucional de la CVU que facilita la disponibilidad en tiempo y forma de los recursos para la conservación se espera se mantenga en el futuro inmediato. El mismo se ha mantenido durante ya varias administraciones de gobierno.
- 5.2 Los ingresos por peaje no son un factor crítico en cuanto las tarifas responden a una paramétrica establecida por contrato, que no se ha modificado ni siquiera en situaciones de crisis profunda como la de 2002.

B. Riesgos potenciales

- 5.3 Actualmente el MTOP y la CND están estudiando la actualización del contrato de concesión, cuyo contenido se desconoce y que podría modificar la red concesionada.

C. Capacidad institucional

- 5.4 En el periodo de ejecución del Programa la CVU dejó de operar como una entidad independiente encargada del contrato de concesión con el MTOP y fue absorbida en lo fundamental de sus procesos por la CND.
- 5.5 Las actividades técnicas relativas al diseño e implementación de los proyectos de ingeniería, así como las supervisiones de las obras, están en manos del MTOP; lo que ha impedido a la CVU desarrollar sus propias capacidades técnicas en estas áreas.

Clasificación de Sostenibilidad (SO)			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

VI. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

A. Información sobre resultados

- 6.1 La información sobre resultados siempre estuvo disponible en forma oportuna para el Banco.

B. Seguimiento futuro y evaluación ex post

- 6.2 El programa no comprende revisiones ex post ni seguimiento futuro y por tanto no define indicadores al respecto. No obstante se puede dar seguimiento a otros resultados, mediante los indicadores de patrimonio vial, índice de conservación e índice de confort de los tramos incluidos en el programa, a través de las mediciones que usualmente la DNV realiza.

VII. LECCIONES APRENDIDAS

- 7.1 El PDL es un instrumento crediticio que se adecúa bien a los programas de conservación vial que se basan en contratos por niveles de servicio. Es deseable que este instrumento (o uno similar) sea una opción disponible por el Banco.
- 7.2 La verificación externa de los niveles de servicio se reconoce como un aporte importante del programa; el mismo aporta un elemento objetivo para la ejecución del contrato, pero también promueve una cultura de transparencia en el manejo de la información sobre el estado de la red vial que es valorado positivamente por los actores del sector.
- 7.3 Los indicadores elegidos para verificar el cumplimiento de los niveles de servicio se valoraron como adecuados, en tanto son suficientes para captar los determinantes principales del estado de conservación y confort de la red, y lo hacen sin introducir complejidades y dificultades que pudieran volver la medición un obstáculo a la ejecución del programa.
- 7.4 Dada la experiencia acumulada en el país en cuanto a la aplicación de contratos CREMA, se entiende que existe la oportunidad para avanzar en la formulación de estos contratos incorporando esquemas de manejo de riesgo más sofisticados.



CORPORACION VIAL DEL URUGUAY S.A.

Annex I - UR-L1022

Montevideo, 23 de junio de 2014

Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
Ec. Andrés Pereyra
Presente

CND-CVU/CC/18/207/2014
Ref.: Contrato de Préstamo N° 2041/OC-UR

Adjuntamos a Ud. la Evaluación solicitada a la Corporación Vial del Uruguay S.A.

Sin otro particular, lo saluda muy cordialmente,

Por CORPORACION VIAL DEL URUGUAY S.A.



Ing. Richard Serván
Gerente

RS:nt



**Inter-American Development Bank
Project Completion Report –2006 PCR
Borrower Evaluation**

Project Name: <i>Programa Vial de la Corporación Vial del Uruguay</i>	
Executing Agency(ies): <i>Corporación Vial del Uruguay</i>	
Borrower:	
Date of Project Approval: 29-Oct-2008	Date of Contract Effectiveness: 30-Dic-2008
Date of Borrower Evaluation:	Expected Date of Exit Workshop:

Borrower Project Performance Ratings

Probability on Achieving its Development Objective(s):

[☐] Highly Probable (HP) [☒] Probable (P) [☐] Low Probability (LP) [☐]
Improbable (I)

Project Implementation:

[☐] Highly Satisfactory (HS) [☒] Satisfactory (S) [☐] Unsatisfactory (US) [☐] Very
Unsatisfactory (VU)

Sustainability of Project Results:

[☐] Highly Probable (HP) [☒] Probable(P) [☐] Low Probability (LP) [☐]
Improbable (I)

Comments:

El proyecto cumplió con sus objetivos permitiendo que actualmente el 94% de la red incluida en el proyecto tenga un IRI bueno o muy bueno y el 96% tenga un IES bueno o muy bueno.

Borrower Performance During Project Preparation

Please rate your own performance during Project Preparation:

☐ Highly Satisfactory (HS) ☒ Satisfactory(S) ☐ Unsatisfactory (US) ☐ Very Unsatisfactory (VU)

Comments:

Borrower Performance During Project Execution

Please rate your own performance during Project Execution:

☐ Highly Satisfactory (HS) ☒ Satisfactory(S) ☐ Unsatisfactory (US) ☐ Very Unsatisfactory (VU)

Comments:

Con el apoyo del BID se han podido implementar diversas herramientas que han facilitado la Certificación ISO 9001 – 14001 de nuestro Sistema de Gestión Integrado

Bank Performance During Project Preparation

Please rate the Bank's performance during project preparation. Factors to be considered include the extent to which the Bank facilitated a participatory project design, proposed adequate technical solutions to the problems identified, and responded to the needs of the Borrower (timeliness, selection of instrument type).

☐ Highly Satisfactory (HS) ☒ Satisfactory (S) ☐ Unsatisfactory (US) ☐ Very Unsatisfactory (VU)

Comments:

Se contemplaron las necesidades de la CVU y se recibió un adecuado apoyo técnico para la implementación del proyecto.

Bank Performance During Project Supervision

Please rate the Bank's overall performance during project supervision. Factors to be considered include technical assistance (including informal and formal training) to Executing Agency, timeliness of Bank response and the Bank's flexibility to respond to emergency situations during project implementation.

☒ Highly Satisfactory (HS) ☐ Satisfactory(S) ☐ Unsatisfactory (US) ☐ Very Unsatisfactory (VU)

Comments:

Se recibió asistencia técnica en tiempo y forma cada vez que fue solicitada y se actuó con flexibilidad razonable frente a situaciones imprevistas.

Additional Suggestions for Improving Bank Performance

Additional comments/suggestions for improving Bank performance in the future.

Programa de Infraestructura Vial de la CVU (2041/OC-UR)

Taller de Cierre

1. Participantes

Richard Serván, Gerente de CVU

Cristina Carlomagno, Gerente de Planificación e Inversiones de DNV

Renée Fernandez, Financiamiento Exterior MTOP

José Luis Martucci, Jefe de División Mantenimiento DNV

Elías Rúbinstein, Consultor BID

Claudia Di Fabio, Analista Operaciones BID

Andrés Pereyra, Jefe de Equipo BID

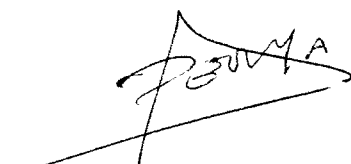
2. Temas tratados

2.1 Diseño del Programa


- **Contrato PDL.** Se analizaron las características principales del diseño del programa a la luz de los resultados obtenidos. En términos generales se coincidió respecto de la adecuación de la elección del esquema de PDL a las necesidades de CVU en cuanto a asegurar el nivel de servicio de la red bajo su gestión. CVU por contrato con el MTOP es responsable de asegurar un estándar en la red bajo concesión; para cumplir este compromiso contrata el mantenimiento con empresas privadas que aseguren dichos estándares, financiando estos contratos con un préstamo que se desembolsa en la medida que los estándares son alcanzados. De esta manera existe una alineación de incentivos entre ejecutor, financiador y contratista que promueve la obtención de los estándares establecidos en los distintos contratos.
- **Indicadores.** Se analizaron los indicadores utilizados en el contrato PDL y se consideraron adecuados; en caso de repetirse un contrato de este tipo, los indicadores no deberían variar sustantivamente.

2.2 Resultados alcanzados

- El programa alcanzó los resultados previstos.
- Sin embargo, sobre el final del programa se observa que los recursos necesarios para alcanzar el nivel de servicio acordado en el diseño del programa resultarían insuficientes; ante esta situación se optó por modificar un par de los contratos CREMA de modo de reducir riesgos para los contratistas y disminuir así los precios. Esta estrategia permitió cumplir con los resultados acordados con el Banco (en el promedio de la red). Sin embargo, se discutió en el Taller que posiblemente una solución mejor podría haber sido la flexibilización de los niveles de servicio objetivo para el conjunto de la red; por tanto, para próximos programas es interesante pensar en cláusulas de ajuste de los estándares a alcanzar en situaciones críticas (soluciones de segundo óptimo).
- Se consideró en el Taller que existe la posibilidad de avanzar en la mejora de los contratos CREMA a partir de la muy amplia experiencia acumulada en el país; por ejemplo, aspectos de mitigación de riesgo de demanda podrían incorporados.
- Concomitantemente a la ejecución del Programa ocurrieron cambios importantes en la organización del ejecutor (CND-CVU). Si bien los resultados fueron igualmente alcanzados, se consideró en el Taller que los distintos actores tales como el MTOP y el BID deberían analizar a futuro las implicancias que estos cambios puedan tener para la ejecución del contrato de concesión y posibles financiamientos.



Andrés Pereyra



Ing. RICHARD SERVÁN
Gerente