

**URUGUAY**  
**PERFIL DE PROYECTO (PP)**

**DATOS BÁSICOS**

<b>Título del proyecto:</b>	Programa Vial CVU		
<b>Número del proyecto:</b>	UR-L1022		
<b>Equipo de proyecto:</b>	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); Fernando Orduz (COF/CAR) y Giovanna Mahfouz (INE/TSP)		
<b>Prestatario:</b>	Corporación Vial del Uruguay (CVU)		
<b>Garante:</b>	República Oriental del Uruguay		
<b>Organismo ejecutor:</b>	Corporación Vial del Uruguay (CVU)		
<b>Plan de financiamiento:</b>	<b>BID (Capital Ordinario):</b>	US\$	70.000.000
	<b>Local:</b>	US\$	<u>17.500.000</u>
	<b>Total:</b>	US\$	87.500.000
<b>Salvaguardias:</b>	<b>Políticas identificadas:</b>	B.1 y B.11	
	<b>Categoría:</b>	B	

**I. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS**

**A. Introducción**

- 1.1 El Gobierno de Uruguay ha solicitado un préstamo de US\$ 70 millones para financiar el programa de inversiones viales de la Corporación Vial del Uruguay (CVU). El prestatario de la operación será la CVU y el Garante la República Oriental del Uruguay. El detalle de la estructura financiera propuesta se presenta en la Sección IV del presente PP.

**B. Descripción del problema y estrategia en el sector**

- 1.2 El Gobierno de Uruguay (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 Ministerio de Transportes y Obras Públicas (MTO) 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 Red Vial Nacional (RVN) a cargo de la Dirección Nacional de Vialidad (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 niveles de inversión superiores a los de 1998 (más de US\$ 106 millones anuales), lo que permitirá generar 3.000 nuevos puestos de trabajo.
- 1.3 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 MOPT 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, estimándose que recién se reanudarán las inversiones a partir del 2008/2009.

- 1.4 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 Corporación Vial del Uruguay (CVU)<sup>1</sup>, el cual está exento de restricciones fiscales existentes en el sector público. Este contrato incluye desde la gestión técnica y administrativa de la concesión, hasta la construcción, mantenimiento por niveles de servicio, operación y explotación de aproximadamente 1.500 km de la RVN. 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 (crédito CAF de US\$70 millones) y con una emisión de obligaciones negociables (US\$30 millones)<sup>2</sup>. 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.
- 1.5 El Programa propuesto también 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 del 2000 y que genere las

---

<sup>1</sup> En octubre de 2001, el MTOP otorgó en concesión a la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) más de 1.300 km de rutas nacionales (más de la mitad de la red vial primaria del país: la totalidad de las Rutas 1 y 11, tramos de las Rutas 2, 3, 5, 8 y 9, y a partir de enero de 2008 la Ruta Interbalnearia). En 2003 la CND cedió el contrato de concesión a la Corporación Vial del Uruguay S.A. (CVU), creada para los fines exclusivos de la concesión. La CVU es una entidad de dependencia pública, regida por derecho privado, y cuyo único accionista es la CND. En 2005 fueron modificadas las condiciones económico-financieras del contrato, incorporando nuevos tramos (1.500 km en total), ampliando el plazo en tres años (18 años en total a partir de Oct/2002), y aumentando el compromiso de inversión por parte del concesionario (valor presente de egresos (VPE) equivalente a US\$ 302 millones). La concesión recibe, además de los ingresos por peaje, un subsidio del MTOP equivalente a US\$ 15 millones anuales. Los ingresos por peajes se estiman en US\$ 27 millones anuales a partir de 2008.

<sup>2</sup> 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%. Las emisiones han recibido una calificación de Fitch de AA(uy).



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.

### **C. Objetivo y resultados esperados**

- 1.6 El objetivo general del Programa es mejorar la calidad de la infraestructura vial en los corredores de la RNV entregados en concesión a la CVU, garantizando la sostenibilidad de las inversiones mediante un efectivo y eficiente mantenimiento. Para lograr estos objetivos el Programa incluiría la financiación de los 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. Se han identificado preliminarmente nueve contratos para ser financiados por el Programa. Las obras a realizarse incluyen puesta a punto de la capa de rodadura (bacheo y recapeo) y tareas de mantenimiento vial.
- 1.7 Como resultado, se espera contribuir a mejorar la calidad de la infraestructura vial en los corredores de la RNV entregados en concesión a la CVU, garantizando el mantenimiento de niveles de servicio adecuados y la preservación del patrimonio vial del país. La priorización de obras de rehabilitación y mantenimiento vial a través de los contratos a ser financiados por el Programa contribuirá a garantizar la sostenibilidad de las inversiones en el sector vial del país, realizando 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.

## **II. ASPECTOS DE DISEÑO DEL PROGRAMA Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR**

### **A. Diseño del Programa**

- 2.1 La operación se realizaría bajo la modalidad de Préstamo en Función de Resultados (PDL, *Performance Driven Loan*), que busca enfatizar la obtención de los objetivos del Programa además de brindar el tradicional apoyo financiero a las inversiones. 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; y (iii) los objetivos del Programa coinciden con los compromisos contractuales de la concesión de la CVU, particularmente con el mantenimiento de niveles de servicio de la red vial bajo concesión.

- 2.2 Se han definido preliminarmente un conjunto de indicadores de resultado del Programa, buscando que los mismos reflejen los objetivos generales del mismo. Un primer indicador reflejaría la **cobertura del mantenimiento** durante el desarrollo del programa permitiendo cuantificar la extensión de la red que cuenta con una gestión de mantenimiento contratada por niveles de servicio. Un segundo indicador mediría el **valor del patrimonio vial** de la red concesionada, reflejando el valor económico de la red vial siendo administrada por la CVU. Un tercer indicador mediría el **nivel de servicio** (estado) de la red vial concesionada. Este indicador está definido en el propio contrato de concesión que lo establece como una ponderación de factores a evaluar, que incluyen calzada, banquetas, obras de arte, faja pública, seguridad vial e iluminación. El nivel de servicio general de la vía, promedio para los km evaluados en cada muestreo, debe ser mayor o igual a ciertos límites determinados contractualmente.
- 2.3 En este contexto, 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.

## **B. Conocimiento del sector**

- 2.4 El conocimiento del sector se deriva principalmente de la participación activa del Banco y otros organismos multilaterales en la preparación y ejecución de proyectos de infraestructura vial en el país. Esta participación, y las lecciones aprendidas derivadas de la misma, proveen un entendimiento adecuado de los principales aspectos sectoriales para la preparación de esta operación. El Banco en particular ha apoyado recientemente al sector a través del Programa de Corredores de Integración (1022/OC-UR, aprobado en 1997 con un finamiento de US\$ 123 millones) y el Programa de Infraestructura Vial (1582/OC-UR, aprobado en 2004, y con el cual se financiarán US\$ 77 millones). El 1022/OC-UR excedió las metas físicas propuestas en cuanto a kms de carreteras rehabilitados y obtuvo resultados altamente satisfactorios, cumpliendo con sus objetivos propuestos de reducir costos de transporte en los principales corredores de integración del Uruguay. El 1582/OC-UR fue reformulado en el 2006 dándole priorizando actividades de mantenimiento y actualmente se encuentra en ejecución. 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) del BM, el país se propone extender el



uso de contratos CREMA sobre 981 km de la RVN. Por otra parte, la Corporación Andina de Fomento (CAF) ha brindado apoyo al sector por medio de un préstamo de de US\$ 70 millones aprobado en 2007, destinado a financiar parte de las inversiones contempladas bajo el contrato de concesión de la CVU.

- 2.5 No se prevén estudios o análisis sectoriales específicos para poder llevar a cabo la preparación del Programa satisfactoriamente. El nivel de información sobre el estado de la red vial en el país y el valor patrimonial del mismo es de los mejores en la región y es actualizado constantemente. Asimismo, los aspectos relacionados con el programa de obras a ser financiados por esta operación se encuentran debidamente desarrollados y descritos en el contrato de concesión de la CVU.

### III. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

#### A. Salvaguardias

- 3.1 Se prevé que el Programa no generará impactos negativos significativos pues los tramos de rutas a ser atendidas ya se encuentran pavimentadas, en condiciones de circulación de regular a buena, y cruzan áreas ya consolidadas. Las obras de rehabilitación y mantenimiento de los contratos serán estándar, y tradicionales del punto de vista de ingeniería, previéndose para su ejecución procedimientos y especificaciones técnicas y ambientales adecuadas. Las obras serán ejecutadas dentro del derecho de vía actual, por lo que no se espera afectaciones de predios y residentes, ni de áreas ambiental o socialmente sensibles. Por esta razón, el Equipo de Proyecto propone la **clasificación B** para la operación. En consonancia con ello se propone una Estrategia Ambiental y Social (Anexo III) basada en dos aspectos centrales: (i) utilización de procedimientos socio-ambientales adecuados en la ejecución y supervisión de las actividades de rehabilitación y mantenimiento vial; y (ii) la elaboración de un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)<sup>3</sup>.

#### B. Aspectos fiduciarios

- 3.2 El ejecutor del Programa será la CVU, sociedad anónima con estatutos que establecen como único objeto los establecidos en el contrato de concesión<sup>4</sup>. La CVU tiene personería pública no estatal, creada por ley para actividades que son consideradas de interés público, sin perjuicio de que sus decisiones no son actos administrativos y que su contratación con terceros no está regida por la normativa aplicable a la administración pública. La CVU gestiona el cobro de los puestos de peajes asignados a la concesión, actividad que ocupa el 90% del personal permanente de la empresa. El área de gestión administrativa y financiera, incluyendo la gestión de los proyectos, cuenta con 10 personas. 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

<sup>3</sup> El CESI evaluó un Documento Conceptual de Proyecto de la presente operación y determinó que no era necesaria una evaluación ambiental y que se preparara un IGAS para el Informe de Proyecto (Reunión CESI 21-07, 1 de junio, 2007).

<sup>4</sup> Estos incluyen actividades relacionadas con estudios, proyectos, construcción, mantenimiento, operación, explotación y financiamiento de las obras públicas de infraestructura vial.

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. Igualmente el estudio identificó algunas posibles acciones de fortalecimiento en su capacidad de gestión que serán discutidas con la CVU durante la preparación de la operación.

### **C. Esquema de garantía**

- 3.3 El prestatario del Programa será la CVU y el garante, la República Oriental del Uruguay. Si bien el Programa prevé mantener la garantía soberana de forma completa, se acordará un mecanismo de repago a través de una cuenta *escrow* desde la cual se canalizarán los fondos necesarios para el repago de las obligaciones establecidas en el Contrato de Préstamo. El establecimiento de dicha cuenta *escrow* conllevaría, en el marco de las Estipulaciones Especiales del Contrato de Préstamo, una metodología que estipule pautas de cumplimiento y remedios intermedios ante incumplimiento en caso de faltantes totales o parciales en la cuenta *escrow* a fin de otorgar plazos a la CVU para cubrir dichos faltante antes de ejecutar la garantía soberana y evitar la activación automática de la misma. Adicionalmente, se pactaría la obligación del prestatario de mantener en la cuenta “escrow” saldos líquidos suficientes para atender las obligaciones del préstamo y además, se afectarían irrevocablemente dichos saldos a favor del Banco.
- 3.4 El Estado Uruguayo estaría obligándose a responder por las obligaciones pecuniarias y de hacer del prestatario únicamente en caso éste no haya cumplido con sus prestaciones contractuales en la forma y plazos convenidos (no estén depositados los fondos mínimos requeridos en el “escrow account”). Como quiera que una fianza de esas características no se ajusta stricto sensu a las exigencias de la Política OP-303 antes mencionada, se tiene previsto solicitarle al Directorio Ejecutivo autorización para formalizar una operación con una garantía de esas características. Dicha autorización del Directorio tendría su sustento en el reconocimiento de que el esquema propuesto no afectaría sustancialmente la posición de riesgo del Banco en la medida que ofrece como garantía principal la afectación específica de saldos líquidos predeterminados de dinero para atender el servicio de la deuda con el Banco. Además, en calidad de garantía supletoria, existiría la fianza del Estado Uruguayo garantizando el repago del préstamo en el hipotético caso de incumplimiento por parte de la CVU, no existiendo ningún evento crediticio en el cual el Banco pudiera tener un mejor perfil de cash-flow con la garantía tradicional (OP-303) que con el esquema de garantía propuesta.

## **IV. TEMAS PENDIENTES**

- 4.1 En este contexto, y para continuar con la preparación de la operación se propone:
- (i) procesar a la operación como una operación con garantía soberana solicitando autorización del Directorio Ejecutivo para formalizar una operación con una garantía de las características antes mencionadas; y



- (ii) establecer las condiciones legales y financieras del préstamo y del funcionamiento de la cuenta *escrow*, asegurando que dichas condiciones impliquen el mismo nivel de riesgo crediticio que una operación con garantía soberana tradicional.

## V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 En términos de actividades y sus recursos para llevar a cabo la siguiente etapa en la preparación de la operación, se prevé la realización de una misión de análisis, y la realización de las siguientes actividades:
  - (i) *Estudio de evaluación técnico-económica de las obras de rehabilitación y mantenimiento vial a ser incluidas en el Programa y desarrollo de indicadores.* Se deberá realizar el análisis de factibilidad técnico-económica de las obras contempladas en los contratos a ser financiados, generando la línea base y la metodología de medición para los indicadores de la Matriz de Resultados del Programa.
  - (ii) *Elaboración de Términos de Referencia para la contratación de la consultoría de evaluación de desempeño.* Esta consultoría incluirá actividades relacionadas con la evaluación independiente de desempeño para verificar el cumplimiento de las metas asociadas a los resultados del Programa.
  - (iii) *Salvaguardia ambiental y social.* Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) (§3.1).
  - (iv) *Capacidad institucional de la CVU para la ejecución del Programa.* Se ha utilizado el Sistema de Evaluación de Capacidad Institucional (SECI) del Banco para evaluar el riesgo fiduciario de la CVU en el contexto de ejecución del Programa e identificar posibles acciones de fortalecimiento de su capacidad de gestión (§3.2). En base a los resultados de este estudio, que determinó una capacidad institucional satisfactoria, se discutirá posibles acciones de fortalecimiento institucional de la CVU a ser incluidas en el Programa.
  - (v) *Análisis legal de la estructura financiera propuesta.* Se prevé la contratación de una consultoría legal independiente para analizar la viabilidad legal de la estructura financiera propuesta (§3.3).
- 5.2 En el Anexo V se detalla el cronograma de preparación y se establece la ruta crítica hasta alcanzar la aprobación de la Propuesta para el Desarrollo de la Operación (POD) en el primer semestre de 2008. Se estima que se requerirán recursos de fondos administrativos para la realización de una misión (US\$18,238) y contratación de consultores (US\$30,000). El detalle de los costos y el cronograma de preparación se detalla en el Anexo V.

**URUGUAY**  
**PROGRAMA VIAL DE LA CORPORACIÓN VIAL DEL URUGUAY (UR-L1022)**

**Perfil de Proyecto (PP)**

**SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT**

<b>PROJECT DETAILS</b>	<b>IDB Sector</b>	Transportation and Communication
	<b>Type of Operation</b>	Performance Driven Loan (PDL)
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Country</b>	Uruguay
	<b>Project Status</b>	New Operation
	<b>Investment Checklist</b>	Infrastructure Road and Rail
	<b>Team Leader</b>	Esteban Diez
	<b>Project Title</b>	Programa Vial de La Corporación Vial del Uruguay
	<b>Project Number</b>	UR-L1022
	<b>Safeguard Specialist(s)</b>	<i>To be completed by assessor</i>
	<b>Assessment Date</b>	2007-10-01
	<b>Assessment Number</b>	2007-10012200-2
	<b>Additional Comments</b>	

<b>SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS</b>	<b>Type of Operation</b>	Performance Driven Loan (PDL)	
	<b>Safeguard Policy Items Identified (Yes)</b>	The operation includes large infrastructure works (e.g. large number of workers, use of heavy machinery, or physical modification of the landscape).	(B.03)
		Potential to cause air, soil or water contamination (also see B.10).	(B.11)
	<b>Potential Safeguard Policy Items (?)</b>	No potential issues identified	
	<b>Recommended Action</b>	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s), including B13, for guidance. No project classification required. Submit Report and PCD (or equivalent) to CESI Secretariat; CESI meeting may be required. <i>Policy Directives can be accessed from the Resources tab on the Toolkit home page.</i>	
	<b>Additional Comments</b>		

<b>ASSESSOR DETAILS</b>	<b>Name of person who completed screening:</b>	Esteban Diez
	<b>Title</b>	Jefe de equipo
	<b>Date</b>	2007-10-01



**URUGUAY**  
**PROGRAMA VIAL DE LA CORPORACIÓN VIAL DEL URUGUAY (UR-L1022)**

**Perfil de Proyecto (PP)**

**SAFEGUARD SCREENING FORM**

<b>PROJECT DETAILS</b>	<b>IDB Sector</b>	Transportation and Communication
	<b>Type of Operation</b>	Investment Loan
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Country</b>	Uruguay
	<b>Project Status</b>	New Operation
	<b>Investment Checklist</b>	Infrastructure Road and Rail
	<b>Team Leader</b>	Esteban Diez
	<b>Project Title</b>	Programa Vial de La Corporación Vial del Uruguay
	<b>Project Number</b>	UR-L1022
	<b>Safeguard Specialist(s)</b>	<i>To be completed by assessor</i>
	<b>Assessment Date</b>	2007-10-01
	<b>Assessment Number</b>	2007-10013103-2
	<b>Additional Comments</b>	

<b>PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY</b>	<b>Project Category:</b> B	<b>Override Rating:</b>	<b>Override Justification:</b>
	<b>Conditions/Recommendations</b>	<p>• Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements).</p> <p>• The Project Team must send the PCD (or equivalent) containing an Environmental and Social Strategy (ESS -- the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3; paragraph 9) and the SSF to the CESI.</p> <p><i>Policy Directives can be accessed from the Resources tab on the Toolkit home page.</i></p>	

<b>SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS</b>	<b>Identified Impacts/Risks</b>	<b>Potential Solutions</b>
	<p>Safety issues associated with structural elements of the transaction (e.g. rail tracks, depot, bridges), or road transport activities which could result in <u>minor</u> health and safety risks to local communities.</p> <p>Generation of untreated solid waste but this is <u>minor</u> in volume and does not contain hazardous materials.</p>	<p>• <b>Address Community Health Risks:</b> The client should provide an annual review of success in managing community risks (including details of grievances and any independent audits undertaken during the year).</p> <p>• <b>Solid Waste Management:</b> The client should monitor and report on waste reduction, management and disposal.</p>

<b>ASSESSOR DETAILS</b>	<b>Name of person who completed screening:</b> Esteban Diez	<b>Date:</b> 10/01/07
	<b>Comments:</b>	

**URUGUAY**  
**PROGRAMA VIAL DE LA CORPORACIÓN VIAL DEL URUGUAY (UR-L1022)**

**Perfil de Proyecto (PP)**

**A. Impactos ambientales y sociales y medidas propuestas**

Las actividades previstas dentro del Programa son en su totalidad actividades de mantenimiento de carreteras existentes, incluyendo pequeños tramos que serán sometidos a obras de rehabilitación, que no implican modificación del trazo de la vía o mejoras con necesidad de movimientos de tierra, y que no requieren de estudios de impacto ambiental. La Dirección Nacional de Medio Ambiente (DINAMA), del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, no exigió el licenciamiento ambiental por tratarse de obras menores con impactos puntuales y mitigables.

Las obras no afectarán áreas protegidas, población indígena, áreas de interés histórico, cultural o arqueológico. No habrá necesidad de expropiaciones pues todas las obras se desarrollan dentro del Derecho de Vía y no afectan poblaciones de bajos recursos. Los impactos socio-ambientales asociados a la ejecución de las obras viales previstas en el Programa están relacionados con: (i) los trastornos y riesgos a la circulación de vehículos y peatones en las poblaciones linderas (Directiva B.01); y (ii) los riesgos de contaminación o degradación ambiental en áreas de préstamo, botaderos, campamentos, cuerpos de agua y rutas de transporte de materiales. (Directiva B.11)

**B. Estrategia Ambiental y Social**

La DNV, responsable por la preparación técnica y ambiental del proyecto y del seguimiento de las obras, posee un “Manual Ambiental para Obras y Actividades del Sector Vial”, que hace parte de los pliegos de licitación y que cubre en forma detallada los procedimientos de protección al medio ambiente correspondientes a todos los tipos de impacto asociados a obras viales, que deben ser implementados durante las obras y con posterioridad a su finalización. Por otra parte, como norma, la DNV exige a los contratistas la inclusión dentro del presupuesto de obra de los rubros correspondientes al manejo socio-ambiental e implementación de medidas de mitigación, cuyo costo asignado es como mínimo un tres por ciento (3%) del valor total de la obra. Asimismo, los contratistas preparan un Plan de Gestión Ambiental para cada ruta, que deberán ser aprobados por la DINAMA antes de las obras de rehabilitación.

El fortalecimiento institucional ambiental de la DNV fue diseñado e implementado en el Programa de Infraestructura Vial UR-L1001, Préstamo 1582/OC-BR, todavía en ejecución. Las acciones de fortalecimiento incluyeron la capacitación en temas sociales y ambientales relacionados con el ámbito de la DNV y sus contratistas. Para lograr tal intento las condiciones previas para el primer desembolso del Préstamo obligaron a la contratación de un especialista ambiental, para trabajar estrechamente con los profesionales de la DNV como parte de la Unidad Ambiental, con el fin de reforzar a dicha unidad en materia de supervisión y seguimiento ambiental de las obras y asegurarse de la aplicación de las medidas previstas en el Manual Ambiental así como en la



capacitación para las empresas contratistas.

Actualmente el Manual Ambiental está en proceso de revisión y actualización, la DNV está buscando ampliar el número de profesionales en la Unidad ambiental y proporcionarles sólidos conocimientos en materia ambiental. Para garantizar el adecuado seguimiento ambiental y técnico, se prevé la contratación de un consultor especialista en medio ambiente para apoyar las tareas de seguimiento y control de las obras del Programa, mientras la Unidad Ambiental no cuenta con el número ideal de técnicos.

La implementación de Programa está de acuerdo con la Política de Medio Ambiente del Banco. Con relación a la Directiva B.01: Los principales impactos serían las molestias causadas por las obras de mantenimiento o pequeñas rehabilitaciones en las travesías urbanas. No existen expropiaciones, afectaciones en la vida silvestre o en poblaciones de bajos recursos. Esos impactos son menores debido a la naturaleza de las obras. Los Planes de Gestión Ambiental que preparan las contratistas contienen la mitigación de los problemas.

Con relación a la Directiva B.11: Los potenciales impactos de contaminación son localizados en los campamentos o usinas de asfalto y la DMV. El Manual Ambiental de la DMV contiene las especificaciones necesarias para el cuidado a ser tomado por las contratistas. Asimismo, los fiscales ambientales de la DMV asegurarán el cumplimiento de las normas, por las empresas.

Como las obras de mantenimiento tienen como meta la obtención de estándares de calidad de una carretera, los cuales dependen en muchos aspectos de estándares de calidad ambiental de las rutas, no consideramos necesario indicadores ambientales específicos ambientales.

La identificación de pasivos ambientales en las rutas de Uruguay ya fue incluida en el préstamo Programa de Corredores de Integración 1022/OC-UR aprobado en 1997. La corrección fue incluida en el préstamo anterior a ésta operación, Programa de Infraestructura Vial (1582/OC-UR), aprobado en 2004. De acuerdo con la ley ambiental actual, los yacimientos, campamentos y usinas requieren de recuperación ambiental y las áreas deben de ser abandonadas con las mismas características anteriores a su explotación. Por esa razón, no hay la necesidad de incluir la identificación y corrección de pasivos ambientales en el Programa propuesto.

Será preparado un IGAS para el proyecto, que incluirá cualquier requisito ambiental que el Banco quiera incluir en el préstamo, y si fuera posible, los presupuestos para aplicar las acciones de mitigación y gestión que se han identificado.

**Programa Vial CVU, (UR-L1022)**  
**Documentos Ambientales Disponibles en Archivos**

- Manual Ambiental [IDBDOCS=989285](#)
- Pliegos de Mantenimiento Rutas 1 y 5 [IDBDOCS=989328](#)
- Estudio de Impacto Ambiental Rutas 1 y 11 [IDBDOCS=989415](#)
- Decreto 349/05 [IDBDOCS=989822](#)
- Mapas por Gestión [IDBDOCS=989824](#)



**URUGUAY**  
**PROGRAMA VIAL DE LA CORPORACIÓN VIAL DEL URUGUAY (UR-L1022)**

**PERFIL DE PROYECTO (PP)**

**ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL TERMINADO Y PROPUESTO**

Área	Descripción	Fecha esperada	Referencia y enlaces a archivos técnicos
Technical options and design	Para cinco de los contratos CREMA ya están listos los pliegos de licitación de obras. Se estima que para otros cuatro contratos los pliegos estarán listos antes de junio de 2008.	Junio 2008	
Analysis of project cost and economic viability	Se realizará el análisis de factibilidad técnico-económica de las obras contempladas en los contratos	Mayo 2008	
Financial management/fiduciary issues and control environment	Se contratará un análisis de factibilidad legal para la estructura del mecanismo de repago del préstamo (escrow account).	Abril-Mayo 2008	
Data collection and analysis for reporting on results	Se han definido preliminarmente un conjunto de indicadores de resultado del Programa, los cuales coinciden con los compromisos contractuales de la concesión de la CVU. El Programa prevé el financiamiento de la evaluación independiente de desempeño asociada a los resultados del Programa. Se prevén realizar tres o cuatro evaluaciones de desempeño anuales después de cada año de ejecución de los contratos.	Ejecución del Programa	
Institutional analysis/personnel, procedures other aspects of implementation capacity	Se ha utilizado el SECI para evaluar el riesgo fiduciario de la CVU. Se discutirán posibles acciones de fortalecimiento de su capacidad de gestión durante la preparación el Programa.	Abril-Mayo 2008	
Stakeholders and political environment			
Social and environmental safeguards	Se elaborará un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS). Se cuenta con un "Manual Ambiental para Obras y Actividades del Sector Vial", el cual hará parte de los pliegos de licitación de las obras del Programa.	Mayo 2008 (IGAS)	IDBDOCS#989285
Other key issues, such as donors, gender, sustainability, country/sector issues			

**URUGUAY**  
**PROGRAMA VIAL DE LA CORPORACIÓN VIAL DEL URUGUAY (UR-L1022)**  
**Perfil de Proyecto (PP)**  
**ruta crítica: CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN**

Item	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio
Preparación del Perfil de Proyecto (PP)						
Distribución del PP						
Presentación de Preguntas y Respuestas						
Reunión de Quality and Risk Review (QRR)						
Revisión OPC						
<i>Misión Orientación</i>						
Completar estudios técnico-económicos						
Elaboración IGAS						
<i>Misión de Análisis</i>						
Preparación del Proposal for Operation Development (POD)						
Preparación del Plan Operativo Anual de 18 meses iniciales de ejecución, incluyendo Plan de Adquisiciones.						
Distribución del POD						
Reunión QRR y Aprobación del POD						

Presupuesto administrativo para UR-L1022			
Tiempo del Equipo de Proyecto (Staff time)		# días	
Jefe de Equipo (VPS/TSP)		40	
Especialista Sectorial Financiero (VPS/FIN)		30	
Especialista Sectorial Transporte(VPS/TSP)		30	
Economista Sectorial (CAR/TSP)		8	
Especialista Adquisiciones (PDP/CUR)		8	
Especialista de Salvaguardias		8	
Abogado (LEG/SGO)		8	
Asistente de Proyecto (VPS/TSP)		8	
Subtotal		140	
Misiones del Equipo de Proyecto	viático	ticket	Costo US\$
Orientación/ Análisis desde HQ	2 x 6 x US\$174	2xUS\$6,500	\$15,088
Orientación/ Análisis desde COF/CAR	3 x 5 x US\$174	3xUS\$180	\$3,150
<b>Subtotal</b>			<b>\$18,238</b>
Consultores	US\$/día	# días	Costo US\$
Estudio de factibilidad técnica/económica e indicadores	250	40	\$10,000
Análisis factibilidad estructura legal/financiera propuesta	500	30	\$15,000
Plan de adquisiciones/Consultor COF	250	20	\$5,000
<b>Subtotal</b>			<b>\$30,000</b>
<b>TOTAL PRESUPUESTO ADMINISTRATIVO</b>			<b>\$48,238</b>