

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

URUGUAY

PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO DE MONTEVIDEO

(UR-L1025)

PROPUESTA DE PRESTAMO

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Esteban Diez-Roux (INE/TSP), Jefe de Equipo; y los miembros: Felipe Targa, Rosana Brandao y Giovanna Mahfouz (INE/TSP); Andrés Pereyra (TSP/CUR); y Javier Cayo (LEG/SGO).

CONTENIDO

I.	DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS.....	2
A.	Antecedentes, problema, estrategia y justificación.....	2
B.	Objetivo y componentes	5
C.	Costos y financiamiento	7
D.	Marco de Resultados e indicadores claves	7
II.	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS.....	8
A.	Instrumentos financieros.....	8
B.	Riesgos ambientales y sociales	9
C.	Riesgos fiduciarios.....	11
D.	Otros riesgos.....	11
III.	PLAN DE IMPLANTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN	12
A.	Resumen de medidas de implantación.....	12
B.	Resumen de medidas para el monitoreo de resultados	14
C.	Actividades de diseño de importancia después de la aprobación	14

ANEXOS	
ANEXO I:	Marco de Resultados
ANEXO II:	Resumen del Plan de Adquisiciones

ENLACES ELECTRÓNICOS
REQUERIDOS
1. Plan Operativo Anual (POA): http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1619974
2. Esquema de Monitoreo y Evaluación: http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1645648
3. Plan de Gestión Ambiental y Social (IGAS): http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1619813
4. Plan de Adquisiciones: http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1621967
5. Filtro de política de salvaguardias (SPF) y Formulario de Análisis de Salvaguardias (SSF) http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1667709
OPCIONALES
1. Análisis de la oferta y demanda de transporte en Montevideo (2007) Caracterización de la oferta http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1645503 Análisis de la demanda http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1645507 Diagnóstico de la situación actual http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1645510
2. Análisis de opciones técnicas y de diseño Discusión y propuesta de alternativas tecnológicas por corredor http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1645527 Simulación macro de las alternativas propuestas http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1645531 Desarrollo de propuestas de movilidad de carga http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1645538 Desarrollo de propuestas de tráfico y transporte no motorizado http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1645542 Propuesta de integración tarifaria http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1645548
3. Evaluación y selección de alternativas http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1645559
4. Análisis socioeconómico y evaluación financiera global y por ruta http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1645624
5. Recomendaciones legales para la implantación y propuesta de organización institucional http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1645621
6. Lineamientos para la estrategia de implantación. http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getDocument.aspx?DOCNUM=1645628

SIGLAS Y ABREVIATURAS

CT	Cooperación Técnica
EPBU	La Estrategia de País del Banco con Uruguay
EVA	Evaluaciones de Viabilidad Ambiental de Localización
IMM	Intendencia Municipal de Montevideo
JCF	Japanese Trust Fund for Consultancy Services
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
POA	Plan Operativo Anual
POT	Plan de Ordenamiento Territorial
PSU	Plan de Saneamiento Urbano
STM	Sistema de Transporte Metropolitano
UEPMU	Unidad Ejecutiva del Plan de Movilidad Urbana

RESUMEN DEL PROGRAMA
URUGUAY
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO DE MONTEVIDEO
(UR-L1025)

TÉRMINOS Y CONDICIONES FINANCIERAS				
Prestatario: República Oriental del Uruguay Organismo Ejecutor: Intendencia Municipal de Montevideo (IMM)			Plazo de amortización:	25 años
			Periodo de gracia:	4 años
Fuente	Monto (millones de US\$)		Periodo de desembolso:	4 años
BID (CO)	80	80%	Tasa de interés:	Ajustable/Libor
Local	20	20%	Inspección y vigilancia:	*
Otro/Cofinanciamiento	0	0%	Comisión de crédito:	*
Total	100	100%	Moneda:	Dólares Estadounidenses de la Facilidad Unimonetaria
ESQUEMA DEL PROGRAMA				
<p>Objetivo y Descripción: El propósito del Programa es contribuir a mejorar las condiciones de movilidad y eficiencia del sistema de transporte urbano de Montevideo, mediante la adecuación de infraestructura para el transporte público colectivo y la racionalización de sus servicios, ofreciendo a los ciudadanos un sistema de transporte accesible, seguro, eficiente y sustentable.</p> <p>Para el logro de los objetivos propuestos, el Programa financiará obras de infraestructura y medidas de gestión dirigidas a la implementación de un sistema moderno de transporte público. En particular, el Programa incluirá la reestructuración y racionalización del esquema de rutas y servicios de transporte público colectivo, la implantación de sistemas de prepago y cobro electrónico de tarifa, la implantación de sistemas tecnológicos para la gestión de flota y control operacional, la construcción y adecuación de infraestructura prioritaria para el transporte público colectivo (adecuación de corredores con carriles exclusivos y preferenciales para buses y estaciones terminales), la modernización de la red semafórica, la adecuación y ampliación de la red de ciclovías, y la rehabilitación de la red vial en los corredores de influencia del transporte público.</p>				
<p>Condición contractual especial previa al primer desembolso:</p> <p>Presentar evidencia de la suscripción de un convenio subsidiario entre el Prestatario y el Organismo Ejecutor en los términos descritos en el ¶2.1.</p>				
<p>Condición especial de ejecución del Programa:</p> <p>El Organismo Ejecutor presentará al Banco, de forma anual, la rendición de cuentas presentada a la Junta Departamental, la cual contiene su situación institucional y financiera.</p>				
<p>Fondo Rotatorio: Se establecerá un fondo rotatorio de hasta 10% del monto del préstamo, este monto se justifica debido al alto valor de algunos contratos de obras.</p>				
<p>Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna</p>				
<p>El Programa es coherente con la Estrategia de País: Si <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p>				
<p>El Programa califica como: SEQ <input type="checkbox"/> PTI <input type="checkbox"/> Geográfica <input type="checkbox"/> % Beneficiarios <input type="checkbox"/></p>				

* La comisión de crédito y de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de cargos financieros del Banco, de conformidad con las disposiciones aplicables de la política del Banco sobre metodología para el cálculo de cargos para préstamos del capital ordinario. En ningún caso la comisión de crédito podrá exceder del 0,75%, ni la comisión de inspección y vigilancia exceder, en un semestre determinado, lo que resulte de aplicar el 1% al monto del Financiamiento, dividido por el número de semestres comprendido en el plazo original de desembolsos.

I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, problema, estrategia y justificación

- 1.1 Aproximadamente el 53% de la población total del Uruguay vive en el área metropolitana de Montevideo. El Censo de 2004 reveló que en Montevideo¹ vivían 1,3 millones de personas y en el área metropolitana 1,7 millones². Aunque Montevideo se extiende sobre un área de 529 Km², la mayor parte de la población (96%) habita en la región urbana, correspondiente al 37% del territorio. Montevideo genera aproximadamente el 58% del Producto Interno Bruto (PIB) nacional.
- 1.2 **Demanda de transporte.** De acuerdo a la última encuesta de origen-destino (2007), en Montevideo se realizan 3,4 millones de viajes diarios, de los cuales 46,1% son en bus, 26,6% a pie, 17,3% en automóvil particular y 3,3% en bicicleta³. El trabajo es el principal motivo de los viajes (44,5%), sin tener en cuenta el regreso al hogar, seguido del estudio (18,3%). El 10,2% de los viajes que se realizan en la ciudad tienen como propósito actividades de ocio y los desplazamientos por razones de salud representan 4.3% de los viajes.
- 1.3 **El transporte público.** El servicio de transporte público colectivo de pasajeros en Montevideo es prestado por cinco empresas operadoras⁴, las cuales cuentan con una flota de 1.489 vehículos (empleando alrededor de 6.300 personas). Esta flota está distribuida en 140 rutas, en las que los buses operan sin ningún tipo de prioridad o preferencia de circulación sobre el resto del tráfico. De los cinco operadores, CUTCSA y COMESA son sociedades anónimas con aproximadamente el 50% de los trabajadores son accionistas y COETC, UCOT y RAINCOOP son cooperativas con aproximadamente el 2% de los trabajadores como empleados⁵.
- 1.4 El esquema tarifario vigente para el transporte público colectivo consiste en una tarifa plana de 13,50 pesos (US\$ 0,69), el 60% del territorio tiene un descuento sustancial del 50% del precio para el perímetro del departamento, mientras que

¹ La división política del Uruguay consiste en 19 departamentos, uno de los cuales es Montevideo. El concepto de departamento y municipalidad de Montevideo hace referencia a la misma división política.

² El área metropolitana de Montevideo incluye población de los departamentos de Canelones y San José.

³ En las zonas Centro-Norte de la ciudad (e.g., Villa Española, Maroñas, Jardines del Hipódromo, Curva de Maroñas, Barrio Borro y Piedras Blancas), la mayoría de los viajes se realizan a pie (con un máximo de 69,5% en el sector de Maroñas). En la parte Oeste de la ciudad (e.g., Casabo, Cerro Norte, Paso de la Arena, La Teja y Cerro) así como en el Centro y en la Ciudad Vieja, más del 58% de los viajes se realizan en transporte público.

⁴ La principal empresa es CUTCSA con 1.034 unidades (65% de la flota en Montevideo (963) y 61,8% de la demanda). Los otros cuatro operadores están asociados en Transportistas Unidos de Pasajeros de Capital e Interior (TUPCI).

⁵ Adicionalmente, existen empresas que operan servicios suburbanos entre los departamentos de Canelones y San José y Montevideo: SOLFI, COETC INTER(ex CODET), UCOT-INTER (antigua CUTU), CUTCSA-INTER, CASANOVA, CITA, TALA-PANDO-MVD, SAN ANTONIO, CITA y RAINCOOP.

para los recorridos suburbanos la tarifa es variable según la distancia recorrida. Adicionalmente, existen viajes subsidiados (estudiantes y jubilados) con descuentos que varían entre el 70, 50% y 30% del valor de la tarifa normal, así como esquemas de descuentos y tarifas de transbordo. De acuerdo al registro anual de boletos vendidos, la demanda de pasajeros había caído en más de una tercera parte durante la década 1994-2004, para después recuperarse en los últimos cuatro años con un incremento anual promedio del 7%. Sin embargo, la productividad del sistema es relativamente baja con índices de pasajero-kilómetro (IPK) promedio inferiores a 2 en casi todas las empresas⁶.

- 1.5 **El problema.** Montevideo es una ciudad con particularidades específicas relacionadas con su desarrollo urbano y la adaptación de sus patrones de movilidad, resultado de los cambios en la dinámica económica, social y urbana de los últimos años. Estos cambios, como la crisis económica del año 2002, han afectado los patrones de movilidad urbana, desde el punto de vista del reparto modal como de la distribución geográfica de la demanda. En términos de desarrollo urbano, se ha producido un fenómeno de migración poblacional de las zonas centrales hacia sectores periféricos, consolidándose como nuevos centros generadores de viajes⁷. Asimismo, Montevideo se ha expandido como ciudad pero no ha crecido en términos poblacionales.
- 1.6 La dinámica en el desarrollo urbano de la ciudad, que a su vez está relacionada con el comportamiento de la demanda de transporte, contrasta con la oferta de transporte público, la cual ha permanecido ajena a estos cambios estructurales. El esquema de rutas de transporte público ha permanecido prácticamente invariable desde hace varios años, con excepción de modificaciones marginales, e incluso algunas rutas, cuya demanda se ha reducido significativamente, continúan operando. Asimismo, algunos sectores periféricos con desarrollo urbano reciente no cuentan con condiciones adecuadas de acceso, cobertura y frecuencia de servicio.
- 1.7 Además de la necesidad de adecuación de los servicios de transporte público requerida por los cambios recientes en la dinámica urbana, otros factores han venido influenciando una reducción en la eficiencia del sistema. En particular, y como viene ocurriendo en la gran mayoría de las ciudades en el mundo, existe una fuerte tendencia hacia el incremento de la propiedad y uso de vehículos privados, tendencia ligada al aumento del ingreso promedio de la población y al menor valor real de los vehículos. Esta tendencia, y la falta de infraestructura vial con prioridad para el transporte colectivo, ha contribuido a la reducción de la eficiencia y productividad de los servicios de transporte público en Montevideo,

⁶ El IPK mide la productividad de los servicios o rutas de transporte público y determina la viabilidad financiera para los operadores dependiendo la estructura de costos del vehículo y de la empresa en general.

⁷ En sectores como el Centro, la Aguada, y Cordón varias viviendas han sido abandonadas por el incremento en el valor de los arriendos, originándose nuevos asentamientos en sectores más periféricos (e.g., parte norte de la Av. General Flores; Cerrito, Casavalle y Piedras Blancas). Asimismo, sectores sociales de mayor poder adquisitivo fueron trasladando sus lugares de residencia hacia los sectores costeros: desde Punta Carretas a Carrasco, y la Ciudad de la Costa, pasando por Malvín y Buceo.

al operar con bajas velocidades comerciales, especialmente en corredores centrales donde operan mezclados con el resto del tráfico.

- 1.8 **La estrategia para el sector.** La Intendencia Municipal de Montevideo (IMM) ha venido evaluando diferentes modelos de transporte urbano que han sido adoptados recientemente en algunas ciudades latinoamericanas⁸. A partir de los resultados y experiencias exitosas en estas ciudades, viene analizando y desarrollando un modelo que sea aplicable a las características sociales, económicas y urbanas particulares de Montevideo. La estrategia de la IMM reconoce la necesidad de mejorar y revitalizar el sistema de transporte público del área metropolitana, y la importancia del sistema de transporte urbano en la inclusión social y el acceso a oportunidades de desarrollo económico para la población de menores ingresos. El diseño de esta estrategia ha sido consistente con los lineamientos generales establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Montevideo.
- 1.9 En este contexto, la IMM ha desarrollado una propuesta denominada Sistema de Transporte Metropolitano (STM), que contó como punto de partida con la construcción de un conjunto de alternativas conceptuales, orientadas a la racionalización de la oferta actual, bajo criterios de calidad del servicio, productividad, rentabilidad y cobertura. El proceso de reestructuración de la oferta de servicios busca generar una mayor eficiencia global en el sistema, evitando un deterioro en las condiciones de viaje de los usuarios. Asimismo, la estrategia para el STM incluye la provisión de infraestructura prioritaria en corredores de alta demanda y tecnología especializada, así como la definición de un esquema de gestión y operación que permita ofrecer a los ciudadanos un sistema de transporte público accesible, seguro y eficiente.
- 1.10 **La Estrategia de País del Banco con Uruguay (EPBU)** para el periodo 2005-2009 (GN-2398-2), establece que 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. En el área estratégica de disminución de la pobreza e inclusión social, la EPBU le asigna prioridad a las inversiones en transporte urbano para mejorar las condiciones de

⁸ Existe una tendencia de reorientación de políticas de transporte urbano hacia modelos alternativos basados en estrategias de promoción del transporte público colectivo y no motorizado, combinadas con medidas de administración de la demanda y del uso del suelo. Algunos de estos modelos se estructuran a partir del desarrollo de un sistema de *Bus Rapid Transit* (BRT), el cual ha sido altamente exitoso y está siendo implantado en varias ciudades de latinoamericanas. Ciudades como Bogotá, Colombia y Curitiba, Brasil, han desarrollado sistemas que consideran: (i) la implementación de corredores exclusivos o preferenciales para la circulación de buses de alta capacidad; (ii) esquemas de rutas troncales y alimentadoras en redes estructuradas e integradas de transporte público, incorporando el funcionamiento de terminales de trasbordo, sistemas de prepago de tarifas y billete electrónico; (iii) nuevo esquema de remuneración y de gestión del sistema; (iv) ampliación y mejora de las redes de ciclorutas e infraestructura peatonal; (v) administración del uso de suelo coordinadamente con el sistema de transporte; y (vi) mejoras en la administración y gestión del tráfico, entre otros.

vida en las ciudades⁹. El Programa propuesto es consistente con la EPBU en cuanto contribuye a mejorar las condiciones de acceso y movilidad urbana, en particular para la población de menores recursos que depende del transporte público colectivo para desplazarse diariamente a sus lugares de trabajo y estudio, así como a centros de servicios sociales y de recreación.

- 1.11 **Justificación del Programa.** La estrategia de la IMM reconoce la necesidad de mejorar y revitalizar el sistema de transporte público en Montevideo, y la importancia de éste sistema en las condiciones de movilidad de la población y de acceso a oportunidades de desarrollo económico y social. En este contexto, el STM representa una alternativa viable para mejorar los problemas del sector, reduciendo los tiempos de viaje de la población, mejorando la rentabilidad en la prestación del servicio y contribuyendo a mejorar la calidad del aire. Contar con un sistema de transporte eficiente es vital para el funcionamiento de la ciudad y su competitividad, y el STM busca asegurar una movilidad eficiente dándole prioridad a modos que son socialmente más equitativos y ambientalmente sostenibles. También se reconoce la importancia del transporte urbano en la movilidad y productividad de Montevideo, en donde se genera gran parte del PIB nacional, siendo éste un aspecto fundamental para mejorar la competitividad global de la economía uruguaya.
- 1.12 El Banco ha participado activamente en el proceso de planificación del transporte urbano en Montevideo y ha apoyado el fortalecimiento institucional del sector. En 1992 el Banco financió el Plan de Tráfico y Transporte para Montevideo. Para poder preparar y dimensionar el presente Programa, el Banco aprobó fondos de Cooperación Técnica (CT) no reembolsables (US\$720.000, ATN/JC-9989-UR) del *Japanese Trust Fund for Consultancy Services (JCF)*. Con esta CT se contrataron servicios de asistencia técnica y capacitación en modelos de planificación de transporte urbano, incluyendo modelos de demanda de viajes y modelos de micro-simulación de tráfico. Asimismo, se elaboraron los diseños de proyecto ejecutivo (ingeniería de detalle) y los análisis de factibilidad financiera, económica, socio-ambiental, institucional y legal de las alternativas consideradas. En las referencias electrónicas se encuentran los principales productos de la CT.

B. Objetivo y componentes

- 1.13 El **propósito** del Programa es contribuir a mejorar las condiciones de movilidad y eficiencia del sistema de transporte urbano de Montevideo, mediante la adecuación de infraestructura para el transporte público colectivo y la racionalización de sus servicios, ofreciendo a los ciudadanos un sistema de transporte accesible, seguro, eficiente y sustentable.
- 1.14 Para el logro de los objetivos propuestos, el Programa financiará obras de infraestructura y medidas de gestión dirigidas a la implementación de un sistema

⁹ En particular, la EPBU establece que el Banco apoyará al Uruguay a través de “asistencia para mejorar los servicios de transporte urbano con miras a aumentar el acceso, sobre todo para los sectores de bajos recursos, a los servicios de salud y educación y al mercado laboral.”

moderno de transporte público. En particular, el Programa incluirá la reestructuración y racionalización del esquema de rutas y servicios de transporte público colectivo, la implantación de sistemas de prepago y cobro electrónico de tarifa, la implantación de sistemas tecnológicos para la gestión de flota y control operacional, la construcción y adecuación de infraestructura prioritaria para el transporte público colectivo (adecuación de corredores con carriles exclusivos y preferenciales para buses y estaciones terminales), la modernización de la red semafórica, la adecuación y ampliación de la red de ciclovías, y la rehabilitación de la red vial en los corredores de influencia del transporte público.

- 1.15 La operación se estructura como un Programa de Inversión, el cual se estructuraría a partir de los siguientes **componentes**:

1. Componente I: Ingeniería y administración (US\$4 millones)

- 1.16 Este componente incluye la adquisición de equipos tecnológicos e informáticos para el STM a cargo de la IMM, la realización de las campañas de sensibilización y difusión para la implantación del STM, así como las consultas y encuestas permanentes durante la fase de puesta en marcha y evaluación del sistema. También incluirá el monitoreo del Plan de Gestión Ambiental y Social del Programa y la realización de estudios de factibilidad y diseños para futuros corredores y terminales del STM. Asimismo, el componente incluye los costos operativos de administración y gestión del Programa (apoyo y costos incrementales de la UEP), y servicios de consultoría para el apoyo y asesoramiento técnico, supervisión y auditorías.
- 1.17 En el componente también se podrán incluir actividades relacionadas con la implantación de un sistema de gestión operacional y ambiental para el STM, y actividades orientadas a reforzar la capacidad técnica e institucional en la IMM en la planificación estratégica y la gestión del sistema de transporte urbano en Montevideo.

2. Componente II: Inversiones para la mejora del transporte público (US\$86 millones)

- 1.18 Este componente financiará obras y medidas de gestión dirigidas a mejorar el nivel de servicio y la eficiencia del sistema de transporte público colectivo y no motorizado, así como viabilizar la implantación del STM. El componente incluye obras de infraestructura para la adecuación de dos corredores con carriles exclusivos y preferenciales para el transporte público colectivo (Ave. Agraciada/Ave. Garzón y Ave. General Flores) y tres estaciones terminales (Central, Colón e Hipódromo), así como obras de infraestructura complementarias en corredores prioritarios para el transporte público colectivo que incluyen la adecuación de vías complementarias e intercambiadores. También se financiará la compra de terrenos y las expropiaciones que resulten necesarias en las áreas de influencia de las terminales y los corredores, así como inversiones para apoyar la modernización y sincronización semafórica en los corredores de influencia del STM.

C. Costos y financiamiento

- 1.19 El costo total del Programa asciende a US\$100 millones, de los cuales US\$80 millones (80%) provendrán del financiamiento del Banco, y los restantes US\$20 millones (20%) corresponderán a la contrapartida local provenientes del presupuesto de la IMM. Se incluyen un monto relativamente alto de imprevistos (US\$10 millones) dado las variaciones observadas en contratos de obras viales recientes en Uruguay. La estructura de financiamiento del Programa, con los costos estimados por componentes, se presentan en el siguiente cuadro:

CATEGORÍA DE INVERSIÓN		Fuente de financiamiento (miles de US\$)			
		BID	IMM	Total	%
1	Ingeniería y administración	1.190	2.810	4.000	4.0%
1.1	Tecnología y equipamiento informático	0	200	200	0,2%
1.2	Campaña de sensibilización y difusión	0	500	500	0,5%
1.3	Consultas y encuestas permanentes	615	0	615	0,6%
1.4	Monitoreo Plan de Gestión Ambiental y Social	400	0	400	0,4%
1.5	Estudios y diseños futuros corredores y terminales	0	610	610	0.6%
1.6	Unidad Ejecutiva del Programa	0	1.500	1.500	1,5%
1.7	Auditoría financiera	175		175	0.2%
2	Inversiones para la mejora del transporte público	78.810	7.190	86.000	86.0%
2.1	Corredor exclusivo Agraciada - Garzón (tramos Agraciada)	7.670	0	7.670	7,7%
2.2	Corredor exclusivo Agraciada - Garzón (tramo Garzón)	22.348	0	22.348	22,3%
2.3	Corredor exclusivo General Flores	11.078	0	11.078	11,1%
2.4	Corredores alternativos pintados	1.493	307	1.800	1.8%
2.5	Sincronización semafórica	1.000	0	1.000	1,0%
2.6	Vías complementarias	13.701	6.883	20.584	20.6%
2.7	Terrenos	5.000	0	5.000	5,0%
2.8	Terminales e intercambiadores	16.520	0	16.520	16,5%
3	Imprevistos y escalamiento de costos		10.000	10.000	10,0%
TOTAL		80.000	20.000	100.000	100%
Participación		80%	20%		

D. Marco de Resultados e indicadores claves

- 1.20 Los resultados del Programa estarán relacionados con la mejora en las condiciones de movilidad y eficiencia del sistema de transporte urbano de Montevideo, a través de la adecuación de infraestructura para el transporte público colectivo y la racionalización de sus servicios. Adicionalmente, se busca ofrecer a la población de Montevideo un sistema de transporte accesible, seguro, eficiente y sustentable.
- 1.21 En particular, con las obras de infraestructura para la adecuación de los corredores con carriles exclusivos/preferenciales, así como en vías complementarias e

intercambiadores, y con la modernización en la red semafórica, se espera contribuir a mejorar la movilidad de los usuarios del transporte público, representada en un aumento de las velocidades promedio de viaje en los corredores principales del STM. Asimismo, con la reestructuración y racionalización del esquema de rutas y servicios de transporte público, en conjunto con la implantación de sistemas tecnológicos de pago de tarifa y de gestión de flota y control operacional, se espera contribuir a mejorar la eficiencia del sistema, representada en una mayor productividad de los servicios (IPK).

- 1.22 Adicionalmente, se espera contribuir a mejorar indicadores relacionados con el nivel de accidentalidad en los corredores principales del STM y a reducir las emisiones contaminantes en la ciudad, aunque estos efectos no son directamente atribuibles a los componentes del Programa.

Indicadores Clave	Tiempo de Medición	Razón para su selección
Aumento de la velocidad comercial promedio para los servicios de transporte público colectivo en los principales corredores del STM	Antes de iniciadas las obras (línea base) y después de adecuada la infraestructura y racionalizados los servicios	Es un indicador asociado al tiempo de viaje de los usuarios en el sistema y es de fácil medición
Aumento del índice de pasajeros-kilómetro promedio en todas las rutas y servicios de transporte público colectivo	Antes de iniciadas las obras (línea base) y después de adecuada la infraestructura y racionalizados los servicios	Es un indicador que refleja la productividad de los servicios y en general la eficiencia de todo el sistema
Reducción del número de accidentes de tránsito en los principales corredores del STM	Durante la ejecución del Programa. Hace parte de las estadísticas de accidentalidad de la IMM	Es un indicador que refleja una externalidad positiva, no directamente atribuible al Programa, y hace parte del sistema de monitoreo de la IMM
Reducción de las emisiones contaminantes en la ciudad	Durante la ejecución del Programa. Hace parte del sistema de monitoreo de la calidad del aire de la IMM	Es un indicador que refleja una externalidad positiva, no directamente atribuible al Programa, y hace parte del sistema de monitoreo de la IMM

II. ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO Y PRINCIPALES RIESGOS

A. Instrumentos financieros

- 2.1 El prestatario será la República Oriental del Uruguay. Sin embargo, el ente responsable por la ejecución del Programa, así como del aporte de contrapartida local y otras obligaciones contractuales, será la IMM. El préstamo será en dólares con cargo a los recursos de la Facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario. Entre el Prestatario y la IMM se suscribirá un convenio subsidiario en el cual se

establecerán, entre otros, los siguientes aspectos: (i) los términos y condiciones bajo los cuales el prestatario realizará la transferencia de los recursos del financiamiento a la IMM; y (ii) las responsabilidades de la IMM como organismo ejecutor del Programa, en particular, su compromiso de utilizar los recursos del Programa, aportar los recursos de contrapartida y de cumplir con las obligaciones de ejecución previstas en el contrato de préstamo. La suscripción del convenio subsidiario entre las partes constituye una **condición previa al primer desembolso de los recursos del préstamo**.

- 2.2 La operación se estructura como un Programa de inversión, con un costo total estimado de US\$ 100 millones, que serán financiados en un 80% (US\$ 80 millones) por el Banco con cargo a recursos del Capital Ordinario, y el restante 20% (US\$ 20 millones) corresponderá al aporte local. El plazo de ejecución previsto es de cuatro años a partir de la vigencia del Contrato de Préstamo, con un cronograma de desembolsos del financiamiento que se resume a continuación:

Año	2008	2009	2010	2011	Total BID
Monto (US\$ miles)	6.100	20.100	45.500	8.300	80.000
Porcentaje	8%	25%	57%	10%	100%

B. Riesgos ambientales y sociales

- 2.3 El presente Programa ha sido clasificado como categoría B. La IMM preparó un Análisis Ambiental y Social para el Programa. Las intervenciones previstas por el Programa no generarán impactos socio-ambientales negativos significativos, dado que la mayor parte de los corredores viales a ser intervenidos se encuentran en operación, en áreas urbanas consolidadas. De forma general, se puede afirmar que aquellos impactos negativos identificados son localizados, reversibles y temporales, ligados a las actividades inherentes a la ejecución de obras viales. En ese sentido, dichos impactos pueden ser fácilmente minimizados mediante la adopción de medidas preventivas y procedimientos adecuados.
- 2.4 Las obras de infraestructura contempladas sobre los corredores de Ave. Agraciada, Ave. Garzón y Ave. General Flores son técnicamente sencillas y muchas de ellas se concentran sobre el área del cantero central de los mismos, donde se llevarán a cabo las adecuaciones para el establecimiento de los carriles exclusivos de transporte público colectivo. Adicionalmente, se prevén intervenciones sobre las calzadas con el propósito de lograr el ensanchamiento de ciertas vías y la adecuación urbanística del corredor.
- 2.5 Las expropiaciones requeridas para las obras viales son menores y puntuales, siendo ocho viviendas de clase media ubicadas sobre una de las calles que compone el corredor Ave. Garzón. Dichas expropiaciones serán realizadas conforme a los lineamientos de la Ley de Expropiación Nacional, de acuerdo a precios de mercado. No fueron identificados casos de afectaciones a poblaciones de bajos ingresos, pero en el caso de que ocurran estas serán realizadas siguiendo los lineamientos de la Política de Reasentamiento del Banco (OP-710). A su vez, la IMM cuenta con amplia experiencia previa en este sentido, adquirida mediante

la ejecución de cuatro préstamos financiados por el Banco en materia de saneamiento básico.

- 2.6 En lo referente a las tres estaciones terminales previstas bajo el Programa, las obras han sido evaluadas bajo los criterios de las Evaluaciones de Viabilidad Ambiental de Localización (EVAL) y los requisitos ambientales establecidos bajo la normativa local, con resultados satisfactorios. Los predios identificados para la construcción de las terminales son terrenos baldíos. Un terreno, proveniente del MTOP donde funcionará la Terminal Colón, ya está en poder de la IMM, en virtud de un reciente convenio firmado entre las dos instituciones. El segundo de los terrenos, perteneciente al Banco de Previsión Social pasará a ser propiedad de la IMM como resultado de un proceso de canje de predios gestionado por la IMM que cuenta con la anuencia del BPS. El tercer predio, previsto para la estación Central, es propiedad de un particular y por ende deberá ser expropiado. Dos de los terrenos linderos al área prevista para la Terminal Hipódromo han sido designados como Patrimonio Histórico por Ley N° 17.006/98 en virtud de que constituyen las áreas originales del Hipódromo de Maroñas. La IMM ha iniciado los contactos con la Comisión Nacional de Patrimonio Histórico, solicitando la desafectación de dichos padrones, a efectos de que en una futura etapa puedan ser utilizados en una eventual ampliación de la Terminal.
- 2.7 Otros potenciales impactos asociados a la ejecución de las obras viales contempladas incluyen: molestias y riesgos vinculados a la circulación de vehículos y peatones en las zonas de obra, así como afectaciones a la población residente y a las edificaciones lindantes; y riesgos de degradación ambiental en las canteras y áreas de explotación, desechos y transporte de materiales. Sin embargo, dichos impactos son ampliamente conocidos y serían mitigados por medio de una adecuada gestión ambiental por parte de las empresas contratistas seleccionadas, las cuales deberán atenerse a las directivas del Manual Ambiental para Obras y Actividades del Sector Vial de la DNV, el cual hará parte de los pliegos de licitación de las obras del Programa como un mejoramiento de la gestión ambiental institucional de la IMM.
- 2.8 Finalmente, vale la pena indicar que el Programa propuesto traerá asociado una serie de beneficios socio-ambientales, incluyendo: (i) una reducción en la contaminación atmosférica y sonora, producto de las mejoras en la circulación vial y la reducción en la congestión vehicular en los corredores de alta demanda; (ii) una mejora en la calidad de vida de los usuarios, mediante la reducción en los tiempos de viaje y la mejora en el acceso a centros de empleo, salud, educación y esparcimiento; y (iii) la reducción de fatalidades y lesiones ocasionadas por accidentes de tránsito, producto de las mejoras en las condiciones de circulación. Informaciones más detalladas se encuentran en el IGAS anexo.

C. Riesgos fiduciarios

- 2.9 Aunque la IMM ya ha ejecutado varias operaciones con el Banco, ésta sería la primera en el sector de transporte urbano¹⁰.
- 2.10 Como parte de las actividades de preparación del Programa, se realizó un análisis del impacto que tendría la financiación del Programa en las cuentas fiscales y la deuda pública de la IMM. Esta evaluación permitió establecer que la IMM podría hacer frente a todas sus obligaciones, incluyendo las derivadas de su actividad normal y aquellas derivadas del Programa: recursos de contrapartida local para la ejecución, gastos financieros y amortización de la deuda. Los resultados de este análisis se encuentran en las referencias electrónicas. Durante la ejecución del Programa el Banco monitoreará la evolución de la situación fiscal e institucional de la IMM a través de los informes de rendición de cuentas que la IMM presenta a la Junta Departamental anualmente. Se establece como **condición especial de ejecución** del Programa la presentación anual de dichos informes al Banco.
- 2.11 La IMM ejecutará el Programa a través de la Unidad Ejecutiva del Plan de Movilidad Urbana (UEPMU). En la estructura de la IMM, la UEPMU depende del Departamento de Acondicionamiento Urbano, al nivel de una Unidad. Como parte de las actividades de preparación del Programa, se utilizó la herramienta SECI del Banco para evaluar la disponibilidad de recursos para cumplir con los requerimientos del Banco relacionados con la gestión técnica y administrativa, el sistema de control y la auditoria externa. En general, la aplicación del SECI indicó que la IMM/UEPMU presenta una capacidad institucional satisfactoria, con un grado de desarrollo satisfactorio y riesgo bajo.

D. Otros riesgos

- 2.12 El principal riesgo relacionado con la ejecución del Programa está asociado con el proceso de negociación con los operadores de transporte público colectivo para el acuerdo sobre el nuevo esquema de gestión y operación del sistema. Este proceso también requerirá de la coordinación con organismos nacionales, particularmente con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP), en lo relacionado con las rutas de transporte intermunicipal, reguladas por el propio MTOP. Estas definiciones deberán darse durante la ejecución del Programa, para lo cual la IMM contará con el apoyo del equipo de proyecto del Banco y de consultores internacionales con amplia experiencia en la reorganización de sistemas de transporte público en ciudades latinoamericanas. A partir de estos procesos, se

¹⁰ Plan de Saneamiento Urbano (PSU) de Montevideo etapas I (préstamo 76/IC-UR, 1981, ejecutado), II (préstamo 575/OC-UR, 1990-98, ejecutado), III (préstamo 948/OC-UR, 1996-2007, ejecutado), IV (préstamo 1819/OCUR, 2007, en ejecución) y el Programa de Modernización de la Gestión (préstamo 1425/OC-UR, 2002, en ejecución).

deberán definir todas las especificaciones para la elaboración de una estrategia detallada de implantación y puesta en marcha del nuevo esquema de rutas y servicios del STM.

III. PLAN DE IMPLANTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN

A. Resumen de medidas de implantación

- 3.1 El organismo ejecutor del Programa será la IMM, a través de la UEPMU¹¹ dependiente del Departamento de Acondicionamiento Urbano. La UEPMU trabaja en estrecha relación con la División de Tránsito y Transporte y con la División de Vialidad en todos los temas relacionados con la regulación y control del tránsito y transporte, y con la licitación de obras de infraestructura. La UEPMU cuenta con funcionarios de planta capacitados y una organización eficiente para el control físico y financiero de sus proyectos. Este grupo se ha equipado y fortalecido institucionalmente con el apoyo de la CT (§1.12) y será reforzado con actividades de fortalecimiento institucional de este Programa.
- 3.2 La UEPMU tendrá las siguientes responsabilidades: (i) planificación de las inversiones del Programa; (ii) preparación y seguimiento de los procesos de licitación de las obras, adquisición de bienes y consultorías; (iii) control, seguimiento y fiscalización de obras; (iv) coordinación y supervisión del Plan de Gestión Ambiental y Social y verificación de la implantación de las medidas de mitigación ambiental; (v) control de contabilidad y archivo, presentación de solicitudes de desembolso y rendición de cuentas; (vi) elaboración de los informes del Programa; (vii) presentación de evidencia del cumplimiento de cláusulas contractuales; y (viii) seguimiento y evaluación de resultados.
- 3.3 **Adquisición de obras, bienes y servicios.** Las adquisiciones y las contrataciones del Programa se realizarán de conformidad con las “Políticas para Adquisición de Obras y Bienes Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo” (GN-2349-7) y las “Políticas para la Selección y Contratación de Consultores Financiados por el Banco Interamericano de Desarrollo” (GN-2350-7), respectivamente, ambas de julio de 2006. Cabe destacar que el Banco otorgó en el mes de julio de 2008 la no objeción a los Pliegos de Bases y Condiciones para la contratación de las obras de Señalización Horizontal con Pintura Termoplástica, Licitación Pública Nacional PMU 001/2008, con un monto referencial de US\$ 2:000.000 proceso que la IMM ha adelantado ad-referendum de la aprobación de

¹¹ Por resolución del Intendente Municipal de Montevideo del 2 de octubre de 2006, se creó la UEPMU con el objetivo de: (i) elaborar el plan anual de gestión del STM e informes semestrales de avance para la Comisión Permanente del Plan de Movilidad Urbana (CPPMU), la cual la integran los Directores Generales de los Departamentos de Acondicionamiento Urbano, Descentralización y Planificación; (ii) diseñar y evaluar las alternativas para cada componente del STM; (iii) analizar la factibilidad institucional y legal del STM propuesto; (iv) formular planes de obras de infraestructura y acciones; (v) elaborar pliegos de especificaciones para licitar el diseño y construcción de obras de infraestructura y demás servicios para la operación del sistema; y (vi) elaborar un plan de comunicación hacia la comunidad.

la operación, enteramente en conformidad con las mencionadas políticas y utilizando los pliegos estándar del Banco. La IMM obtuvo la no objeción del AEA en la misma fecha.

- 3.4 **Financiación retroactiva y reconocimiento de gastos previos.** El Banco financiará retroactivamente y reconocerá gastos incurridos como resultado de actividades emprendidas por la IMM que se enmarcan dentro de los componentes del actual Programa, siempre y cuando las mismas hayan sido realizadas dentro de los 18 meses previos a la aprobación de la operación por el Directorio del Banco. El monto total de financiación retroactiva se limita a US\$ 4, 5 millones y el monto de reconocimiento de gastos de contrapartida se limita a US\$ 2 millones. Estos montos corresponde principalmente a inversiones en la adecuación de vialidad complementaria.
- 3.5 **Desembolsos.** Las solicitudes de desembolsos serán respaldadas con los documentos de soporte requeridos por el Banco de acuerdo con la modalidad de supervisión “ex-ante”. Sin embargo, si el Banco considera que existe una adecuada capacidad institucional comprobada en materia de administración financiera y control, se podrá determinar que la operación sea supervisada siguiendo los lineamientos de la modalidad “ex-post”.
- 3.6 **Estados financieros y auditoría.** Durante la ejecución, la IMM presentará anualmente los estados financieros del Programa debidamente auditados por una firma de auditores independiente aceptable al Banco y de acuerdo con sus requerimientos (Documento AF-100 y AF-300) o por el Organismo Fiscalizador de Control del Gobierno del Uruguay (Tribunal de Cuentas de la República). En la selección y contratación de la firma se utilizarán los procedimientos establecidos en el Documento AF-200. Los Términos de Referencia de la auditoría operacional financiera serán previamente aprobados por el Banco (Documentos AF-400 y AF-500). Los estados financieros anuales serán presentados dentro de los 120 días de finalizado el año fiscal, mientras que los de cierre del Programa se presentarán dentro de los 120 días posteriores al último desembolso. En caso de optar por una firma auditora, los costos de la auditoría externa formarán parte del costo del Programa, de lo contrario serán costos de contrapartida local.
- 3.7 **Fondo rotatorio.** Se deberán establecer cuentas contables y/o bancarias separadas para el manejo de los recursos del Programa que provienen del financiamiento y de la contrapartida. Con cargo al financiamiento, y después de haberse cumplido todas las condiciones previas al primer desembolso, el Banco podrá adelantar recursos para establecer un Fondo Rotatorio de hasta un 10% del total del mismo. El monto para el fondo rotatorio se justifica debido al valor de algunos contratos de obras que pueden llegar a ser de hasta el 20% del monto total del Programa, por lo que un 5% no sería suficiente para realizar los desembolsos necesarios. El procesamiento de las solicitudes de desembolso será efectuado teniendo en consideración el avance de la ejecución del Programa con relación a las tareas y actividades contenidas en el Plan Operativo Anual (POA), pudiendo utilizarse las

modalidades de Reembolso de Gastos Efectuados y Pagos Directos además de la del Fondo Rotatorio. La IMM será responsable de preparar las solicitudes de desembolso en nombre del Prestatario, y preparar los informes semestrales de la situación de dicho fondo al cierre de cada semestre calendario, los que serán revisados por el Banco en ocasión de las visitas financieras pertinentes.

B. Resumen de medidas para el monitoreo de resultados

- 3.8 El esquema de monitoreo del Programa incluye misiones de administración, informes de progreso semestrales, procedimientos para la elaboración del POA, auditorías anuales, y la realización de evaluaciones específicas a ser desarrolladas durante la ejecución del Programa. El detalle de estas actividades se presenta en las referencias electrónicas.

C. Actividades de diseño de importancia después de la aprobación

- 3.9 Aunque los diseños finales del componente de inversiones para la mejora del transporte público, en particular las obras de infraestructura en los corredores y terminales, están prácticamente finalizados, aún no se ha acordado con los operadores el nuevo esquema de gestión y operación del sistema. El Banco continuará apoyando y acompañamiento a la IMM en el proceso de negociación e implantación del nuevo esquema de gestión y operación de los servicios de transporte público colectivo.

URUGUAY
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO DE MONTEVIDEO (UR-L1025)

MARCO DE RESULTADOS

MATRIZ DE INDICADORES

OBJETIVO DEL PROGRAMA	<p>El propósito del Programa es contribuir a mejorar las condiciones de movilidad y eficiencia del sistema de transporte urbano de Montevideo, mediante la adecuación de infraestructura para el transporte público colectivo y la racionalización de sus servicios, ofreciendo a los ciudadanos un sistema de transporte accesible, seguro, eficiente y sustentable.</p> <p>Para el logro de los objetivos propuestos, el Programa financiará obras de infraestructura y medidas de gestión dirigidas a la implementación de un sistema moderno de transporte público. En particular, el Programa incluirá la reestructuración y racionalización del esquema de rutas y servicios de transporte público colectivo, la implantación de sistemas de prepago y cobro electrónico de tarifa, la implantación de sistemas tecnológicos para la gestión de flota y control operacional, la construcción y adecuación de infraestructura prioritaria para el transporte público colectivo (adecuación de corredores con carriles exclusivos y preferenciales para buses y estaciones terminales), la modernización de la red semafórica, la adecuación y ampliación de la red de ciclovías, y la rehabilitación de la red vial en los corredores de influencia del transporte público.</p>
--------------------------------------	---

Indicador de Resultados	Línea Base	Meta		Comentarios
Aumento de la velocidad comercial promedio para los servicios de transporte público colectivo en los principales corredores del STM	en km/hr Agraciada: 12 Garzón: 16 Grl. Flores: 15	en km/hr Agraciada: 18 Garzón: 22 Grl. Flores: 22	+50% +38% +47%	Antes de iniciadas las obras (línea base) y después de adecuada la infraestructura y racionalizados los servicios. Es un indicador asociado al tiempo de viaje de los usuarios en el sistema y es de fácil medición
Aumento del índice de pasajeros-kilómetro promedio en todas las rutas y servicios de transporte público colectivo	IPK = 2	IPK = 4	+100%	Antes de iniciadas las obras (línea base) y después de adecuada la infraestructura y racionalizados los servicios. Es un indicador que refleja la productividad de los servicios y en general la eficiencia de todo el sistema
Reducción del número de accidentes de tránsito en los principales corredores del STM	Promedio accidentes/mes 13	Promedio accidentes/mes 10	+20%	Durante la ejecución del Programa. Hace parte de las estadísticas de accidentalidad de la IMM. Es un indicador que refleja una externalidad positiva, no directamente atribuible al Programa, y hace parte del sistema de monitoreo de la IMM
Reducción de las emisiones contaminantes en la ciudad	PM10 (ug/m3) 48	PM10(ug/m3) 44	-10%	Durante la ejecución del Programa. Hace parte del sistema de monitoreo de la calidad del aire de la IMM. Es un indicador que refleja una externalidad positiva, no directamente atribuible al Programa, y hace parte del sistema de monitoreo de la IMM

Ingeniería y administración	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4/Meta
Productos					
Tecnología y equipamiento informático	70%	100%			100%
Campaña de sensibilización y difusión	20%	80%	90%	100%	100%
Consultas y encuestas permanentes	20%	40%	60%	80%	100%
Monitoreo Plan de Gestión Ambiental y Social	0%	40%	80%	100%	100%
Estudios y diseños futuros corredores y terminales	0%		30%	70%	100%
Unidad Ejecutiva del Programa	50%	70%	80%	90%	100%

Inversiones para la mejora del transporte público	Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4/Meta
Productos					
Corredor exclusivo Agraciada - Garzón (tramos Agraciada)	0	2.663	1.142		3.805 km
Corredor exclusivo Agraciada - Garzón (tramo Garzón)	0	4.946	1.237		6.183 km
Corredor exclusivo General Flores	0	2.382	5.558		7.940 km
Corredores alternativos pintados	2.000	16.000			18.000 m2
Sincronización semafórica	0	10	53		63 intersecc.
Vías complementarias	0	13.035	3.259		16.294 km
Terrenos	45.543	53.135			98.678 mts²
Terminales e intercambiadores	0	2.154	1.377		3.531 mts²

Resultados

en km/hr
Agraciada: 18
Garzón: 22
Grl. Flores: 22

IPK =4

velocidad comercial promedio para los servicios de transporte público colectivo en los principales corredores del STM índice de pasajeros-kilómetro promedio en todas las rutas y servicios de transporte público colectivo

URUGUAY
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO DE MONTEVIDEO (UR-L1025)
PLAN DE ADQUISICIONES

1.N° de ref.	2. Descripción de la Adquisición	3.Costo Estimado de la Adquisición en US\$	4.Método de Adquisición	5.Revisión ex-ante o ex-post	6.Fuente de Financiamiento y su porcentaje		7.Fecha Estimadas de contratación o adquisición	8.Estatus (Pendiente, en proceso, adjudicado, cancelado)	9.Comentarios
					BID %	Local %			
1. Bienes y Servicios									
1.1	Terreno Terminal Colón		Canje	Ex-post		100%	Aug-08	Realizado	
1.2	Terreno Terminal Hipódromo		Canje	Ex-post		100%	Aug-08	En proceso	
1.3	Terrenos	5,000,000	Expropiación	Ex-post	100%		Nov-08	Pendiente	
1.4	Tecnología y equipamiento informático	200,000	LPN	Ex-post		100%	permanente	Pendiente	
1.5	Columnas con pescante p/ semáforos	20,000	Comparación de precios	Ex-post	100%		Aug-08	En proceso	
1.6	Campaña de sensibilización y difusión	500,000	LPN	Ex-post		100%	permanente	En proceso	
1.7	Equipos Monitoreo Plan de Gestión Ambiental y Social	400,000	LPN	Ex-ante	100%		Oct-08	Pendiente	
1.8	Sincronización semafórica	1,000,000	LPN	Ex-ante	83%	17%	Oct-08	Pendiente	
1.9	Consultas y encuestas permanentes	615,000	LPN	Ex-ante	100%		permanente	En proceso	
1.10	Otros bienes y servicios	200,000	LPN	Ex-ante	100%		Oct-08	Pendiente	
2. Obras									
2.1	Corredor exclusivo Agraciada - Garzón (Agraciada tramo 1 entre C.M.Ramírez al Viaducto y vías complementarias: San Quintín, Llupes, Mármol, M.H y Obes y Uruguayana)	18,638,500	LPI	Ex-ante	95%	5%		Pendiente	

1.N° de ref.	2. Descripción de la Adquisición	3.Costo Estimado de la Adquisición en US\$	4.Método de Adquisición	5.Revisión ex-ante o ex-post	6.Fuente de Financiamiento y su porcentaje		7.Fechas Estimadas de contratación o adquisición	8.Estatus (Pendiente, en proceso, adjudicado, cancelado)	9.Comentarios
					BID %	Local %			
2.2	Corredor exclusivo Agraciada - Garzón (Agraciada tramo II entre Viaducto y G.Caraballo y Paraguay, Rondeau)	352,000	LPN	Ex-ante	75%	25%		Pendiente	
2.3	Corredor exclusivo Agraciada - Garzón (Viaducto)	3,000,000	LPI	Ex-ante	100%			Pendiente	
2.4	Corredor exclusivo Agraciada - Garzón (tramo Garzón)	22,348,500	LPI	Ex-ante	100%			En proceso	
2.5	Corredor exclusivo General Flores	11,078,000	LPI	Ex-ante	100%			Pendiente	
2.6	Corredores Alternativos Pintados (señalización horizontal en pintura termoplástica)	1,800,000	LPN	Ex-post	83%	17%	set-08	En proceso	
2.7	Corredores Alternativos Pintados (señalización vertical con cartelería)	1,000,000	LPN	Ex-post	100%		Oct-08	En proceso	
2.8	Canalización y Semafotización entorno Edificio Libertad	105,000	LPN	Ex-post	100%		Oct-08	En proceso	
2.9	Terminales Hipódromo	5,300,000	LPI	Ex-ante	100%			Pendiente	
2.10	Terminales Central	3,200,000	LPI	Ex-ante	100%			Pendiente	
2.11	Terminales Colón	3,950,000	LPI	Ex-ante	100%			Pendiente	
2.12	Intercambiador 8 de Octubre y Belloni	4,070,000	LPI	Ex-ante	100%			Pendiente	
2.13	Otras obras menores (cada una menor a USD 3.000.000)	5,113,000	LPN	Ex-ante	100%		Oct-08	Pendiente	

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/08

Uruguay. Préstamo ____/OC-UR a la República Oriental del Uruguay
Programa de Transporte Urbano de Montevideo

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República Oriental del Uruguay, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución de un programa de transporte urbano en Montevideo. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$80.000.000 de la Facilidad Unimonetaria de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y estará sujeto a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen del Proyecto de la Propuesta de Préstamo.