

PERFIL DE PROYECTO (PP)

URUGUAY

DATOS BÁSICOS

Título de Proyecto:	Programa de Transporte Urbano de Montevideo		
Número de Proyecto:	UR-L1025		
Equipo de Proyecto:	Esteban Diez (INE/TSP) Jefe de Equipo; Felipe Targa (INE/TSP); Rosana Brandao (INE/TSP); Fernando Orduz (TSP/CAR); Javier Cayo (LEG/SGO); y Giovanna Mahfouz (INE/TSP)		
Prestatario:	República Oriental del Uruguay		
Organismo Ejecutor:	Intendencia Municipal de Montevideo (IMM)		
Plan de financiamiento:	BID (Capital Ordinario):	US\$	80.000.000
	<u>Local:</u>	<u>US\$</u>	<u>20.000.000</u>
	Total:	US\$	100.000.000
Salvaguardias:	Políticas identificadas:	B.03 y B.11	
	Categoría:	B	

I. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

A. Contexto general

- 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 Montevideo vivían 1,3 millones de personas y en el área metropolitana 1,7 millones. 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.
- 1.2 De acuerdo a la última encuesta de origen-destino (2007), en Montevideo se realizan 3,4 millones de viajes diarios, de los cuales 46% se realizan en bus, 27% a pie, 17% en automóvil particular y 3% en bicicleta. El trabajo es el motivo del 45% de los viajes, sin tener en cuenta el regreso al hogar, seguido de los estudios con el 18% de los viajes. El 10% de los viajes que se realizan en la ciudad tienen como propósito actividades de ocio y los desplazamientos por razones de salud representan 4% de los viajes.
- 1.3 El servicio de transporte público colectivo de pasajeros en Montevideo es prestado por cinco empresas¹, las cuales cuentan con una flota de aproximadamente 1.500 vehículos distribuidos en cerca de 140 rutas, en la que los buses operan sin ningún tipo de prioridad de circulación sobre el resto del tráfico. De los cinco operadores, dos son empresas (sociedades anónimas, en las que aproximadamente el 50% de las acciones pertenecen a los empleados): CUTCSA y COMESA, y tres son cooperativas (aproximadamente el 98% de los trabajadores son socios): COETC, UCOT y RAINCOOP.
- 1.4 El esquema tarifario vigente cuenta con una tarifa plana de 15,50 pesos (US\$ 0,7) a nivel urbano, mientras que a nivel suburbano la tarifa es variable según la distancia de recorrido. Adicionalmente, existen billetes subsidiados (estudiantes y jubilados, entre el 50% y 30% del valor de la tarifa normal) y distintos esquemas de descuentos y billetes de

¹ La principal empresa es CUTCSA con 1.039 unidades (65% de la flota en Montevideo y 61,8% de la demanda). Los otros cuatro operadores están asociados en Transportistas Unidos de Pasajeros de Capital e Interior (TUPCI).

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 de aproximadamente 12%. Sin embargo, la productividad del sistema es relativamente baja con índices de pasajero-kilómetro (IPK) inferiores a 2 en casi todas las empresas².

- 1.5 **Descripción del problema.** Montevideo es una ciudad con particularidades específicas relacionadas al transporte urbano, y su evolución en los últimos años ha estado influenciada por cambios en la dinámica económica, social y urbana. Estos cambios, como la crisis económica del año 2002, han afectado los patrones de movilidad urbana, tanto desde el punto de vista de reparto modal como de distribución de la demanda. En términos de desarrollo urbano, se ha producido un fenómeno de migración poblacional de las zonas centrales hacia sectores periféricos que se han ido consolidando como nuevos centros generadores de demanda. 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 no ha variado desde hace varios años, solo con modificaciones marginales, y algunas rutas, cuya demanda se ha reducido significativamente, continúan incluso operando. Asimismo, algunos sectores periféricos con desarrollo urbano reciente, no cuentan con condiciones adecuadas de acceso, cobertura y frecuencia del servicio de transporte público. Por otro lado, el incremento en el uso y propiedad del automóvil particular, así como la falta de infraestructura vial con prioridad para el transporte colectivo, ha tenido como consecuencia una reducción en la eficiencia y productividad del sistema de transporte público³.
- 1.7 **La estrategia del Gobierno.** La Intendencia Municipal de Montevideo (IMM) ha evaluado modelos de transporte urbano recientemente adoptados por varias ciudades latinoamericanas, y a partir de estas experiencias, viene desarrollando un modelo que sea aplicable a las características particulares de Montevideo. Uno de los puntos de partida de la estrategia de la IMM consiste en 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 servicios busca generar una mayor eficiencia global en el sistema, evitando un deterioro en las condiciones de viaje de los usuarios. Asimismo, la estrategia 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 del sistema que permita ofrecer a los ciudadanos un sistema de transporte público accesible, seguro y eficiente.
- 1.8 **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

² Sistemas de transporte público de buses con índices adecuados de productividad y eficiencia poseen IPKs de aproximadamente 5.

³ El centro de la ciudad se caracteriza por tener una sobreoferta de buses con bajas tasas de ocupación. El factor de ocupación promedio de los buses es de aproximadamente 57%.

integrado. El componente incluye obras de infraestructura para la adecuación de dos corredores con carriles exclusivos para transporte público colectivo (Ave. Agraciada/Ave. Garzón y Ave. General Flores) y tres estaciones terminales (Central, Colón e Hipódromo) con el reacondicionamiento urbano en sus áreas de influencia, así como obras de infraestructura complementarias (corredores prioritarios de transporte público colectivo y adecuación de vías complementarias e intercambiadores); y **(iii) Fortalecimiento institucional (US\$ 10 millones)**, que incluye actividades relacionadas con la implantación de un sistema de gestión operacional y ambiental para el transporte público colectivo, y actividades orientadas a reforzar la capacidad técnica e institucional en la IMM para la planificación estratégica y la gestión del sistema de transporte urbano.

- 1.13 Como resultado, se espera contribuir a: (i) mejorar el nivel de servicio del sistema de transporte público colectivo de Montevideo, a partir de una reducción en el tiempo de viaje de los usuarios, así como una reducción de los costos de operación vehicular y mejora de la productividad y eficiencia de los servicios; (ii) reducción de los índices de accidentalidad en los corredores prioritarios de transporte público y de la contaminación ambiental en la ciudad; y (iii) mejorar la capacidad técnica e institucional en la IMM para la planificación estratégica y la gestión del sistema de transporte urbano en Montevideo.

II. CONOCIMIENTO DEL SECTOR Y ASPECTOS DE DISEÑO DEL PROGRAMA

- 2.1 **Conocimiento del sector.** 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 cofinanció el Plan de Tráfico y Transporte para Montevideo. Sin embargo, el diagnóstico y conocimiento más reciente y detallado del sistema de transporte urbano de Montevideo proviene de un programa de Cooperación Técnica (CT) que viene siendo ejecutado por el Banco desde 2007. En particular, y para poder preparar y dimensionar el presente Programa, el Banco aprobó fondos de CT no reembolsables (US\$ 720.000, ATN/JC-9989-UR) del *Japanese Trust Fund for Consultancy Services (JCF)*. El alcance de la CT consistió en: (i) servicios de asistencia técnica y fortalecimiento institucional en modelos de planificación de transporte urbano, incluyendo modelos de demanda de viajes y modelos de micro-simulación de tráfico; y (ii) asistencia técnica en la preparación del Programa, analizando la factibilidad técnica, financiera, socio-económica, ambiental, institucional y legal de las alternativas consideradas, al igual que la sostenibilidad de las intervenciones. Con los recursos de la CT, y a partir de los resultados de análisis de factibilidad, se están elaborando los diseños de proyecto ejecutivo para licitar las principales obras de infraestructura del Programa.
- 2.2 **Aspectos de diseño del Programa.** El Banco viene apoyando a la IMM en el proceso de negociación con los operadores de transporte público para el acuerdo sobre el nuevo esquema de gestión y operación del sistema. Este apoyo y acompañamiento se viene realizando en 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. El equipo de proyecto del Banco, con el apoyo de consultores internacionales, viene realizando recomendaciones con relación a la definición y funcionalidad de las rutas y servicios, al modelo operacional y de gestión, al esquema institucional y empresarial, al esquema financiero y tarifario, y a las necesidades de regulación y control para el Programa. A partir de éstas definiciones se definirán todas las especificaciones para la elaboración de una estrategia detallada de implantación y

puesta en marcha del Programa. El Banco está procesando una nueva CT para la contratación de servicios de consultoría que incluirán todo el diseño, puesta en marcha y acompañamiento de una estrategia que garantice la transición del actual sistema al nuevo esquema de transporte público colectivo bajo una adecuada operación y gestión.

- 2.3 **Diseño de las obras.** Los proyectos ejecutivos de las obras de infraestructura para la adecuación de dos corredores para transporte público colectivo (Ave. Agraciada/Ave. Garzón y Ave. General Flores) y tres estaciones terminales (Central, Colón e Hipódromo) están siendo elaborados con la CT en ejecución y están previstos ser entregados en el mes de junio de 2008. La IMM viene trabajando en los pliegos de licitación y tiene previsto abrir los primeros procesos licitatorios de obras a partir del mes de julio.

III. SALVAGUARDIAS Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 3.1 **Salvaguardias.** El equipo de proyecto propone la **clasificación B** para esta operación. Se prevé que el Programa no generará impactos negativos significativos pues los corredores viales a ser intervenidos están en operación en áreas urbanas ya consolidadas. En todo caso, los efectos negativos puntuales pueden ser mitigados o compensados sin dificultad. Las obras de infraestructura sobre los corredores de la Ave. Agraciada/Ave. Garzón y Ave. General Flores son en su mayoría intervenciones sobre el cantero central para la adecuación de un carril exclusivo para el transporte público colectivo. Incluyen también intervenciones sobre veredas para el ensanchamiento de algunas vías y para la adecuación urbanística del corredor. Las expropiaciones necesarias para el desarrollo de las obras de infraestructura sobre los corredores son las viviendas y comercios necesarios para las intervenciones en la calle Mármol (corredor Ave. Garzón) y para la construcción del intercambiador ubicado en 8 de octubre con Belloni y 8 de octubre con Maldonado. Las expropiaciones se harán mediante la Ley de Expropiación Nacional, con precios de mercado, la cual es consistente con los procedimientos del Banco para tal efecto. No fueron identificados casos de afectaciones a poblaciones de bajos ingresos, pero en el caso de que ocurran estas serían realizadas siguiendo los lineamientos de la Política de Reasentamiento del Banco.(OP-710). Está siendo realizado un análisis ambiental del Programa de acuerdo a los lineamientos de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas del Banco. Con relación a las obras de los terminales, se vienen realizando las Evaluaciones de Viabilidad Ambiental de Localización (EVAL) y las Comunicaciones Ambientales de acuerdo a los requisitos establecidos en la normatividad local. En el Anexo III se presenta la estrategia ambiental y social del Programa.
- 3.2 **Aspectos fiduciarios.** El ejecutor del Programa será la IMM, a través del Plan de Movilidad dependiente del Departamento de Acondicionamiento Urbano - Dirección de Tránsito y Transporte. En la ejecución del Programa también participará la División de Vialidad para la licitación de las obras de infraestructura. El Plan de Movilidad, quien actuará como unidad ejecutora, 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 en ejecución y será reforzado con la nueva CT en preparación y con el componente de fortalecimiento institucional de éste Programa. Adicionalmente, el equipo de proyecto utilizará el Sistema de Evaluación de Capacidad Institucional (SECI) del Banco para evaluar el riesgo fiduciario de la IMM en el contexto de ejecución del Programa e identificar

para lograr un crecimiento sostenido; y (iii) la disminución de la pobreza e inclusión social como pilar del crecimiento sostenible. En el área estratégica (iii), la EPBU le asigna prioridad a las inversiones en transporte urbano para mejorar las condiciones de vida en las ciudades⁴. El Programa propuesto es consistente con la EPBU en cuanto contribuye a la recuperación de la eficiencia en el funcionamiento urbano, con especial impacto en las condiciones de movilidad y acceso a los sectores de menores recursos.

B. Justificación del Programa

- 1.9 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 la movilidad de la población y el acceso a oportunidades de desarrollo económico y social. En este contexto, la IMM ha diseñado un Programa de racionalización de la oferta de rutas y servicios, acompañada de medidas de gestión y de inversiones en infraestructura y tecnología, el cual representa una alternativa viable que busca reducir los tiempos de viaje de la población, así como los accidentes de tráfico, la contaminación atmosférica y mejorar la rentabilidad en la prestación del servicio. En la justificación del Programa 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.

C. Objetivos y resultados esperados

- 1.10 El objetivo general del Programa es mejorar las condiciones de movilidad y eficiencia del sistema de transporte urbano de Montevideo, en particular para la población de menores recursos que depende del transporte público y no motorizado para desplazarse a sus lugares de trabajo y estudio, así como a centros de servicios sociales y de recreación.
- 1.11 Para el logro de los objetivos, el Programa financiará un sistema de transporte público, el cual incluirá la reestructuración y racionalización de rutas y servicios del transporte público colectivo, la implantación de un sistema de prepago y cobro electrónico de tarifa bajo un nuevo esquema de remuneración y de gestión de oferta, la construcción y adecuación de infraestructura prioritaria para el transporte público colectivo (adecuación de corredores con carriles exclusivos y preferenciales, estaciones terminales y de transferencia, y reacondicionamiento urbano en los corredores), la modernización del sistema de semáforos, la adecuación y ampliación de la red de ciclovías y aceras, y la conservación de la red vial en los corredores de influencia del transporte público.
- 1.12 El Programa sería de obras múltiples por US\$ 100 millones, el cual se estructuraría con los siguientes componentes: (i) **Ingeniería y administración (US\$ 10 millones)**, el cual incluiría estudios de factibilidad económica, técnica y ambiental y diseños ejecutivos de obras adicionales a ser incluidas en la preparación de posteriores programas, así como gastos de administración de la unidad ejecutora y servicios de consultoría para el apoyo y asesoramiento técnico, supervisión y auditorías; (ii) **Inversiones para la modernización del sistema de transporte urbano (US\$ 80 millones)**, el cual financiaría intervenciones y acciones dirigidas a mejorar el nivel de servicio y la eficiencia del sistema de transporte público colectivo y no motorizado, así como viabilizar la implantación de un sistema

⁴ 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.”

posibles acciones de fortalecimiento en la capacidad de gestión y riesgo fiduciario que serán discutidas con la contraparte durante la preparación de la operación.

- 3.3 Con relación al impacto de la financiación del Programa en las cuentas fiscales y sobre la deuda pública de la IMM, será realizada una evaluación de la capacidad financiera de la IMM para hacer frente a todas sus obligaciones, incluyendo las derivadas de su actividad normal y aquéllas derivadas del Programa (contrapartida para su ejecución y recursos para el mantenimiento posterior de los proyectos financiados por el Programa). Esta evaluación se complementará con el análisis del SECI en los aspectos de la evaluación de la capacidad de gestión financiera, la estructura, procedimientos y controles en vigor en la IMM y hacer recomendaciones para su mejora. Asimismo, se evaluará la capacidad de gestión ambiental de la IMM. Este estudio permitirá identificar y presentar opciones de cómo estructurar la transacción y ejecutar el seguimiento de la operación para disminuir los riesgos que asume el GdU al emitir su garantía.

IV. TEMAS PENDIENTES

- 4.1 Aunque los diseños de los componentes de infraestructura del Programa vienen siendo desarrollados, todavía no se ha acordado el nuevo esquema de gestión y operación del sistema. El Banco continuará apoyando y acompañamiento a la IMM en el proceso de comunicación, negociación e implantación del nuevo esquema de gestión y operación de los servicios de transporte público colectivo. En particular, y paralelamente a la preparación de esta operación, se está procesando una nueva CT para la contratación de servicios de consultoría que incluirá todo el diseño, puesta en marcha y acompañamiento de una estrategia que garantice la transición del actual sistema al nuevo esquema de transporte público colectivo que sea acordado.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 5.1 El Anexo V detalla el cronograma de preparación, y establece los hitos necesarios para el alcance de las fechas para la aprobación de la Propuesta para el Desarrollo de la Operación (POD) el 20 de agosto de 2008 (ruta crítica). Se estima que se requerirá la contratación de servicios de consultoría financiados con la CT en preparación, por un monto de US\$ 800.000, para apoyar la ejecución del Programa; no se requerirá ningún producto de esta CT para terminar de preparar el Programa. Adicionalmente, se requerirán recursos de fondos administrativos para la realización de dos misiones (US\$35.000) y contratación de tres consultores (US\$ 40.000). El detalle de los costos y el cronograma de preparación se detalla en el Anexo V.

URUGUAY (UR-L1025)
Programa de Transporte Urbano de Montevideo
Informe de Selección de Políticas de Salvaguardias

PROJECT DETAILS	IDB Sector	Transportation and Communication
	Type of Operation	Investment Loan
	Additional Operation Details	
	Country	Uruguay
	Project Status	New Operation
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Esteban Diez Roux
	Project Title	Programa de transporte Urbano de Montevideo
	Project Number	UR-L1025
	Safeguard Specialist(s)	<i>To be completed by assessor</i>
	Assessment Date	2008-04-28
	Assessment Number	2008-04281847-2
	Additional Comments	

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS	Type of Operation	Investment Loan	
	Safeguard Policy Items Identified (Yes)	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)
	Potential Safeguard Policy Items (?)	No potential issues identified	
	Recommended Action	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PCD (or equivalent) and Safeguard Screening Form to CESI Secretariat. <i>Policy Directives can be accessed from the Resources tab on the Toolkit home page.</i>	
	Additional Comments		

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening:	Rosana Brandao
	Title	Environmental Protec Spec
	Date	2008-04-28

URUGUAY (UR-L1025)
Programa de Transporte Urbano de Montevideo
Forma para Clasificación de Proyectos (SSF)

PROJECT DETAILS	IDB Sector	Transportation and Communication
	Type of Operation	Investment Loan
	Additional Operation Details	1° Programa de una Línea CCLIP
	Country	Uruguay
	Project Status	New Operation
	Investment Checklist	Infrastructure Road and Rail
	Team Leader	Esteban Diez Roux
	Project Title	Programa de Transporte Urbano de Montevideo
	Project Number	UR-L1025
	Safeguard Specialist(s)	<i>To be completed by assessor</i>
	Assessment Date	2008-04-28
	Assessment Number	2008-04282326-2
	Additional Comments	

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY	Project Category: B	Override Rating:	Override Justification:
	Conditions /Recommendations	<input type="checkbox"/> Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements). <input type="checkbox"/> 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. <i>Policy Directives can be accessed from the Resources tab on the Toolkit home page.</i>	

SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS	Identified Impacts/Risks	Potential Solutions
	Generation of untreated solid waste but this is <u>minor</u> in volume and does not contain hazardous materials.	<input type="checkbox"/> Solid Waste Management: The client should monitor and report on waste reduction, management and disposal.

ASSESSOR DETAILS	Name of person who completed screening: Rosana Brandao	Date: 04/28/08
	Comments:	

Programa de Transporte Urbano de Montevideo (UR-L1025)

Estrategia Ambiental y Social

Debido a las características de los impactos potenciales del Programa y a los lineamientos de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas del Banco (OP-703) y la Directiva B-03, el equipo de proyecto propone la **clasificación B** para esta operación. La operación fue identificada, asimismo, conforme a la Directiva B.11, con potencial de generación de residuos sólidos. Sin embargo, dicha generación de residuos sólidos sería en volumen marginal y no contendría materiales peligrosos.

IMPACTOS DEL PROGRAMA

En el caso del Programa propuesto, los resultados de un análisis ambiental preliminar permiten prever que el Programa no generará impactos negativos significativos. Los corredores viales a ser intervenidos están actualmente en operación en áreas urbanas ya consolidadas y servirán asimismo para una adecuada recalificación urbana. Las obras de infraestructura sobre los corredores de la Ave. Agraciada/Ave. Garzón y Ave. General Flores son en su mayoría intervenciones sobre el cantero central para la adecuación de un carril exclusivo para el transporte público colectivo y serán de pequeña a mediana magnitud, sencillas y tradicionales del punto de vista de ingeniería, previéndose para su ejecución procedimientos y especificaciones técnicas y ambientales adecuadas. Incluyen también intervenciones sobre veredas para el ensanchamiento de las vías y para la adecuación urbanística del corredor.

Las expropiaciones necesarias para el desarrollo de las obras de infraestructura del Programa serán algunas viviendas consolidadas de clase media en la calle Mármol (corredor Ave. Garzón) y en los 8 padrones necesarios para la construcción del intercambiador 8 de octubre y Belloni, que se expropiarán totalmente; y (ii) dos establecimientos comerciales (uno de ellos es depósito de mercadería de un establecimiento que gira en el ramo de cerámicas y artefactos sanitarios) que se expropiarán aproximadamente el 20 %, ubicados también en los 8 (ocho) padrones necesarios para la construcción del intercambiador en la 8 de octubre y Belloni y otros establecimientos comerciales en los 5 (cinco) padrones en la proa del 8 de Octubre y camino Maldonado (en la otra manzana). Para las tres terminales los predios considerados constituyen terrenos baldíos (terrenos desocupados) y solo se requiere la expropiación de las áreas para la terminal Central, completamente libres de ocupantes. El predio para la terminal Colón es de propiedad del MTOP y está siendo canjeado con otros predios de la IMM y el Hipódromo es un terreno declarado patrimonio histórico nacional (actualmente bajo el Banco de Previsión Social), y también se prevé el canje con la IMM y posiblemente parte por expropiación. El intercambiador Buceo, se realizará en un predio propiedad de la Intendencia. Las expropiaciones se harán mediante la Ley de Expropiación Nacional, con precios de mercado¹ consistente con los procedimientos del

⁵En algunos casos puede ser similar al valor de mercado, y en algunos otros la indemnización establecida por la IMM supera el valor de mercado. Esto es así, debido a que también la integran, otros aspectos como lo pueden ser características particulares que tiene el inmueble (ej: por el tipo de actividad que realiza el

Banco para tal efecto y que se apoyan en la amplia experiencia de la IMM. Esto se ha visto reflejado en el último préstamo BID para la Intendencia, 1819/OC-UR, firmado el 28 de diciembre de 2006 Saneamiento de Montevideo –IV Etapa² que prevé cerca de 500 familias realojadas. No fueron identificados casos de afectaciones a poblaciones de bajos ingresos, pero en el caso de que ocurran estas serían realizadas siguiendo los lineamientos de la Política de Reasentamiento del Banco (OP-710). En virtud que el Hipódromo es un Patrimonio Histórico Nacional se tendrá en cuenta la Política B.9- Hábitats Naturales y Sitios Culturales del Banco

No se prevé la afectación directa de poblaciones indígenas, no siendo aplicable la Política Operacional sobre Pueblos Indígenas (PPI) (OP-765), ni de áreas ambiental o socialmente sensibles.

Otros impactos asociados a la ejecución de las obras viales se refieren: (i) a las molestias y riesgos a la circulación de vehículos y peatones, a la población, actividades y edificaciones linderas, y (ii) a los riesgos de degradación ambiental en las canteras y áreas de explotación, desecho y transporte de materiales. Esos impactos son bien conocidos y en general las empresas contratistas están capacitadas para realizar una gestión ambiental adecuada de las obras.

De forma general, los impactos negativos son localizados, reversibles y temporales, originados principalmente de las actividades inherentes a la ejecución de las obras. Tales impactos pueden ser minimizados mediante la adopción de medidas preventivas contemplando el planeamiento de la ejecución de las intervenciones y de procedimientos adecuados. Por otro lado, los resultados de las intervenciones serán positivos en términos de recalificación urbana de las áreas de influencia de los corredores, con mejoría de la calidad del aire y sonido y beneficios sociales asociados a la seguridad y accesibilidad de la población al transporte colectivo.

Los principales beneficios ambientales, sociales y de gestión del sistema de transporte

propietario tal vez tenga algún tipo de instalación especial como ser garage para camiones, cámara frigorífica, un retiro importante al frente que puede perderlo, etc. etc.). En cada caso se trata de una situación particular. En cualquier caso se entiende que el propietario que habita en el inmueble a expropiar querrá adquirir una vivienda de iguales características que la que tenía hasta ese momento. Con la experiencia obtenida por las expropiaciones realizadas en el Bvar. Batlle y Ordóñez para su ensanche en ejecución a través de la División Vialidad, se adoptó la herramienta de la negociación en la etapa de la tasación para acordar con el propietario (en caso de discrepancias con la tasación realizada por la IMM) lográndose muy buenos resultados y culminando así el procedimiento en la vía administrativa.

⁶⁶El Banco ha financiado, a través de cuatro préstamos, obras de saneamiento y drenaje pluvial en el Departamento de Montevideo, siendo la IMM el ejecutor de dichos préstamos: Proyecto de Saneamiento Urbano de la Ciudad de Montevideo (76/OC-UR) aprobado en 1981 por US\$ 65 millones; Proyecto de saneamiento de la ciudad de Montevideo, II Etapa (575/OC-UR) aprobado en 1990 por US\$ 26,1 millones; Programa de Saneamiento Urbano de Montevideo y Área Metropolitana, III Etapa (948/OC-UR) aprobado en 1996 por US\$ 153,3 millones; y Programa de Saneamiento de Montevideo (PSU IV) (1819/OC-UR) aprobado en 2006 por US\$ 118,6 millones. La Unidad Ejecutora del Programa de Saneamiento Urbano funciona en el Departamento de Desarrollo Ambiental de la IMM, y sus tareas incluyen las de efectivizar los reasentamientos para las poblaciones afectadas por la ejecución de las obras del Plan de Saneamiento.

urbano esperados con la implementación del Programa de Transporte Urbano de Montevideo son:

- Como resultado de la mejora en la circulación vial y en la reducción de la congestión de tráfico, el Programa causará reducción en la contaminación del aire de origen vehicular, el que tendrá efectos positivos en términos de mejor calidad del aire y salud de la población. Se espera también alguna reducción en los niveles de ruido en los corredores viales de alta demanda;
- El Programa tendrá también efectos positivos en la calidad de vida de la población a través de la reducción de los tiempos de viaje, mayores facilidades y oportunidades de acceso a empleos, centros comerciales, equipamientos y servicios públicos, etc., particularmente para la población de bajos recursos;
- La mejora en la circulación y la facilitación de los desplazamientos aumentarán la eficiencia económica de la ciudad;
- Las mejoras en la circulación y en la seguridad vial tendrán como resultado la reducción de accidentes de tránsito.

CAPACIDAD INSTITUCIONAL DE LA IMM

En términos de capacidad institucional en temas ambientales, la IMM cuenta con un Departamento de Desarrollo Ambiental, cuya misión es definida como la de “llevar adelante la política ambiental del Departamento de Montevideo, aplicando mecanismos adecuados de gestión que posibilite proteger, conservar y aprovechar los recursos naturales y culturales bajo un modelo de desarrollo sostenible previniendo, eliminando y mitigando los eventuales impactos ambientales negativos”.

El Departamento de Desarrollo Ambiental posee un Laboratorio de Calidad Ambiental que monitorea y evalúa la calidad del aire de Montevideo desde hace casi 30 años. Actualmente el laboratorio cuenta con una Red de Monitoreo de la Calidad del Aire de dónde recaba las informaciones de material particulado, humo negro, monóxido de carbono, dióxido de nitrógeno, dióxido de azufre e índice de corrosividad en siete estaciones ubicadas en distintas zonas de Montevideo. Sin embargo, el Departamento no posee normas o especificaciones ambientales para obras de infraestructura vial.

Como experiencia en trabajos con el Banco, la Unidad Ejecutora de Saneamiento del Programa de Saneamiento Urbano UR, funciona en el Departamento de Desarrollo Ambiental de la IMM, cuyas tareas incluyen las de efectivizar los reasentamientos para las poblaciones afectadas por la ejecución de las obras del Plan de Saneamiento.

ESTRATEGIA SOCIO AMBIENTAL ADOPTADA

Mediante el apoyo de un equipo de consultores ambientales, contratados con recursos de la CT en ejecución, se están realizando las Evaluaciones de Viabilidad Ambiental de Localización- EVAL y las Comunicaciones Ambientales de acuerdo a los requisitos

establecidos en el Decreto 349/005, Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental y Autorizaciones Ambientales, que reglamenta la Ley N° 16.466 de Medio Ambiente. Estas evaluaciones están siendo realizadas para tres proyectos específicos de construcción e instalación de intercambiadores de transporte de pasajeros en la ciudad de Montevideo (Barrio Colón, Inmediaciones de la Torre de las Comunicaciones, Barrio Maroñas). Las obras de ampliación de los corredores viales no requieren de autorizaciones ambientales ni de presentación de estudios al órgano responsable, la Dirección Nacional de Medio Ambiente.

Estas tres EVAL se enmarcan e integran en una intervención de mayor alcance, para la cual se realizará una evaluación ambiental general del tipo *screening* ambiental, con la misma metodología aplicada a cada uno de los intercambiadores. Será realizado asimismo un Análisis Ambiental conteniendo la evaluación de los impactos y riesgos socio ambientales de la implementación de todo el Programa, incluyendo ahí las obras viales y un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS), cuyos requisitos mínimos son:: (i) los impactos y riesgos, tanto directos como indirectos, de la operación; (ii) el diseño de las medidas ambientales y sociales, para evitar, minimizar, compensar y/o atenuar los impactos y riesgos claves; (iv) las responsabilidades institucionales para la implementación de las medidas; (v) cronograma y presupuesto para la ejecución y gestión de tales medidas; (vi) programa de consulta con los involucrados; y (vii) marco de la supervisión, responsabilidades y costos.

Debido a que la IMM no dispone de normas y/o especificaciones ambientales para obras viales, para la ejecución de las obras, las contratistas deberán seguir el Manual Ambiental para Obras y Actividades del Sector Vial de la Dirección Nacional de Vialidad, el cual será revisado y adecuado para las necesidades de la IMM como parte del componente de fortalecimiento institucional. El Manual Ambiental de Construcción contendrá directrices, especificaciones técnicas y normas de manejo ambiental para por lo menos los siguientes aspectos: (i) canteras, patios y depósitos de materiales y maquinas; (ii) usinas de hormigón y asfalto; (iii) operación de maquinaria y equipamiento en la ciudad; (iv) áreas de explotación y desecho de materiales; (v) construcción de obras de drenaje; (vi) pavimentación; y (vii) salud y seguridad en el trabajo. El Manual contendrá también la capacitación en protección ambiental y seguridad a ser aplicada a todo el personal involucrado en las obras.

Adicionalmente, serán realizadas las consultas públicas pertinentes de acuerdo con al políticas del Banco en esta materia.

Los costos estimados para la implementación de las medidas mitigadoras asociadas a las obras deberán estar incluidos en el presupuesto del Programa, en el costo directo de las intervenciones. Las demás medidas mitigadoras contarán con rublos específicos en el presupuesto general del Programa.

URUGUAY (UR-L1025)
Programa de Transporte Urbano de Montevideo
Índice de Trabajo Sectorial Terminado y Propuesto

Estudio	Descripción	Fechas Esperadas	Referencias y Enlaces Electrónicos
Opciones Técnicas y de Diseño.	Análisis de alternativas y de factibilidad técnica, financiera, económica, ambiental, institucional y legal de los componentes del Programa.	12 de mayo de 2008	
	Los proyectos ejecutivos de las obras de infraestructura para la adecuación de dos corredores con carriles exclusivos para transporte público colectivo (Ave. Agraciada/Ave. Garzón y Ave. General Flores) y tres estaciones terminales (Central, Colón e Hipódromo)	15 de junio de 2008	
Análisis de costos del proyecto y viabilidad económica.	Análisis de alternativas y de factibilidad técnico-económica de los componentes del Programa.	12 de mayo de 2008	
	Informe con el estudio de evaluación económica.	12 de mayo de 2008	
Administración Financiera/Aspectos Fiduciarios y de ambiente de control.	Informe de la capacidad institucional y riesgo fiduciario, impacto fiscal, y formulación de un plan de fortalecimiento institucional para la capacidad de gestión y riesgo fiduciario en el contexto de ejecución del Programa.	30 de junio de 2008	
	Misión de Análisis: Definición del esquema de ejecución del Programa.	7 de julio de 2008	
Sistema de recolección de datos para monitoreo.	Misión de Análisis: Se revisará la línea de base para preparar la Matriz de Resultados del Programa.	7 de julio de 2008	
Análisis Institucional/Personal, procedimientos y otros aspectos de capacidad de implementación.	Informe de la capacidad institucional y formulación de un plan de fortalecimiento institucional para el Plan de Movilidad y unidades de la IMM que lo requieran por estar vinculadas con la ejecución del Programa.	30 de junio de 2008	
	Misión de Análisis: Se discutirá el dimensionamiento del componente de fortalecimiento institucional del Programa, que incluye actividades relacionadas con la implantación de un sistema de gestión operacional y ambiental para el transporte público colectivo, y actividades orientadas a reforzar la capacidad técnica e institucional en la IMM para la planificación estratégica y la gestión del sistema de transporte urbano en Montevideo.	7 de julio de 2008	

Involucrados y ambiente político.	Realización de Evaluaciones de Viabilidad Ambiental de Localización (EVAL) y las Comunicaciones Ambientales de acuerdo a los requisitos establecidos en la normatividad local.	23 de junio de 2008	
	Misión de Análisis: Se revisarán y verificarán las condiciones para la ejecución del Programa y su sustentabilidad con relación a las funciones del ejecutor y de las dependencias de la IMM relacionadas con la ejecución del Programa.	7 de julio de 2008	
Salvaguardias Sociales y Ambientales.	Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) con el análisis descrito en la estrategia ambiental y social (Anexo III).	7 de julio de 2008	

Ruta Crítica: Cronograma de Preparación y Recursos

[illegible]

URUGUAY (UR-L1025)
Programa de Transporte Urbano de Montevideo
Costos Estimados para la Preparación del Programa

Servicios de consultoría financiados por Cooperación Técnica		
Actividades	Costo (US\$)	Fecha esperada
Diseño, puesta en marcha y acompañamiento de la implantación del esquema de gestión y operación del sistema de transporte público colectivo		
*Nota: Estos Servicios de consultoría servirán para apoyar la ejecución del Programa (no será necesario ningún producto de esta CT para poder terminar de preparar la operación)	750.000	Contratación Sep/08
Supervisión	50.000	
TOTAL	800.000	

Presupuesto administrativo para UR-L1025			
Tiempo del Equipo de Proyecto (Staff time)		# días	
Jefe de Equipo (INE/TSP)		40	
Especialista Sectorial (INE/TSP)		30	
Especialista Adquisiciones (PDP/CUR)		20	
Especialista de Salvaguardias		15	
Abogado (LEG/SGO)		10	
Asistente de Proyecto (INE/TSP)		8	
Subtotal		123	
Misiones del Equipo de Proyecto	viático	ticket	Costo US\$
Orientación (2 staff x 5 días)	2 x 5 x US\$174	2xUS\$5.000	\$11.740
Análisis (2 staff x 10 días)	2 x 10 x US\$174	2xUS\$5.000	\$23.480
Subtotal			\$35.220
Consultores	US\$/día	# días	Costo US\$
Consultor análisis SECI y análisis financiero IMM	250	20	\$5.000
Consultor apoyo esquema gestión y operación	500	45	\$30.000
Consultor COF	250	20	\$5.000
Subtotal			\$40.000
TOTAL PRESUPUESTO ADMINISTRATIVO			\$75.220