

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

URUGUAY

**LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA PROYECTOS DE INVERSIÓN
(CCLIP): PROGRAMA DE ADECUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL A
LAS NECESIDADES DE TRANSPORTE DE MADERA**

(UR-L1153)

PERFIL DE PROYECTO

Este documento fue preparado por el equipo compuesto por: Andrés Pereyra (TSP/CUR), Jefe de Equipo; Julieta Abad (TSP/CAR), Jefe de Equipo Alterno; Jean Pol Armijos (TSP/CEC); Daniel Pérez, Silvia Barrantes y Tania Alonso (INE/TSP); Rodolfo Graham (LEG/SGO); Natasha Kate Ward (VPS/ESG); Emilie Chapuis y Abel Cuba (FMP/CUR); y Carlos Facal (CSC/CUR)

De conformidad con la Política de Acceso a Información, el presente documento está sujeto a divulgación pública.

PERFIL DE PROYECTO

URUGUAY

I. DATOS BÁSICOS

Número del Proyecto:	UR-L1153		
Nombre de Proyecto:	Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP): Programa de Adecuación de la Infraestructura Vial a las Necesidades del Transporte de Madera		
Equipo de Proyecto:	Andrés Pereyra (TSP/CUR), Jefe de Equipo; Julieta Abad (TSP/CAR), Jefe de Equipo Alterno; Jean Pol Armijos (TSP/CEC); Daniel Pérez, Silvia Barrantes y Tania Alonso (INE/TSP); Rodolfo Graham (LEG/SGO); Natasha Kate Ward (VPS/ESG); Emilie Chapuis y Abel Cuba (FMP/CUR); y Carlos Facal (CSC/CUR)		
Prestatario:	Corporación Nacional para el Desarrollo (CND)		
Organismo Ejecutor (OE):	Corporación Vial del Uruguay (CVU)		
Plan Financiero:		Línea de Crédito (CCLIP)	1ª Operación Individual
	BID (fondo):	US\$182.500.000	US\$70.000.000
	Local:	US\$43.750.000	US\$17.500.000
	Total:	US\$226.250.000	US\$87.500.000
Salvaguardias:	Políticas activadas:	OP-703 (B.1, B.2, B.13)	OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.5, B.6, B.7, B.10, B.11, B.17); OP-704; OP-761, OP-102
	Clasificación:	B.13	B

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Infraestructura vial.** Uruguay cuenta con una red vial de 8.700 km de carreteras principales bajo jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), en su mayoría pavimentados, que conectan los principales centros poblados del país, los pasos de frontera y puertos. Más del 80% de esta red es simple vía, salvo en las proximidades del área metropolitana de Montevideo y el corredor turístico del sur del país. Adicionalmente, existen 40.000 km de caminos rurales de jurisdicción departamental (de los cuales, 12.000 km tienen un rol importante en la producción agropecuaria).
- 2.2 **Fuerte crecimiento de la producción forestal y agrícola¹.** Bajo el influjo de la política forestal iniciada a mediados de la década de 1990, la producción de madera aumentó hasta alcanzar 11 millones de toneladas en 2015. Este

¹ Las exportaciones agropecuarias crecieron continuamente en la última década. En 2004, se encontraban en US\$1.943 millones anuales; en 2016 alcanzaron US\$5.300 millones, más del 70% del total exportado. Anuario Estadístico Agropecuario Oficina de Estadísticas Agropecuarias, Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (www.mgap.gub.uy).

crecimiento se dio fundamentalmente por la producción con destino industrial (básicamente celulosa), que pasó en 2000-2015 de ser el 41% de la producción a ser el 79%, basado en la expansión del área forestada a nuevas regiones, pasando de 250.000 hectáreas a mediados de la década de 1990 a casi 1 millón en dicho período².

- 2.3 El sector agrícola también tuvo un desarrollo significativo. Los precios internacionales, favorables para las materias primas, y la introducción de tecnología impulsaron la ampliación del área agrícola, que pasó de 1,2 millones de hectáreas en 2005 a 2,5 millones en 2016, resultando en la duplicación de la producción de trigo, cebada cervecera, maíz, sorgo, girasol, soja y arroz, que pasó de 3 millones de toneladas a más de 6,5 millones en dicho período³.
- 2.4 **Impacto del incremento de las cargas en la infraestructura vial.** Este aumento de la producción agroindustrial se ha traducido en mayor demanda de infraestructura y servicios de transporte. Dado el escaso desarrollo del ferrocarril⁴, el grueso del crecimiento ha recaído sobre las carreteras. Del 2005 al 2012, el tránsito de camiones en las rutas nacionales se ha incrementado a una tasa media superior al 13% anual⁵, muy por encima de la tendencia histórica del 3% anual de hace algo más de una década.
- 2.5 En la última década también ha cambiado la distribución de origen y destino de las cargas. La red vial principal, radial hacia Montevideo, ha continuado aumentando su flujo vehicular y se ha consolidado una nueva matriz de viajes sobre una malla vial transversal, comprendida por carreteras nacionales secundarias y algunos caminos rurales departamentales, que permiten evacuar la producción agropecuaria hacia los puertos y plantas de celulosa en el litoral del país⁶.
- 2.6 Adicionalmente, en los últimos años, el país ha estado sujeto a fenómenos climáticos extremos de forma más recurrente. Particularmente, las inundaciones han incrementado su frecuencia y magnitud, lo que ha tenido un impacto en la mayor exigencia al funcionamiento de las obras hidráulicas y la conservación de terraplenes y pavimentos.
- 2.7 Estudios realizados a inicios del presente quinquenio estimaron que la inversión necesaria tendiente en infraestructura vial para atender el nuevo escenario de demanda se situaba aproximadamente en US\$2.000 millones para el período⁷. Esta inversión corresponde a: (i) rehabilitación y mantenimiento de la red vial principal; (ii) adecuación geométrica y estructural de la malla vial secundaria, que ha aumentado sustantivamente su uso por el tránsito de madera y granos a las plantas de celulosa y puertos de litoral; y (iii) inversiones para mejorar la seguridad

² Souto, Gonzalo; Tomasino, Humberto; Errea, Eduardo; Sáder, Mayid. [Logística de las cuatro principales cadenas agroindustriales del Uruguay.](#)

³ Ídem 2.

⁴ Además de la reducida extensión de la red ferroviaria, el ferrocarril ha tenido dificultades institucionales para modernizarse y captar mayor participación en el transporte de cargas. [Nota técnica sectorial sobre transporte de cargas y movilidad urbana.](#)

⁵ Información del sistema de aforos vehiculares. DNV.

⁶ Puertos de ultramar de Nueva Palmira y Fray Bentos, y puerto fluvial de Paysandú.

⁷ [Nota técnica sectorial sobre transporte de cargas y movilidad urbana.](#)

vial, incluyendo circunvalaciones a centros poblados, adecuación de travesías urbanas e implementación de terceras vías.

- 2.8 El aumento significativo del gasto en carreteras requiere de un aumento en las capacidades del sector público en actividades de planificación, contratación y ejecución de obras, para asegurar la eficiencia del gasto. Con respecto a la supervisión de obras, hay dificultad para reclutar personal profesional en virtud de los procesos de contratación públicos, pero fundamentalmente a las limitaciones en la oferta de dichos profesionales, lo que repercute en la disminución del número de profesionales abocados a la supervisión de cada obra particular. El gobierno identifica una oportunidad para mejorar el proceso de supervisión de obras mediante la incorporación de tecnología que aumente la efectividad del personal profesional.
- 2.9 **Estrategia del Gobierno de Uruguay (GdU).** Enfrentado al desafío de adaptar la oferta de infraestructura vial a las nuevas demandas, el GdU planteó una estrategia de actuación consistente en: (i) conservar la red vial principal y mejorar sus condiciones de seguridad vial; y (ii) adaptar la infraestructura de la red nacional secundaria y caminos rurales de mayor tránsito, adoptando dimensiones de estructuras y pavimentos compatibles con la nueva matriz de tránsito y el nuevo escenario climático. Se plantean cuatro esquemas de ejecución: (i) contratación del mantenimiento por niveles de servicio para la red vial principal; (ii) contratación con el esquema de Participación Público-Privada de obras de ampliación de capacidad, aporte estructural y mejoras geométricas; (iii) contratación de obras de mejora geométrica y estructural de carreteras nacionales secundarias y caminos rurales; y (iv) ejecución por administración de la conservación en la red terciaria de carreteras y de la red secundaria de caminos rurales departamentales.
- 2.10 **Justificación y estrategia de la línea de crédito.** La estrategia del GdU requiere asegurar financiamiento en corto y mediano plazo para el desarrollo de la red de conectividad transversal, de manera que este volumen de inversión por encima de la media histórica sea compatible con los equilibrios fiscales y con otros desafíos en otras áreas de política pública. En este sentido, la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) es un instrumento adecuado, ya que facilita la estructuración de financiamiento en mediano plazo y contribuye a la sostenibilidad de la estrategia del GdU.
- 2.11 **Alineación estratégica.** La primera operación individual de la CCLIP, en adelante programa, está alineada con la Estrategia de País del Banco con Uruguay 2016-2020 (GN-2836), pues apoya el mejoramiento de la infraestructura productiva. Asimismo, el programa es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008) y se alinea con el desafío de desarrollo de productividad e innovación de manera directa, por medio de: (i) facilitar la conectividad de la infraestructura a nivel nacional; y (ii) inversiones en infraestructura que mejoran la productividad de la economía mediante una mayor eficiencia en la operación de transporte. Además, se alinea con el tema transversal de cambio climático y sostenibilidad ambiental, al considerar la adaptación de los diseños hidráulicos de obras de arte y de terraplenes a los nuevos escenarios de pluviometría y escorrentía. El programa contribuye al Marco de Resultados Corporativo (CRF) de 2016-2019 (GN-2727-6) a través del

indicador principal de resultados «longitud de carreteras construidas o mejoradas».

- 2.12 El programa se alinea con la Estrategia de Infraestructura Sostenible para la Competitividad y el Crecimiento Inclusivo (GN-2710-5), en cuanto al principio estratégico de planificar, construir y mantener la infraestructura vial para proveer servicios de calidad que promuevan el crecimiento sostenible e inclusivo del país. Asimismo, es consistente con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-7), pues contribuye a rehabilitar y mejorar las condiciones de la red vial que aseguran la plena utilización de activos existentes, aumentando la seguridad y cobertura amplia de infraestructura y servicios de transporte de calidad.
- 2.13 **Objetivo de la CCLIP.** El objetivo general de la CCLIP es apoyar la mejora de la competitividad a través de la construcción, mejora y rehabilitación de la red vial asociada a los flujos forestales y agroindustriales.
- 2.14 **Objetivos del programa.** El objetivo general del programa es aumentar la competitividad de los sectores forestales y agroindustriales, mediante la construcción y mejora de carreteras secundarias y caminos departamentales que faciliten la conectividad transversal. Los objetivos específicos del programa son: (i) la disminución de los costos de operación vehicular del transporte de carga; y (ii) la mejora de la capacidad pública para gestionar la ejecución de las obras. Para alcanzar estos objetivos, el programa se estructura en los siguientes componentes:
- 2.15 **Componente 1. Infraestructura.** Dicho componente financiará: (i) obras de adecuación geométrica y estructural de caminos, obras complementarias y obras de arte; (ii) rehabilitación estructural de caminos y obras de arte; (iii) ensanche y refuerzo de puentes; (iv) expropiaciones; (v) la supervisión de las obras; y (vi) los costos de la administración del programa.
- 2.16 **Componente 2. Fortalecimiento institucional.** Dicho componente financiará actividades de fortalecimiento de la capacidad de supervisión de obras, incluyendo: (i) mejora de procesos; (ii) adquisición de equipamiento tecnológico de relevamiento y procesamiento de información; (iii) adquisición de equipamiento de laboratorio; y (iv) asesoramiento profesional.
- 2.17 Durante la preparación del programa se estudiará incorporar un componente adicional para financiar la implantación de un centro de operación de carreteras.

III. ASPECTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO DEL SECTOR

- 3.1 **Instrumento y modalidad de la primera operación.** La CCLIP es por un monto de US\$200 millones y tendrá 15 años de duración. La primera operación será un programa de obras múltiples de US\$87,5 millones (US\$70 millones financiados por el Banco), con un plazo de desembolso de 5 años.

- 3.2 **Prestatario, ejecutor y garante de la CCLIP y de las operaciones individuales.** El prestatario será la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND)⁸, y el Organismo Ejecutor (OE) será la Corporación Vial del Uruguay (CVU)⁹. La República Oriental del Uruguay será el garante de las obligaciones derivadas del contrato de préstamo.
- 3.3 La CVU se considera elegible como OE de la CCLIP, pues tiene larga experiencia en préstamos con el Banco y otros organismos multilaterales. Con el BID ejecutó el programa 2041/OC-UR y está terminando de ejecutar el programa 3578/OC-UR, en donde ha demostrado el cumplimiento de las cláusulas contractuales, una adecuada evaluación de los proyectos, una ejecución satisfactoria y el consiguiente logro de objetivos. La DNV apoya técnicamente a la CVU en el diseño de los proyectos y supervisión de la ejecución de las obras.
- 3.4 **Muestra representativa.** La CVU cuenta con un programa de 10 obras a ser financiadas con la primera operación. Se seleccionó una muestra representativa, compuesta por el ensanche y refuerzo del puente sobre el río Yí en la Ruta 5, y la rehabilitación de la Ruta 43 (tramos 1 y 2); tienen un valor estimado equivalente al 30% del total del programa y son representativas de la tipología de obras que podrán ser financiadas, además de las características socioambientales, los impactos y riesgos esperados, y las medidas de mitigación que se requerirían. En ambos casos, la CVU cuenta con diseños técnicos suficientes para la inmediata contratación, así como evaluación económica de las intervenciones.
- 3.5 **Conocimiento sectorial.** El Banco tiene amplia experiencia en el sector vial en Uruguay. Además de las operaciones con CVU ya mencionadas (§3.3), se han ejecutado programas con el MTOP (1022/OC-UR, 1582/OC-UR y 2677/OC-UR) y con la Oficina de Planeación y Presupuesto para caminería rural (3791/OC-UR). En términos de cooperación técnica, se destaca el apoyo a actividades relacionadas a esta operación: Apoyo al desarrollo de tecnologías para la operación vial (ATN/OC-16782-UR). Recientemente, se ha actualizado el análisis de la [logística de cargas agroindustriales](#), particularmente la relativa al [sector forestal](#). El sector vial ha sido analizado en profundidad en los estudios sectoriales para la [estrategia país](#), y hay estudios de actualización de los mismos previstos para marzo en el marco de la preparación de la nueva estrategia país.

IV. RIESGOS AMBIENTALES Y ASPECTOS FIDUCIARIOS

- 4.1 **Salvaguardias ambientales y sociales.** Se prevén pequeñas obras en áreas rurales, agrícolas, ganaderas o forestales, con poca población. No se encuentran en áreas protegidas o sensibles ecológicamente. La operación puede presentar

⁸ La CND fue establecida por la Ley N° 15.785, que le autoriza a contratar préstamos en el país y en el exterior. El Art. 34 de la Ley 18.602 dispuso que entre los cometidos de la CND está actuar como concesionario de proyectos de infraestructura pública de transporte, energía, telecomunicaciones y cualquier otro tipo que sea de uso público, de acuerdo con lo que, por ley, contratos y convenios se le asignen. A estos efectos, la CND podrá crear o adquirir sociedades comerciales o participar de consorcios o fideicomisos especializados en la explotación de las concesiones o proyectos que se le otorguen.

⁹ La CVU es una entidad de dependencia pública, regida por el derecho privado y cuyo único accionista es la CND, cuyo cometido es la contratación y gestión financiera de obras viales por mandato de la DNV mediante convenio específico o concesionados por el MTOP con la CND.

impactos socioambientales negativos de baja intensidad, locales, de corto plazo, limitados a las fases de construcción (polvo, erosión, ruido, desechos, disrupción del tránsito, salud y seguridad ocupacional, etc.), que se prevendrán o mitigarán mediante medidas de manejo efectivas. No se prevé actuar por fuera del derecho de vía existente en 9 de los 10 proyectos. En un proyecto se prevé la adquisición de menos de 10 hectáreas para la realineación de dos curvas en el tramo, pero no se espera reasentamiento de población ni impactos sobre los medios de vida de la población. Dado el vínculo con el compromiso del gobierno de facilitar la expansión de la inversión del sector privado en la producción de madera, podrá haber impactos indirectos socioambientales asociados al desarrollo y la mejora de la red de carreteras y puentes que ampliará la producción y tránsito de productos de madera en el interior de Uruguay; sin embargo, no se espera que sean significativos. Con base en lo anterior, y teniendo en cuenta la Directiva B.03 de la Política de Salvaguardias, el proyecto se clasifica como Categoría "B".

- 4.2 **Financiamiento retroactivo y contratación anticipada.** De acuerdo con la sección 1.9 de las Políticas de Adquisiciones para Bienes y Obras (GN-2349-9), el OE podrá realizar el procedimiento de licitación antes de la aprobación del préstamo por parte del Banco, para la obra de rehabilitación de Ruta 59 entre Guichón y Ruta 25. Se podrán reconocer como elegibles gastos efectuados antes de la fecha de aprobación del préstamo, por hasta US\$14 millones una vez el prestatario demuestre que los gastos: (i) son necesarios para el proyecto y estén en línea con los objetivos del mismo; (ii) se realicen conforme a lo determinado en los contratos o convenios correspondientes y las políticas del Banco, o procedimientos análogos que se encuentran conforme con las disposiciones de las secciones 2.1 a 2.65 de las Políticas de Adquisiciones para Bienes y Obras del Banco; (iii) se encuentren adecuadamente registrados y sustentados en los sistemas del prestatario y/o el OE; y (iv) cumplen con las Políticas de Salvaguardias del BID referenciadas en la sección 4.1 del presente documento. Dichos gastos deberán haberse efectuado a partir de la fecha de aprobación del Perfil de Proyecto por parte del Banco; en ningún caso se incluirán gastos efectuados más de 18 meses antes de la fecha de aprobación del préstamo por parte del Directorio Ejecutivo del Banco. En caso de que no se estime conforme o análogo con lo antemencionado, no se comprometerán fondos del préstamo para la financiación de esta actividad.

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 Se estima que la misión de análisis se realizará en la primera semana de abril 2019. Previamente se realizarán las consultas públicas previstas en la Política de Salvaguardias. Se estima la presentación al Directorio Ejecutivo para junio de 2019. El presupuesto de preparación será de US\$100.848.

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).



Safeguard Policy Filter Report

Operation Information

Operation		
UR-O1155 Program of Adaptation of Road Infrastructure to the Needs of Wood Transportation		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B13		
Country	Executing Agency	
URUGUAY		
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	TRANSPORT	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
ANDRES PEREYRA DA LUZ	NATASHA KATE WARD	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Container	\$200,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
25 Jan 2019	natashaw ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)		
QRR (Estimated)		
Board Approval (Estimated)		
Safeguard Performance Rating		
Rationale		



Safeguard Policy Filter Report

Potential Safeguard Policy Items

[No potential issues identified]

Safeguard Policy Items Identified

[B.1 Bank Policies \(Access to Information Policy– OP-102\)](#)

The Bank will make the relevant project documents available to the public.

[B.2 Country Laws and Regulations](#)

The operation is expected to be in compliance with laws and regulations of the country regarding specific women's rights, the environment, gender and indigenous peoples (including national obligations established under ratified multilateral environmental agreements).

[B.13. Noninvestment Lending and Flexible Lending Instruments](#)

Ex-ante impact classification may not be feasible for this type of operation. This includes: policy-based loans, Financial Intermediaries (FIs) or loans that are based on performance criteria, sector-based approaches, and conditional credit lines for investment operations.

Recommended Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.

Additional Comments

Container facility.



Safeguard Policy Filter Report



Safeguard Policy Filter Report

Operation Information

Operation		
UR-L1153 Program of Adaptation of Road Infraestructure to the Needs of Wood Transportation		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B		
Country	Executing Agency	
URUGUAY	UR-CVUR - CORPORACIÓN VIAL DEL URUGUAY	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	ROAD MAINTENANCE	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
ANDRES PEREYRA DA LUZ	NATASHA KATE WARD	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$70,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
27 Feb 2019	natashaw ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	22 Feb 2019	
QRR (Estimated)	23 Apr 2019	
Board Approval (Estimated)	19 Jun 2019	
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

Safeguard Policy Items Identified

[B.1 Bank Policies \(Access to Information Policy– OP-102\)](#)

The Bank will make the relevant project documents available to the public.

[B.1 Bank Policies \(Disaster Risk Management Policy– OP-704\)](#)

The operation is in a geographical area exposed to [natural hazards](#) ([Type 1 Disaster Risk Scenario](#)). Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.



Safeguard Policy Filter Report

B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The sector of the operation is vulnerable to natural hazards. Climate change may increase the frequency and/or intensity of some hazards.

B.1 Bank Policies (Disaster Risk Management Policy– OP-704)

The operation includes activities related to climate change adaptation, but these are not the primary objective of the operation.

B.2 Country Laws and Regulations

The operation is expected to be in compliance with laws and regulations of the country regarding specific women's rights, the environment, gender and indigenous peoples (including national obligations established under ratified multilateral environmental agreements).

B.3 Screening and Classification

The operation (including [associated facilities](#)) is screened and classified according to its potential environmental impacts.

B.5 Environmental Assessment Requirements

An environmental assessment is required.

B.6 Consultations

Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation by women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.

B.7 Supervision and Compliance

The Bank is expected to monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.

B.10. Hazardous Materials

The operation has the potential to impact the environment and occupational health and safety due to the production, procurement, use, and/or disposal of hazardous material, including organic and inorganic toxic substances, pesticides and persistent organic pollutants (POPs).

B.11. Pollution Prevention and Abatement

The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases).

B.17. Procurement

Suitable safeguard provisions for the procurement of goods and services in Bank financed operations may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.

Potential Safeguard Policy Items

B.1 Bank Policies (Gender Equality Policy– OP-761)



Safeguard Policy Filter Report

The operation will offer opportunities to promote [gender equality](#) or [women's empowerment](#).

B.4 Other Risk Factors

There are [associated facilities](#) (see policy definition) related to the operation.

B.4 Other Risk Factors

The borrower/executing agency exhibits weak institutional capacity for managing environmental and social issues.

Recommended Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.

Additional Comments

[No additional comments]



Safeguard Screening Form

Operation Information

Operation		
UR-L1153 Program of Adaptation of Road Infraestructure to the Needs of Wood Transportation		
Environmental and Social Impact Category	High Risk Rating	
B		
Country	Executing Agency	
URUGUAY	UR-CVUR - CORPORACIÓN VIAL DEL URUGUAY	
Organizational Unit	IDB Sector/Subsector	
Transport	ROAD MAINTENANCE	
Team Leader	ESG Primary Team Member	
ANDRES PEREYRA DA LUZ	NATASHA KATE WARD	
Type of Operation	Original IDB Amount	% Disbursed
Loan Operation	\$70,000,000	0.000 %
Assessment Date	Author	
27 Feb 2019	natashaw ESG Primary Team Member	
Operation Cycle Stage	Completion Date	
ERM (Estimated)	22 Feb 2019	
QRR (Estimated)	23 Apr 2019	
Board Approval (Estimated)	19 Jun 2019	
Safeguard Performance Rating		
Rationale		

Operation Classification Summary

Overriden Rating	Overriden Justification
Comments	



Safeguard Screening Form

Conditions / Recommendations

Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements)

The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports. These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.

Summary of Impacts / Risks and Potential Solutions

Generation of solid waste is [moderate](#) in volume, does not include [hazardous materials](#) and follows standards recognized by multilateral development banks.

Solid Waste Management: The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and re-cycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.

Likely to have [minor](#) to [moderate](#) emission or discharges that would negatively affect [ambient environmental conditions](#).

Management of Ambient Environmental Conditions: The borrower should be required to prepare an action plan (and include it in the ESMP) that indicates how risks and impacts to ambient environmental conditions can be managed and mitigated consistent with relevant national and/or international standards. The borrower should (a) consider a number of factors, including the finite assimilative capacity of the environment, existing and future land use, existing ambient conditions, the project's proximity to ecologically sensitive or protected areas, and the potential for cumulative impacts with uncertain and irreversible consequences; and (b) promote strategies that avoid or, where avoidance is not feasible, minimize or reduce the release of pollutants, including strategies that contribute to the improvement of ambient conditions when the project has the potential to constitute a significant source of emissions in an already degraded area. The plan should be subject to review by qualified independent experts. Depending on the financial product, this information should be referenced in appropriate legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc.).

Project construction activities are likely to lead to localized and temporary impacts (such as dust, noise, traffic etc) that will affect local communities and [workers](#) but these are [minor](#) to [moderate](#) in nature.



Safeguard Screening Form

Construction: The borrower should demonstrate how the construction impacts will be mitigated. Appropriate management plans and procedures should be incorporated into the ESMP. Review of implementation as well as reporting on the plan should be part of the legal documentation (covenants, conditions of disbursement, etc).

The negative impacts from production, procurement and disposal of [hazardous materials](#) (excluding POPs unacceptable under the Stockholm Convention or toxic pesticides) are [minor](#) and will comply with relevant national legislation, [IDB requirements on hazardous material](#) and all applicable International Standards.

Monitor hazardous materials use: The borrower should document risks relating to use of hazardous materials and prepare a hazardous material management plan that indicates how hazardous materials will be managed (and community risks mitigated). This plan could be part of the ESMP.

The project is located in an area prone to [droughts](#) and the likely severity of the impacts to the project is [moderate](#).

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP) may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. The measures should consider both the risks to the project, and the potential for the project itself to exacerbate risks to people and the environment during construction and operation. The measures should include risk reduction (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as financial protection (risk transfer, retention) for the project. They should also take into account the country's disaster alert and prevention system, general design standards and other related regulations.

The project is located in an area prone to [inland flooding](#) and the likely severity of the impacts to the project is [moderate](#).

A Disaster Risk Assessment, that includes a Disaster Risk Management Plan (DRMP), may be necessary, depending on the complexity of the project and in cases where the vulnerability of a specific project component may compromise the whole operation. The DRMP should propose measures to manage or mitigate these risks to an acceptable level. This must take into consideration changes in the frequency and intensity of intensive rainfall and in the patterns of snowmelt that could occur with climate change. The DRMP includes risk reduction measures (siting and engineering options), disaster risk preparedness and response (contingency planning, etc.), as well as the financial protection (risk transfer, retention) of the project. The DRM Plan takes into account existing vulnerability levels and coping capacities, the area's disaster alert and prevention system, general design standards, land use regulations and civil defense recommendations in flood prone areas. However, the options and solutions are sector- and even case-specific and are selected based on a cost analysis of equivalent alternatives.

Disaster Risk Summary

Disaster Risk Level

B



Disaster / Recommendations

Safeguard Screening Form

Disaster Summary

Details

Actions

Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s).
Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and
Safeguard Screening Form to ESR.

Estrategia Ambiental y Social (EAS)		
Nombre de la Operación	Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP): Programa de Adecuación de la Infraestructura Vial a las Necesidades del Transporte de Madera	
Número de la Operación	UR-L1153	
Preparado por	Natasha Kate Ward, VPS/ESG	
Detalles de la Operación		
Sector del BID	Transporte	
Tipo de Operación	CCLIP	Primera Operación: Obras Múltiples
Clasificación Ambiental y Social	Categoría B.13	Categoría B
Indicador de Riesgo de Desastres	Moderado	Moderado
Prestatario	Corporación Nacional para el Desarrollo (CND)	
Agencia Ejecutora	La Corporación Vial del Uruguay (CVU)	
Préstamo BID US\$ (y costo total del proyecto)	US\$200 millones	US\$70 millones + US\$17,5 millones local
Políticas/Directrices Asociadas	OP-703 (B1, B2, B13)	OP-703 (B.1, B.2, B.3, B.5, B.6, B.7, B.10, B.11, B.17); OP-704; OP-761; OP-102
Descripción de la Operación		
<p>El BID está apoyando a la Corporación Nacional de Desarrollo (CND) y la Corporación Vial del Uruguay (CVU) de la República del Uruguay en la preparación del Programa de Adecuación de la Infraestructura Vial a las Necesidades del Transporte Forestal (PAIVNTF). El Banco preparará una Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) de US\$200 millones, cuyo objetivo es apoyar la mejora de la productividad a través de la construcción, mejora y rehabilitación de la red vial asociada a los flujos forestales y agroindustriales.</p> <p>La primera operación bajo la CCLIP será un programa de inversión de obras múltiples de US\$87,5 millones, con un financiamiento del BID de US\$70 millones, para adaptar y mejorar la infraestructura de una serie de carreteras secundarias, caminos departamentales y puentes, a las nuevas y crecientes demandas de la producción forestal y agrícola (en particular del tránsito de vehículos pesados). La CVU presentó un programa de 10 obras (ver Mapa en Figura 1) que se espera financiar con la primera operación:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ruta 4 (40 km, US\$6,2 millones)• Ruta 41 (37,3 km, US\$7,6 millones)• Ruta 43 (28,6 km + 26 km) (US\$14,6 millones)• Ruta 90 (21,9 km) (US\$5,2 millones)• Puente río Yi (453 m) (US\$7,9 millones)• Puente río Negro (575 m) (US\$9,9 millones)• Ruta 59 + Obras del arte circuito 59 (40 km, 100 km) (US\$11,1 millones)• Puente Arroyo Malo (225 m) (US\$3,6 millones) <p>Estas obras incluyen: (i) adecuación geométrica y estructural de caminos y obras de arte; (ii) rehabilitación estructural de caminos y obras de arte; y (iii) ensanche y refuerzo de puentes, de manera que los caminos y puentes puedan sostener los vehículos más pesados. Las obras se</p>		

realizan dentro del derecho de vía existente (con la excepción de la Ruta 59, lo cual implicará hasta un máximo de 10 hectáreas adicionales).

Se considerará como muestra representativa de la primera operación (obras múltiples) los dos tramos de la Ruta 43 y el puente sobre el río Yi en la Ruta 5 (con un total de US\$23,7 millones).

Concurrentemente, la CVU está preparando un programa de obras con el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA¹) y otro programa de obras que financiará UPM² Paper (una empresa finlandesa que está invirtiendo en una nueva planta de celulosa cerca de Centenario).

La agencia ejecutora será la CVU, una entidad de dependencia pública, regida por el derecho privado y cuyo único accionista es la CND, cuyo cometido es la contratación y gestión financiera de obras viales por mandato de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) mediante convenio específico o concesionados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con la CND. La DNV apoya técnicamente a la CVU en el diseño de los proyectos y supervisión de la ejecución de las obras, incluyendo el manejo de temas socioambientales.

Riesgos e Impactos ESHS Potenciales Clave

Las obras previstas, y particularmente las seleccionadas para la muestra, son obras pequeñas en áreas rurales, agrícolas, ganaderas o forestales, con poca población. Las obras a ser financiadas por el Banco no se encuentran en áreas protegidas o sensibles ecológicamente. Sin embargo, se espera que las obras causarán algunos impactos directos socioambientales limitados y típicos de la construcción de un proyecto de este tamaño (polvo, erosión, ruido, desechos, interrupción del tránsito, salud y seguridad ocupacional, campamentos para trabajadores, etc.). Adicionalmente, hay un riesgo de incumplimiento por parte de los contratistas en cuanto a los tiempos de aprobación ambiental para el uso de canteras, lo cual ha mostrado alguna complejidad en el pasado, especialmente al inicio de las obras.

Dado el vínculo con el compromiso del gobierno de expandir la inversión del sector privado en la producción de madera (en particular, respondiendo al acuerdo con la empresa finlandesa UPM), también habrá una serie de impactos indirectos socioambientales asociados al desarrollo y la mejora de la red de carreteras y puentes, que ampliará la producción y tránsito de productos de madera en el interior de Uruguay. Estos impactos podrían ser tanto positivos como negativos. Por ejemplo, habrá una expansión agrícola y un aumento de tránsito pesado en las áreas rurales y una posible percepción de que el gobierno está dando preferencia a la producción por parte de empresas grandes extranjeras con exenciones de impuestos, frente a la población de pequeños productores en el interior del país. Sin embargo, no se espera que estos impactos sean significativos.

Tanto el CVU como la DNV tienen experiencia en la implementación de préstamos para infraestructura vial con el Banco y otros organismos multilaterales. Ambos cuentan con sistemas y/o manuales ambientales de mejores prácticas ambientales para la construcción y operación de obras viales, siguiendo los estándares nacionales. Durante la preparación del PAIVNTF se evaluarán los sistemas, manuales y capacidades en mayor detalle para confirmar si cumple con los estándares socioambientales, tanto nacionales como internacionales.

¹ La misión de FONPLATA es apoyar la integración de los países miembros para lograr un desarrollo armónico e inclusivo, dentro y entre las áreas geográficas de influencia de la Cuenca del Plata, contribuyendo a reducir las disparidades socioeconómicas y privilegiando la complementariedad y la sinergia de los esfuerzos de las instituciones de desarrollo nacional, así como de otras agencias de desarrollo, mediante proyectos de dimensión media y pequeña a ser ejecutados en espacios geográficos delimitados, a fin de favorecer a uno o más países en lograr una mejor inserción en la subregión, en la región y en el mercado global (ver <https://www.fonplata.org/>).

² Ver <https://www.upm.uy/> para mas detalles de la empresa.

Vacíos de Información y Estrategia de Análisis

Mientras que bajo el Decreto 349/005 del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento y Medioambiente, se clasifican las obras de este programa de bajo impacto y no requiere un estudio de impacto ambiental y social ni audiencia pública, según Directriz B.3 de la Política de Medioambiente y Salvaguardias del Banco, los proyectos bajo la primera operación de la CCLIP serán clasificados con Categoría “B”; son aquellas operaciones que puedan causar principalmente impactos ambientales negativos localizados y de corto plazo, incluyendo impactos sociales asociados y para los cuales ya se dispone de medidas de mitigación efectivas.

Por lo tanto, el Banco requiere un Análisis Ambiental y Social (AAS) para la CCLIP y los proyectos en la muestra y un marco o protocolo para el manejo socioambiental de los demás proyectos que pertenezcan a la Categoría B bajo el PAIVNTF del BID. Además, se requiere un proceso de consulta pública/acercamiento a las personas potencialmente afectadas y/o interesadas.

Un consultor ha sido contratado para trabajar con las autoridades y el Banco en el desarrollo de los siguientes productos para cumplir con Directrices B.5 y B.6:

- (i) **Análisis Ambiental y Social (AAS) (programa).** Una evaluación de los potenciales impactos y riesgos ambientales, sociales y de salud y seguridad del programa de obras (y el sector en general), en particular enfocando en el contexto en lo cual se desarrollará el programa los impactos directos e indirectos del PAIVNTF de obras y la capacidad de la agencia ejecutora en temas socioambientales, y recomendaciones de manejarlos.
- (ii) **Estudio y Plan de Gestión Ambiental y Social (muestra operación).** Una descripción del proyecto y el contexto local socioambiental, un análisis de los impactos y riesgos ambientales, sociales, de salud y de seguridad, las medidas de mitigación correspondientes, y una ronda de consulta pública (acercamiento a los actores potencialmente afectados y/o interesados) para la Ruta 43 y el puente sobre el río Negro.
- (iii) **Marco/Protocolo de Gestión Ambiental y Social (MGAS) (obras de la operación fuera de la muestra).** El marco aplicará a los demás proyectos categorizados como B, que se prepararán bajo el PAIVNTF durante su ejecución. El MGAS servirá como un sistema para asegurar que el organismo ejecutor implementará procedimientos para asegurar que las intervenciones financiadas por el PAIVNTF cumplen con los requerimientos legislativos uruguayos, y las políticas de salvaguardias ambientales y sociales del Banco. Una vez diseñado e implementado, el marco ayudará al ejecutor a identificar, evaluar y manejar el riesgo ambiental y social de cada proyecto bajo el PAIVNTF.

Se espera que los informes estarán listos para la revisión de la agencia ejecutora y el Banco dentro de un plazo de ocho semanas a partir de la contratación. Serán publicados en la página del proyecto en la página web del Banco antes de la misión de análisis. Se planea una ronda de consulta pública para los proyectos de la muestra en febrero de 2019.

Oportunidades para adicionalidad del BID

A ser determinado durante la preparación.

Cuadro Anexo: Operación bajo Cumplimiento de Políticas de Salvaguardias del BID

Ver Cuadro Anexo abajo.

Apéndices Adicionales

Apéndice 1: Mapa

Tabla 1. Cumplimiento de la Operación con las Políticas de Salvaguardias del BID

Políticas / Directrices	¿Política/Directriz aplicable?	Fundamentos de Políticas/Directrices Pertinentes	Acciones Requeridas durante Preparación y Análisis
OP-703 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias			
B.2 Legislación y regulaciones nacionales	Sí	Cumplimiento del programa y proyectos con la legislación nacional socioambiental	El AAS incluirá un análisis de los requisitos legales nacionales socioambientales y, en particular, se revisará el tema de los tiempos para los permisos ambientales para el uso de canteras y las soluciones
B.3 Preevaluación y clasificación	Sí	Categorización socioambiental: B	N/A
B.4 Otros factores de riesgo	Sí	Capacidad institucional (CVU y DNV) para la gestión socioambiental	El AAS incluirá un análisis de la capacidad institucional (sistemas y manuales) para la gestión socioambiental
B.5 Requisitos de evaluación y planes ambientales	Sí	Análisis socioambiental a nivel del programa, la operación (muestra y los demás proyectos)	Se prepara: (i) un AAS a nivel del programa; (ii) un Estudio y Plan de Gestión Ambiental y Social para la muestra; y (iii) un MGAS que se aplicará a los demás proyectos que se preparará bajo la operación durante su ejecución
B.5 Requisitos de evaluación y planes sociales (incluyendo un Plan de Restauración de Medios de Subsistencia)	Sí		
B.6 Consultas	Sí	Se requiere una ronda de consultas públicas para cada proyecto bajo el programa	Durante la preparación del programa, se realizará una ronda de consulta pública para los proyectos en la muestra. El MGAS contendrá los requerimientos para consulta pública para los demás proyectos que se prepararán bajo el programa durante su ejecución
B.7 Supervisión y cumplimiento	Sí	Se requiere supervisión de los proyectos durante la ejecución del programa	El MGAS detallará los requerimientos de supervisión y monitoreo
B.8 Impactos transfronterizos	No	N/A	N/A
B.9 Hábitats naturales	No	N/A	N/A
B.9 Especies invasoras	No	N/A	N/A
B.9 Sitios culturales	No	N/A	N/A
B.10 Materiales peligrosos	Sí	Durante la construcción es normal que haya uso de materiales peligrosos (combustibles, lubricantes, etc.)	Para cada proyecto de la muestra se preparará un PGAS incluyendo las medidas de mitigación para el uso de materiales peligrosos

B.11 Prevención y reducción de la contaminación	Sí	Durante la construcción es normal que haya algún nivel de contaminación (desechos, emisiones de aires, etc.)	Para cada proyecto de la muestra se preparará un PGAS, incluyendo las medidas de mitigación para la contaminación
B.12 Proyectos en construcción	No	N/A	N/A
B.13 Préstamos de Política e Instrumentos Flexibles de Préstamo	No	N/A	N/A
B.14 Préstamos multifase o repetidos	No	N/A	N/A
B.15 Operaciones de cofinanciamiento	No	N/A	N/A
B.16 Sistemas nacionales	No	N/A	N/A
B.17 Adquisiciones	Sí	Inclusión de requerimientos socioambientales en los contratos	El MGAS para el programa contendrá los requerimientos ambientales y sociales a incluirse en los pliegos de licitación para los proyectos
OP-704 Política de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales			
A.2 Análisis y gestión de escenario de riesgos tipo 2	No	N/A	N/A
A.2 Gestión de contingencia (plan de respuesta a emergencias, plan de seguridad y salud de la comunidad, plan de higiene y seguridad ocupacional)	Sí	Durante la construcción de proyectos se requiere un plan de contingencia y un plan de seguridad y salud ocupacional	Para cada proyecto de la muestra y los demás proyectos se preparará un PGAS, incluyendo un plan de contingencia y un plan de seguridad y salud ocupacional
OP-710 Política Operativa sobre Reasentamiento Involuntario			
Minimización del reasentamiento	No	N/A	N/A
Consultas del Plan de Reasentamiento	No	N/A	N/A
Análisis del riesgo de empobrecimiento	No	N/A	N/A
Requerimiento para el Plan de Reasentamiento y/o Marco de Reasentamiento	No	N/A	N/A
Requerimiento del Programa de Restauración del Modo de Vida	No	N/A	N/A
Consentimiento (pueblos indígenas y otras minorías étnicas rurales)	No	N/A	N/A

OP-765 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas			
Requerimiento de Evaluación Sociocultural	No	N/A	N/A
Negociaciones de buena fe y documentación adecuada	No	N/A	N/A
Acuerdos con pueblos indígenas afectados	No	N/A	N/A
Requerimiento de Plan o Marco de Compensación y Desarrollo de Pueblos Indígenas	No	N/A	N/A
Cuestiones discriminatorias	No	N/A	N/A
Impactos transfronterizos	No	N/A	N/A
Impactos sobre pueblos indígenas aislados	No	N/A	N/A
OP-761 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo			
Consulta y participación efectiva de mujeres y hombres	Sí	Asegurar que ambos géneros estén adecuadamente representados en las consultas	Se realizará la consulta pública según los requerimientos y guías del Banco para asegurar que ambos géneros estén adecuadamente representados en las consultas
Aplicación del análisis de riesgo y salvaguardias	No	N/A	N/A
OP-102 Política de Acceso a la Información			
Divulgación de Evaluaciones Ambientales y Sociales previo a la misión de análisis, QRR, OPC y envío de los documentos al Directorio	Sí	Divulgación del AAS y PGAS, así como el MGAS y EAS	Se publicará el AAS y PGAS para los proyectos en la muestra, así como el MGAS y EAS, en la página del Banco antes de la misión de análisis, y la versión final con el informe de consulta pública antes de OPC
Disposiciones para la Divulgación de Documentos Ambientales y Sociales durante la Implementación del Proyecto	Sí	El ejecutor será responsable de divulgar documentación socioambiental sobre los demás proyectos durante ejecución	El MGAS para el programa contendrá los requerimientos para divulgación de documentación socioambiental durante ejecución

Apéndice 1: Mapa de subproyectos a ser financiado por el BID bajo el programa

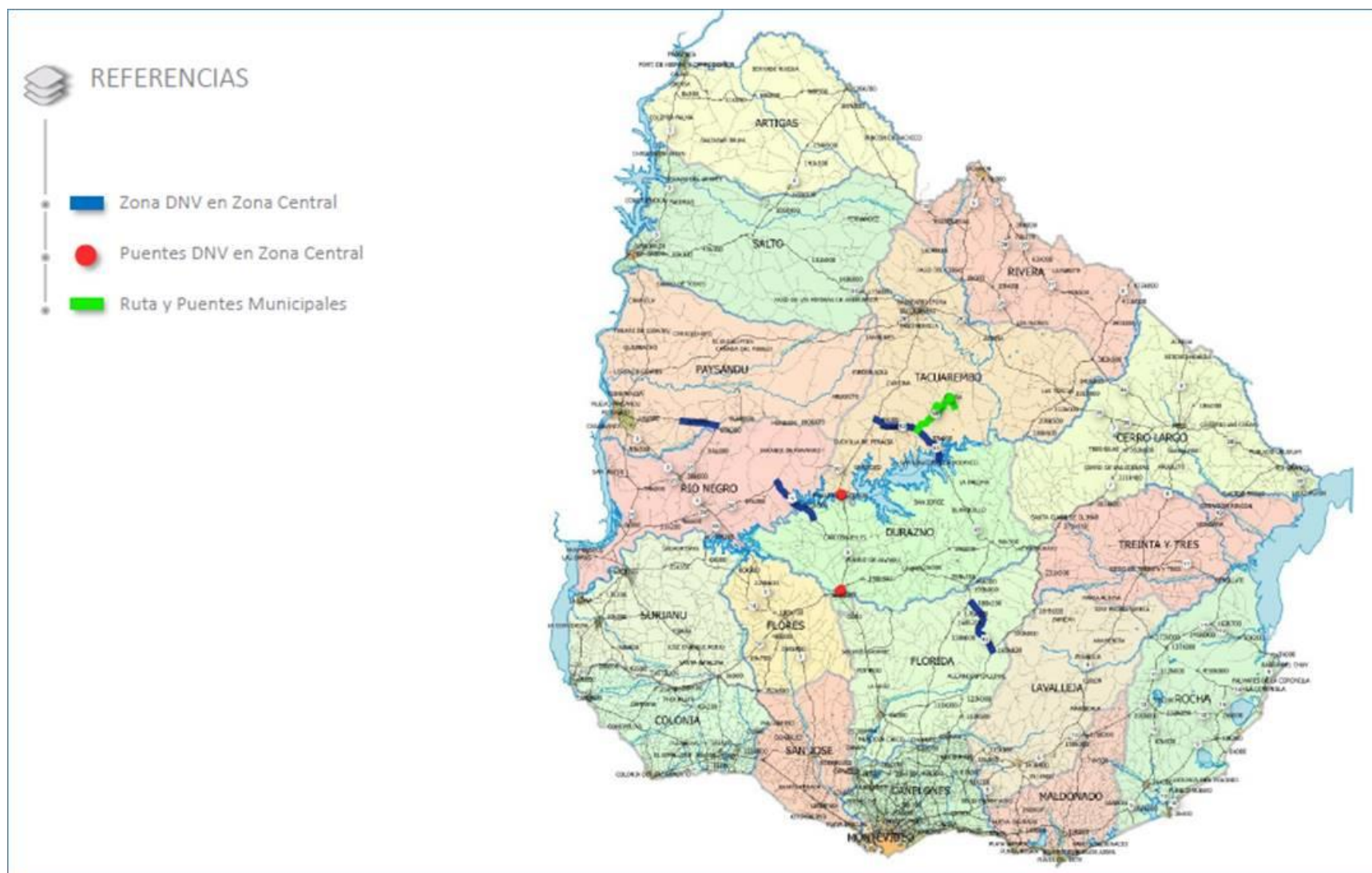


Figura 2. Subproyectos y áreas de biodiversidad / áreas protegidas

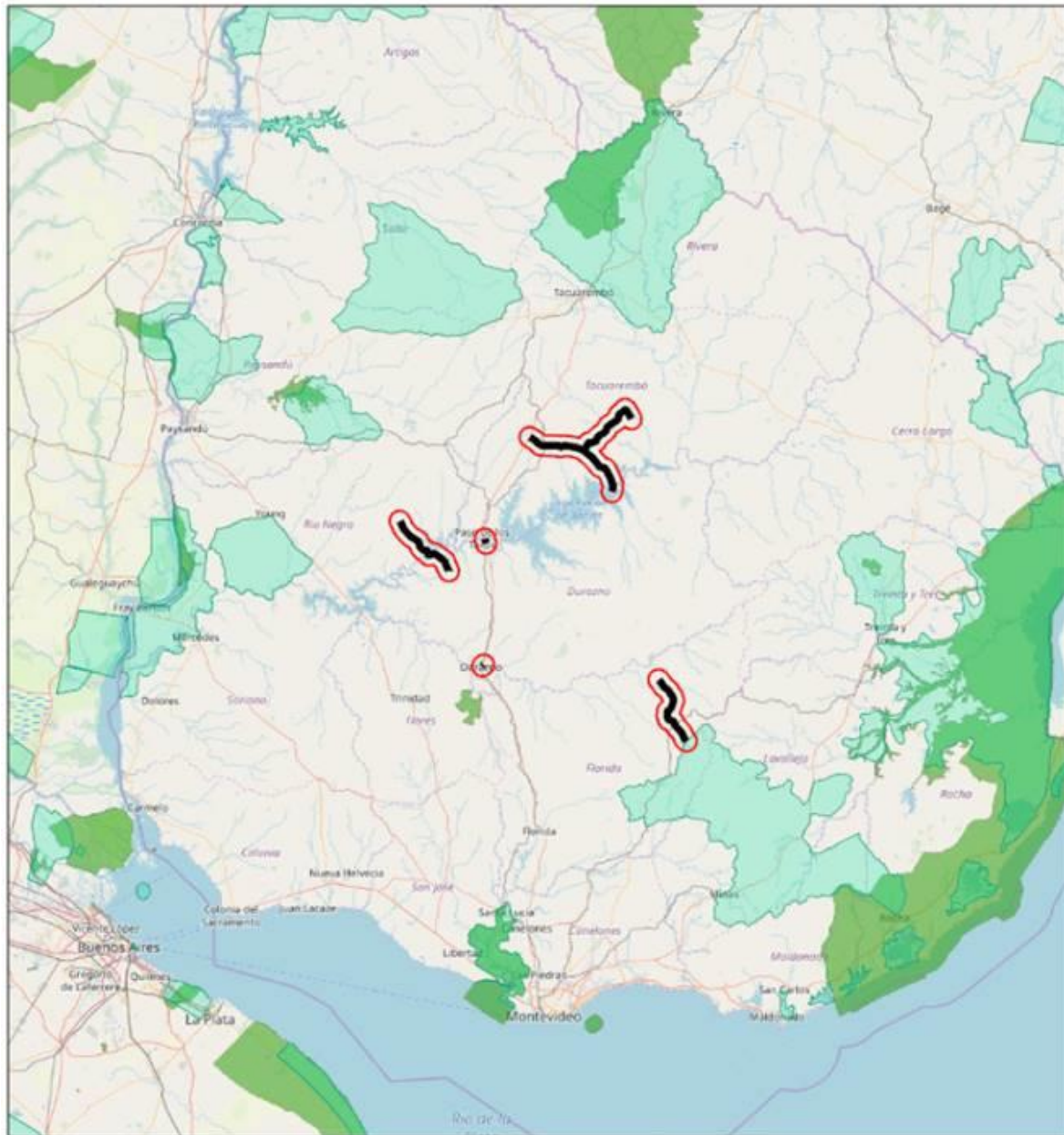
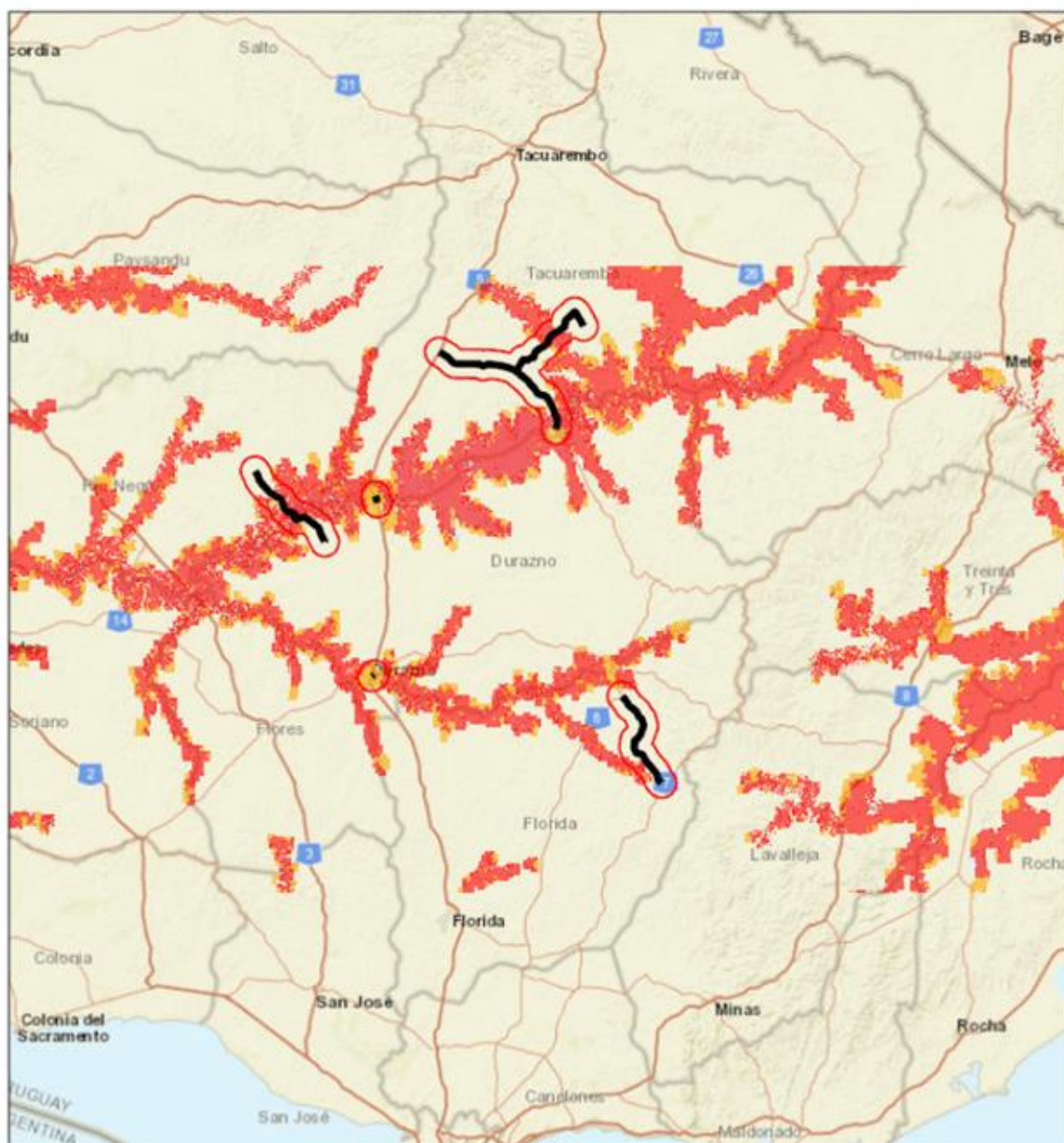


Figura 3. Subproyectos y áreas con potencial para inundaciones



ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y enlaces a archivos técnicos
Logística de cargas e infraestructura y servicios de transporte en Uruguay. Nota de diálogo BID, 2015	Documento técnico sectorial de transporte de carga y logísticas de cadenas agropecuarias	Terminado	Enlace al documento
Financiamiento de la conservación de caminos rurales en Uruguay. Nota de diálogo BID, 2015	Documento técnico sectorial de caminos rurales	Terminado	Enlace al documento
Logística de las cuatro principales cadenas agroindustriales del Uruguay	Nota técnica sectorial	Terminado	Enlace al documento
Planes viales departamentales de caminería rural	Documentos técnicos	Terminados (con recursos de ATN/OC-15631-UR)	Enlace a los documentos

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a "Información Deliberativa" contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la "Política de Acceso al Información" del Banco (Documento GN-1831-28).