



# Directorio Ejecutivo Para consideración

A partir del 2 de julio de 2019

PR-4701  
18 de junio de 2019  
Original: español  
**Público**  
**Divulgación Simultánea**

**A:** Los Directores Ejecutivos

**Del:** Secretario

**Asunto:** Uruguay. Propuesta de Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) para el "Programa de Mejora de Corredores Viales de Uso Agroindustrial y Forestal" y primer préstamo individual bajo la línea de crédito para el "Programa de Mejora de Corredores Viales de uso Agroindustrial y Forestal"

**Información básica:** Modalidad ..... Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) y Operación Global de Obras Múltiples (GOM)  
Prestatario ..... Corporación Nacional para el Desarrollo (CND)

## **Línea de Crédito**

Monto ..... hasta US\$200.000.000

Fuente .....Capital Ordinario

## **Préstamo Individual**

Monto ..... hasta US\$70.000.000

Fuente .....Capital Ordinario

**Consultas a:** Andrés Pereyra (teléfono Representación en Uruguay 598-294309) o  
Julieta Abad (teléfono Representación en Argentina 5411-4320-1851)

**Observaciones:** De acuerdo con lo establecido en el documento GN-1838-3 "Informe del Grupo de Trabajo al Directorio Ejecutivo del Banco Interamericano de Desarrollo sobre la Agilización de los Procedimientos para la Aprobación de Operaciones con Garantía Soberana. Versión revisada", aprobado el 21 de junio de 2018, el Directorio Ejecutivo considera las Líneas de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) y la primera operación bajo la línea por Procedimiento Estándar.

**Referencia:** GN-1838-3(6/18), DR-398-18(8/18), GN-2246-1(7/03), DE-58/03, GN-2246-4(12/06), DE-10/07, GN-2246-7(11/07), DE-164/07, GN-2246-9(9/16), DE-86/16, GN-2564-3(12/11), DE-225/11, GN-2869-1(11/16), DE-146/16, GN-2869-3(8/17)



DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

## **URUGUAY**

### **LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA PROYECTOS DE INVERSIÓN (CCLIP) PARA EL PROGRAMA DE MEJORA DE CORREDORES VIALES DE USO AGROINDUSTRIAL Y FORESTAL**

**(UR-O1155)**

### **PRIMERA OPERACIÓN INDIVIDUAL BAJO LA CCLIP PARA EL PROGRAMA DE MEJORA DE CORREDORES VIALES DE USO AGROINDUSTRIAL Y FORESTAL**

**(UR-L1153)**

## **PROPUESTA DE PRÉSTAMO**

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

De conformidad con la Política de Acceso a Información el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

## ÍNDICE

<b>RESUMEN DEL PROYECTO.....</b>	<b>1</b>
<b>I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS.....</b>	<b>3</b>
A. Antecedentes, problema, y justificación.....	3
B. Objetivos, componentes y costos .....	8
C. Marco para resultados con indicadores clave .....	11
<b>II. ESTRUCTURA FINANCIERA Y RIESGOS PRINCIPALES .....</b>	<b>11</b>
A. Instrumentos financieros.....	11
B. Riesgos ambientales y sociales.....	12
C. Riesgo fiduciario .....	13
D. Otros aspectos especiales y riesgos.....	14
<b>III. PLAN DE EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN .....</b>	<b>14</b>
A. Mecanismo de ejecución .....	14
B. Resumen de medidas de monitoreo y evaluación.....	17

ANEXOS	
Anexo I	Matriz de Efectividad en el Desarrollo (DEM) – Resumen
Anexo II	Matriz de Resultados
Anexo III	Acuerdos y Requisitos Fiduciarios

ENLACES ELECTRÓNICOS REQUERIDOS (EER)	
EER#1	<a href="#">Plan de Ejecución Plurianual (PEP) / Plan Operativo Anual (POA)</a>
EER#2	<a href="#">Plan de Monitoreo y Evaluación</a>
EER#3	<a href="#">Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)</a>
EER#4	<a href="#">Plan de Adquisiciones</a>

ENLACES ELECTRÓNICOS OPCIONALES (EEO)	
EEO#1	<a href="#">Evaluación Económica del Proyecto</a>
EEO#2	<a href="#">Logística de las cuatro principales cadenas agroindustriales del Uruguay</a>
EEO#3	<a href="#">Logística agroindustria del Uruguay, la cadena de forestal</a>
EEO#4	<a href="#">Logística agroindustria del Uruguay, la cadena de granos</a>
EEO#5	<a href="#">Análisis Ambiental y Social</a>
EEO#6	<a href="#">Plan de Gestión Ambiental y Social Proyecto Río Yí</a>
EEO#7	<a href="#">Plan de Gestión Ambiental y Social Proyecto Ruta 43</a>
EEO#8	<a href="#">Marco de Gestión Ambiental y Social</a>
EEO#9	<a href="#">Filtro de Política de Salvaguardias (SPF) y Formulario de Evaluación de Salvaguardia (SSF)</a>

ABREVIATURAS	
AAS	Análisis Ambiental y Social
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CCLIP	Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión
CMA	Convenio Marco de Adhesión
CND	Corporación Nacional para el Desarrollo
CREMA	Contrato de Rehabilitación y Mantenimiento
CVU	Corporación Vial del Uruguay S.A.
DNV	Dirección Nacional de Vialidad
ETAS	Estudio de Impacto Ambiental y Social
GD	Gobiernos Departamentales
GdU	Gobierno de Uruguay
HDM-4	<i>Highway Development and Management</i>
IES	Índice de Estado Superficial
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
IVA	Impuesto al Valor Agregado
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PPP	Participación Público Privada
MEF	Ministerio de Economía y Finanzas
MGAS	Marco de Gestión Ambiental y Social
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
OE	Organismo Ejecutor
OII	Oficina de Integridad Institucional
OyM	Operación y Mantenimiento
OPC	Comité de Políticas Operativas
PEP	Plan de Ejecución del Proyecto
PDL	<i>Performance Driven Loan</i>
PIB	Producto Interno Bruto
POA	Plan Operativo Anual
SECI	Sistema de Evaluación de la Capacidad Institucional
SPF	Filtro de Política de Salvaguardias
SSF	Formulario de Evaluación de Salvaguardia
TIRE	Tasa Interna de Retorno Económica
UPM	UPM PULP OY

**RESUMEN DEL PROYECTO**  
**URUGUAY**

**LÍNEA DE CRÉDITO CONDICIONAL PARA PROYECTOS DE INVERSIÓN (CCLIP) PARA EL PROGRAMA DE MEJORA DE CORREDORES VIALES DE USO AGROINDUSTRIAL Y FORESTAL (UR-O1155)**

**PRIMERA OPERACIÓN INDIVIDUAL BAJO LA CCLIP PARA EL PROGRAMA DE MEJORA DE CORREDORES VIALES DE USO AGROINDUSTRIAL Y FORESTAL (UR-L1153)**

Términos y Condiciones Financieras					
<b>Prestatario:</b>				<b>Facilidad de Financiamiento Flexible<sup>(a)</sup></b>	
Corporación Nacional para el Desarrollo (CND)				<b>Plazo de amortización:</b>	16 años
<b>Organismo Ejecutor (OE):</b>				<b>Período de desembolso:</b>	3 años
Corporación Vial del Uruguay S.A. (CVU)				<b>Período de gracia:</b>	3,5 años <sup>(b)</sup>
<b>Garante:</b>				<b>Tasa de interés:</b>	Basada en LIBOR
República Oriental del Uruguay				<b>Comisión de crédito:</b>	(c)
<b>Fuente</b>	<b>CCLIP (US\$)</b>	<b>Primera Operación (US\$)</b>	<b>%</b>	<b>Comisión de inspección y vigilancia:</b>	(c)
<b>BID (Capital Ordinario):</b>	200.000.000	70.000.000	84	<b>Vida Promedio Ponderada (VPP):</b>	9,75 años
<b>Local:</b>	38.500.000	13.500.000	16	<b>Moneda de aprobación:</b>	Dólares de los Estados Unidos de América
<b>Total:</b>	238.500.000	83.500.000	100		
Esquema del Proyecto					
<p><b>Objetivo de la CCLIP:</b> 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.</p> <p><b>Objetivo de la primera operación bajo la CCLIP:</b> aumentar la competitividad de los sectores forestal y agroindustrial, mediante la construcción y mejora de carreteras secundarias y caminos departamentales que faciliten la conectividad transversal. El objetivo específico del programa es la disminución de los costos de operación vehicular del transporte de carga.</p>					
<p><b>Condiciones contractuales especiales previas al primer desembolso del financiamiento:</b> será condición contractual especial previa al primer desembolso la suscripción y entrada en vigencia de un acuerdo específico entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP), el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), la CND y la CVU que incluya, entre otras cosas, lo siguiente: (i) el compromiso de las partes de cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato de préstamo suscrito por el prestatario con el Banco; (ii) el compromiso de la CND de transferir a la CVU los recursos del préstamo; (iii) el compromiso de la CVU de proveer los recursos del aporte local comprometido por la CND; (iv) el compromiso de la CVU de usar los recursos del préstamo y el aporte local de conformidad con los términos de este contrato de préstamo; y (iv) especifique, en relación a cada obra a ser financiada, las obligaciones del MTOP en la preparación y gestión técnica de cada obra, incluyendo la gestión socioambiental, incluso en caso de terminación del contrato de concesión (¶3.2).</p> <p><b>Condiciones contractuales especiales de ejecución:</b> (i) que para el uso de los recursos asignados para las obras comprendidas dentro del Componente 1, el Organismo Ejecutor (OE), a través de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), presente, antes de la adjudicación de cada obra y a satisfacción del Banco, un protocolo de supervisión que incluya, entre otros, el equipo profesional y técnico que dedicará a las distintas actividades involucradas en la supervisión de la obra, incluyendo la supervisión socioambiental; (ii) que para el uso de los recursos correspondientes a la ejecución de las obras comprendidas en el Componente 1 que correspondan a un Gobierno Departamental (GD) se entregue al Banco evidencia de la firma y entrada en vigencias del Convenio Marco de Adhesión (CMA) suscrito entre dicho GD y el MTOP mediante el cual se permita la ejecución de las obras por parte de CVU, así como el compromiso del GD de conservar el camino luego de finalizadas dichas obras; (iii) el prestatario y el OE deberán obtener la no objeción del Banco antes de suscribir cualquier enmienda al acuerdo específico celebrado entre MTOP, el MEF, la CND y la CVU, el 17 de febrero de 2016; y (iv) el plazo para el inicio material de todas las obras comprendidas en el programa será de dos años a partir de la vigencia del contrato de préstamo (¶3.4). Véanse además las condiciones contractuales especiales en el Anexo B del Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS).</p>					
<b>Excepciones a las políticas del Banco:</b> Ninguna.					

Alineación Estratégica						
Desafíos <sup>(d)</sup> :	SI	<input type="checkbox"/>	PI	<input checked="" type="checkbox"/>	EI	<input type="checkbox"/>
Temas Transversales <sup>(e)</sup> :	GD	<input type="checkbox"/>	CC	<input checked="" type="checkbox"/>	IC	<input type="checkbox"/>

<sup>(a)</sup> Bajo los términos de la Facilidad de Financiamiento Flexible (documento FN-655-1) el prestatario tiene la opción de solicitar modificaciones en el cronograma de amortización, así como conversiones de moneda, de tasa de interés y de productos básicos. En la consideración de dichas solicitudes, el Banco tomará en cuenta aspectos operacionales y de manejo de riesgos.

<sup>(b)</sup> Bajo las opciones de reembolso flexible de la Facilidad de Financiamiento Flexible (FFF), cambios en el período de gracia son posibles siempre que la Vida Promedio Ponderada (VPP) Original del préstamo y la última fecha de pago, documentadas en el contrato de préstamo, no sean excedidas.

<sup>(c)</sup> La comisión de crédito y la comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de los cargos financieros del Banco, de conformidad con las políticas correspondientes.

<sup>(d)</sup> SI (Inclusión Social e Igualdad); PI (Productividad e Innovación); y EI (Integración Económica).

<sup>(e)</sup> GD (Igualdad de Género y Diversidad); CC (Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental); y IC (Capacidad Institucional y Estado de Derecho).



## I. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y MONITOREO DE RESULTADOS

### A. Antecedentes, problemática, y justificación

- 1.1 **Infraestructura vial.** El país cuenta con una red vial densa, aproximadamente un kilómetro de camino cada 3,5 km<sup>2</sup> de territorio. La red vial del país se compone de 8.700 km de carreteras bajo jurisdicción del gobierno nacional, en su mayor parte con trazado, geometría y pavimento de estándar superior, que conectan los principales centros poblados del país, los pasos de frontera y puertos<sup>1</sup>. 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<sup>2</sup>. Adicionalmente, existen 40.000 km de caminos rurales de jurisdicción de los Gobiernos Departamentales (GD), de los cuales 14.000 km son de alta relevancia económica por su carácter de vía colectora para la producción agropecuaria hacia las carreteras nacionales y por brindar conectividad a las localidades departamentales menores y poblados rurales<sup>3</sup>. La mayor parte de la red vial departamental posee pavimento granular, en gran parte de su longitud con capacidad de carga limitada, y presenta una geometría vulnerable a inundaciones ante eventos extremos<sup>4</sup>.
- 1.2 **Fuerte crecimiento de la producción forestal y agrícola<sup>5</sup>.** En la última década el sector agropecuario en Uruguay ha tenido fuertes transformaciones económicas y tecnológicas, que han impulsado su desarrollo y en gran medida el desarrollo del país<sup>6</sup>. A influjo de la política forestal iniciada a mediados de la década de 1990, la producción de madera aumentó aceleradamente hasta alcanzar 11 millones de toneladas en 2015. Este crecimiento se ha dado fundamentalmente por la producción con destino industrial (básicamente celulosa), que pasó de ser el 41% de la producción en 2000 al 79% en 2015, basado en la expansión del área forestada a nuevas regiones del territorio,

---

<sup>1</sup> La red vial nacional se discrimina en: 2.408 km de corredores internacionales, que conectan los principales pasos de frontera con Montevideo, 1.551 km de red primaria, que complementaria a los anteriores permite vincular a las capitales departamentales con Montevideo, 3.813 km de red secundaria y 1.005 km de red terciaria, estas últimas en su mayor parte viario de conectividad transversal a las corredores internacionales y carreteras primarias.

<sup>2</sup> El volumen medio diario anual del tránsito en la red nacional primaria (aproximadamente 7.200 km) se encuentra en el entorno de 1.200 a 3.000 vehículos, salvo en el área metropolitana donde supera los 4.000 vehículos y en las carreteras turísticas del sur del país donde supera los 12.000 vehículos. La red nacional secundaria posee un tránsito medio anual de aproximadamente 600 vehículos. Toda la red vial nacional es gestionada por la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO). Aproximadamente el 50% de la red nacional es mantenida mediante contratos por niveles de servicio, mientras que la parte restante es conservada por administración o contratos puntuales de suministros de materiales y servicios.

<sup>3</sup> Según el Censo de 2011 el 16% de la población del país vive en el área rural y localidades menores a 5.000 habitantes. En el medio rural habitan 175.613 personas y en los centros poblados menores 340.537 personas. Fuente: [Instituto Nacional de Estadística](#).

<sup>4</sup> La red vial departamental se compone de 800 km de caminos denominados de tránsito intenso porque circulan más de 30 camiones diarios, por otros 13.000 km con entre 10 y 30 camiones diarios, denominados caminos de tránsito moderado, y por 26.000 km de caminos de conectividad rural. Esta red es usualmente mantenida por administración por parte de los GD, más allá de que ocasionalmente se contratan obras específicas de rehabilitación.

<sup>5</sup> Las exportaciones de origen agropecuario han crecido continuamente en la última década. En 2004 se encontraban en US\$1.943 millones anuales, mientras que en 2016 alcanzaron US\$5.300 millones, siendo algo más del 70% del total exportado. Fuente: [Anuario Estadístico Agropecuario DIEA, MGAP](#).

<sup>6</sup> El Producto Interno Bruto (PIB) creció a una tasa anual de 4,7% entre 2004 y 2017, duplicando el promedio histórico de las anteriores tres décadas. Fuente: <https://datos.bancomundial.org/>. Las exportaciones en ese período pasaron de US\$3.000 millones a US\$9.200 millones, impulsadas por el crecimiento agropecuario que pasó de ser el 50% a más del 75% de las exportaciones. Fuente: [Uruguay XXI](#).

pasando de 250.000 hectáreas a mediados de la década de 1990 a casi un millón en dicho período<sup>7</sup>.

- 1.3 A su vez, el sector agrícola también tuvo un desarrollo significativo en la última década. Los precios internacionales ampliamente 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 entonces en la duplicación de la producción, que pasó de tres millones de toneladas a más de 6,5 millones en dicho período<sup>8</sup>.
- 1.4 **Impacto del incremento de las cargas en la infraestructura vial.** Dado el escaso desarrollo del ferrocarril<sup>9</sup>, el grueso de este crecimiento se ha traducido en mayor demanda sobre la vialidad. Desde 2005 a 2013 el tránsito de camiones en las rutas nacionales se ha incrementado a una tasa media superior al 13% anual, para alcanzar algo más de 30 millones de toneladas movilizadas, de las cuales más del 60% corresponden a graneles agrícolas y madera en rollo<sup>10</sup>. Este crecimiento del tránsito fue también incorporado en la red de caminos departamentales rurales, resultando en que casi 800 km pasaron a tener un tránsito intenso (más de 30 camiones diarios cargados) y que se vinculan sustancialmente al transporte de madera y estacionalmente al transporte agrícola<sup>11</sup>.
- 1.5 Sin embargo, no sólo ha aumentado el tránsito de vehículos pesados, sino que ha cambiado la distribución de origen y destino de las cargas. La red vial principal, hacia Montevideo ha continuado aumentando su flujo vehicular, pero al mismo tiempo se ha consolidado una nueva matriz de viajes sobre una malla vial transversal, comprendida por carreteras nacionales secundarias y parte de la caminería rural departamental, que permiten evacuar la producción agropecuaria hacia los puertos y plantas de celulosa en el litoral del país<sup>12</sup>.
- 1.6 Esta nueva realidad del sector agroindustrial del país hace que el 56% de la red vial nacional tenga actualmente un uso intensivo por el transporte de los principales flujos agropecuarios, siendo que aproximadamente el 40% de esa longitud corresponde a carreteras anteriormente categorizadas como segundo orden que, en conjunto con los caminos rurales de uso intenso, no presentan condiciones geométricas adecuadas al volumen y composición del tránsito actual<sup>13</sup>.
- 1.7 **Estado de conservación**<sup>14</sup>. Luego de la crisis económica de 2002, donde el déficit de mantenimiento en la red vial nacional alcanzó al 60% de su longitud, se produjo un

---

<sup>7</sup> Souto, Gonzalo, Tomasino, Humberto, Errea, Eduardo, Sáder, Mayid. [Logística de las cuatro principales cadenas agroindustriales del Uruguay](#).

<sup>8</sup> Souto, Gonzalo, Tomasino, Humberto, Errea, Eduardo, Sáder, Mayid. [Logística de las cuatro principales cadenas agroindustriales del Uruguay](#).

<sup>9</sup> 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](#).

<sup>10</sup> Información del sistema de aforos vehiculares, proporcionados por la Dirección Nacional de Vialidad (DNV).

<sup>11</sup> En la red de caminos rurales de tránsito intenso (800 km) se movilizan tres millones de toneladas de madera, 525.000 toneladas de graneles agrícolas, 141.000 toneladas de ganado en pie y 15.000 litros de leche fluida.

<sup>12</sup> Los puertos de ultramar de Nueva Palmira y Fray Bentos, así como el puerto fluvial de Paysandú.

<sup>13</sup> [Nota técnica sectorial sobre transporte de cargas y movilidad urbana](#). Se estima que red secundaria de jurisdicción nacional (1300 km) y 200 km de red departamental se encuentran en la situación mencionada.

<sup>14</sup> Un pavimento se considera en estado muy bueno si el Índice de Estado Superficial (IES) es superior a 85; bueno si se encuentre entre 85 y 70; regular desde 70 a 50; y malo si es menor a 50. La metodología está descrita en un

esfuerzo importante por mejorar su condición, lo que permitió alcanzar un buen estado de conservación en el 50% de la red en 2009, avanzándose hasta el 56% en 2018. No obstante, las carreteras de menor tránsito (menos de 1.000 vehículos diarios) presentan aún más del 60% de su longitud en mal estado, básicamente porque sus pavimentos no estaban preparados para la nueva demanda que absorbieron y llegaron a estados de deterioro que no pueden ser atendidos con actividades de mantenimiento<sup>15</sup>.

- 1.8 **Inversión requerida para atender el nuevo escenario de la demanda de transporte.** Estudios realizados a inicios del quinquenio 2015-2020, entre ellos la nota sectorial<sup>16</sup> realizada por el Banco, estimaron que ésta se situaba en el orden de los US\$2.000 millones para el período. Esta inversión corresponde a: (i) la rehabilitación y mantenimiento de la red vial principal; (ii) la 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) las inversiones para mejorar la seguridad vial, incluyendo circunvalaciones a centros poblados, adecuación de travesías urbanas e implementación de terceras vías. Específicamente, el Plan de Inversión del Sector Vial aprobado por el Gobierno de Uruguay (GdU) para el período 2015-2019<sup>17</sup> asciende a US\$1.990 millones, de los cuales el 45% está destinado a la rehabilitación de carreteras, 37% a contratos de conservación de la red primaria y, el resto, volcado básicamente en la mejora de la seguridad vial. Adicionalmente el MTOP ha implementado un programa de Participación Público Privada (PPP) para la mejora de un conjunto de corredores viales, parte de ellos de la red transversal secundaria, por un valor inicialmente estimado en US\$712 millones.
- 1.9 A su vez, el GdU también ha incrementado las transferencias a los GD para la rehabilitación de la malla vial rural departamental; en la Ley de Presupuesto Nacional<sup>18</sup> se previó un incremento del 90% en las transferencias en el presente quinquenio que, en conjunto con los aportes de los GD, alcanzarían US\$150 millones en el período.
- 1.10 **La Corporación Vial del Uruguay (CVU).** La CVU es una empresa privada cuya única actividad es operar una Concesión Vial otorgada por el MTOP. La propietaria de CVU es la CND, persona pública de derecho privado. En octubre de 2001, el MTOP y la CND firmaron un convenio de cooperación, por el cual el primero contrata a la segunda para realizar obras de infraestructura bajo la figura de concesión de obra pública. Dicho contrato establece las condiciones generales de relacionamiento de las dos instituciones, el cual considera, entre otros aspectos, que la ejecución de las obras sería contratada por el concesionario siguiendo procedimientos análogos a los del sector público y que cada contratación requeriría el visto bueno del MTOP. Como resultado, la CVU contrata a empresas privadas mediante procedimientos competitivos supervisados por la DNV. A la fecha, la CVU ejecuta la casi totalidad de las obras de rehabilitación y mantenimiento de la red bajo jurisdicción del MTOP.

---

instructivo de evaluación visual de pavimentos elaborado por la DNV y se basa en el *Performance Condition Index* (ASTM D6433-11) adaptado y calibrado a las condiciones locales.

<sup>15</sup> [Nota técnica sectorial sobre transporte de cargas y movilidad urbana](#) e [Informe y Memoria Anual de la Gestión del Gobierno Nacional 2018](#).

<sup>16</sup> [Nota técnica sectorial sobre transporte de cargas y movilidad urbana](#).

<sup>17</sup> [Informe y Memoria Anual de la Gestión del Gobierno Nacional 2018](#).

<sup>18</sup> Ley N° 18.719 de 2015.

- 1.11 **Acuerdo de Inversión con UPM PULP OY (UPM)**<sup>19</sup>. En el marco del acuerdo de inversión suscrito por el país y UPM, el GdU se compromete a realizar a través del MTOP las obras de rehabilitación y adecuación vial necesarias para habilitar la circulación de camiones tritrenes y semirremolques de 48 toneladas<sup>20</sup> en corredores viales colectores de los flujos de madera hacia la planta de celulosa existente en el litoral del río Uruguay y, en el futuro, en la que se localizará en el centro del país. El compromiso asumido comprende la adecuación geométrica de pavimentos y de puentes en varios tramos de carreteras de la red nacional terciaria y caminos rurales departamentales, que en su mayoría forman parte de la red de conectividad transversal a las rutas principales, para que posean el diseño y estructura estándar de las redes viales primaria o secundaria, según los diferentes niveles de demanda.
- 1.12 **Cambio climático y eventos extremos.** En los últimos años el país ha estado sujeto a fenómenos climáticos extremos de forma más recurrente que en el pasado. En particular, se ha observado mayor volumen y concentración de precipitaciones en períodos cortos, causando inundaciones y colapsos momentáneos de la caminería departamental rural, y ocasionalmente en carreteras nacionales, con mayor frecuencia y magnitud. Esto ha impactado en una mayor exigencia al funcionamiento de las obras hidráulicas (alcantarillas y puentes) y en la conservación de pavimentos; así como en períodos más prolongados, en los que los caminos no pueden ser utilizados para la movilidad de personas y mercaderías<sup>21</sup>.
- 1.13 **Género e inclusión en el sector vial**<sup>22</sup>. Si bien la participación de la mujer en el subsector de construcción vial (6%) es levemente superior al conjunto del sector construcción (4%), este guarismo se encuentra muy alejado del valor promedio para toda la economía (44%). A su vez, existe inequidad en la distribución de las tareas, en donde sólo el 43,3% de las mujeres desempeñan tareas operativas, algo que realizan el 88,1% de los hombres; en cargos gerenciales y de dirección casi no hay mujeres en el subsector, mientras que en el sector de la construcción en su conjunto corresponde al 15%. En vista de esta situación, el MTOP está desarrollando con la cooperación del Banco un plan de género e inclusión, que prevea intervenciones en el ámbito interno de la institución, así como en los ámbitos en que tiene incidencia directa, como son la construcción vial y los servicios regulados de transporte interdepartamental.
- 1.14 **Temas estratégicos.** El programa promueve la innovación tecnológica del proceso de supervisión de obras, al financiar la plataforma digital que implementará el proceso

---

<sup>19</sup> El acuerdo involucra el diseño, financiamiento, ingeniería, adquisición, construcción, operación y mantenimiento de una planta de celulosa ubicada cerca de la localidad de Paso de los Toros con una capacidad anual (medida en la máquina de secado) entre 1.900.000 y 2.400.000 toneladas, además de otras facilidades asociadas. La inversión se estima incrementará el PIB en aproximadamente dos puntos porcentuales y generará nuevas exportaciones agroindustriales por US\$1.000 millones al año. [Contrato entre la República Oriental del Uruguay y UPM PULP OY de fecha 7 noviembre 2017.](#)

<sup>20</sup> Desde 2011 se encuentran habilitados de circular camiones de tipo bitrén (una tipología de estos camiones identificados usualmente como vehículos de alto desempeño) en las rutas 24 y 25 en la zona litoral del país. En el marco del Programa de Infraestructura Vial II (2677/OC-UR, 2677/OC-UR-1, 2677/OC-UR-2, 2677/OC-UR-3), el MTOP está desarrollando estudios técnicos con apoyo internacional para extender su uso a otras carreteras del país y para incorporar mayor cantidad de tipologías de este tipo de vehículos, dado su impacto favorable para la conservación de los pavimentos y la reducción de costos de transporte que implican su mayor carga y mejor relación de tracción/peso transportado).

<sup>21</sup> [28 pasos cortados en Florida.](#) Según el relevamiento realizado por los técnicos de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) en este evento extremo 106 puntos de la red vial departamental rural estuvieron inundados o dañados por efecto de las aguas, impidiendo el tránsito por aproximadamente 12 horas, y otros 66 lo estuvieron por aproximadamente ocho horas.

<sup>22</sup> Ver [Estudio de Género en la Industria de la Construcción](#), subsector vial.

contenido en el Manual de Supervisión de Obras de la DNV. También promueve la igualdad de género e inclusión, pues prevé financiar las acciones que surjan del Plan de Género e Inclusión, que actualmente está desarrollando el MTOP con apoyo del Banco; dicho plan abarcará acciones relacionadas al mismo ministerio, y también a las áreas dónde el mismo es la autoridad rectora, como ser la construcción vial y el transporte de pasajeros interurbano. Los aspectos de cambio climático han sido especialmente considerados en el diseño de las intervenciones, para adaptar la infraestructura rehabilitada a las nuevas condiciones climáticas e hidrológicas.

- 1.15 **Beneficiarios.** La primera operación de la CCLIP prevé intervenir en rutas ubicadas en los departamentos de Durazno y Tacuarembó. Los beneficiarios principales de la intervención del programa son las producciones agroindustriales y forestal. En los departamentos mencionados, se cosechan más de 400 mil toneladas anuales de trigo, cebada, soja, maíz, y sorgo. Por otra parte, en el país se han forestado aproximadamente 1 millón de hectáreas desde 1987 a la fecha, de las cuales 18% se encuentran en los departamentos beneficiados por el programa; en los mismos se cosechan aproximadamente 4 millones de toneladas anuales con destino a la industria de la celulosa, 30% de las cuales puede asociarse directamente a las rutas que se prevé intervenir<sup>23</sup>.
- 1.16 **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 forma tal 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. Con la línea CCLIP, el GdU busca reafirmar el carácter estratégico asignado a la rehabilitación y mejora de la red secundaria del país, en consonancia con lo que está realizando en caminos rurales y con la política ininterrumpida de mejora y conservación de la red primaria de los últimos 25 años. En este sentido, la CCLIP sectorial es un instrumento adecuado, en cuanto a que facilita la estructuración de financiamiento en el mediano plazo y contribuye a la sostenibilidad financiera de la estrategia del GdU. Se espera existan una o dos operaciones de préstamo bajo la CCLIP, que se enfocarán en: intervenciones similares a las planteadas en la primera operación, pero en otras regiones del país con similar problemática; o en intervenciones en las mismas rutas objeto de la primera operación, para elevarles el estándar a carpeta asfáltica si se confirman las previsiones de tránsito pesado.
- 1.17 **Lecciones aprendidas.** La CVU ha ejecutado completamente el Programa Vial de la CVU (2041/OC-UR), aprobado en 2008, y está terminando de ejecutar el Programa Vial de la CVU II (3578/OC-UR), aprobado en 2014. El primero de los mencionados se estructuró como un *Performance Driven Loan* (PDL) y llevó a excelentes resultados en términos de conservación de la red vial primaria en tanto se adecuaba perfectamente a la contratación de la conservación por resultados, mediante Contratos de Recuperación y Mantenimiento (CREMA) que el programa financiaba. El segundo programa mencionado tuvo una modalidad de obras múltiples en virtud de que el instrumento del PDL no estaba disponible al momento de su aprobación. De los resultados de ambos programas, se aprendió que los instrumentos financieros por resultados del Banco son muy adecuados para manejar contratos CREMA, especialmente en los casos de

---

<sup>23</sup> Souto, Gonzalo, Tomasino, Humberto, Errea, Eduardo, Sáder, Mayid. [Logística de las cuatro principales cadenas agroindustriales del Uruguay](#). Se prevé intervenir Ruta 4, 41, 43, 59 y 90.



ejecutores como CVU que pueden resolver la disponibilidad de capital de trabajo independientemente del financiamiento del Banco.

- 1.18 Para programas de obra, como el que se está proponiendo, los instrumentos de obras múltiples siguen siendo los más adecuados. La evaluación de impacto realizada<sup>24</sup> muestra que la aplicación de contratos CREMA para el mantenimiento ha tenido un impacto positivo en la eficiencia. Esta forma de contratar es adecuada para carreteras en que el riesgo transferido al contratista sea manejable, lo que ocurre en rutas con carpeta asfáltica en estado adecuado o rehabilitado; para obras con pavimentos más simples, como los que se financiarán en este programa, es más adecuado mantener el riesgo de construcción en la órbita del contratante. Sin perjuicio de lo anterior, los organismos ejecutores con tradición de manejo de contratos por niveles de servicio, como ocurre en Uruguay, desarrollan mejores estrategias para la conservación de la red vial, aun si dicha conservación se ejecuta con contratos tradicionales.
- 1.19 **Alineación estratégica.** La primera operación individual de la CCLIP, en adelante denominada programa, está alineada con la Estrategia de País del Banco con Uruguay 2016-2020 (GN-2836), en cuanto a que 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 mayor eficiencia en la operación de transporte. Además, se alinea con el tema transversal de cambio climático y sostenibilidad ambiental de la UIS, puesto que considera la adaptación de los diseños hidráulicos de obras de arte y de terraplenes a los nuevos escenarios de pluviometría y escorrentía; y posee adicionalidad con el tema transversal género y diversidad, ya que financiará la implementación del Plan de Género e Inclusión del MTOP. El programa contribuye al Marco de Resultados Corporativo de 2016-2019 (GN-2727-6) a través del indicador principal de resultados “longitud de carreteras construidas o mejoradas”. El 1,22% de los recursos de la operación se invierten en actividades de adaptación al cambio climático, según la [metodología conjunta de los Bancos Multilaterales de Desarrollo de estimación de financiamiento climático](#). Estos recursos contribuyen a la meta del Grupo BID de aumentar el financiamiento de proyectos relacionados con el cambio climático a un 30% de todas las aprobaciones de operaciones a finales de 2020. El programa se encuentra alineado 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, y contiene medidas en concordancia con el Marco General de Infraestructura Sostenible<sup>25</sup>, en particular respecto a los pilares institucional y ambiental, dado el enfoque en garantizar la resiliencia de las obras a financiar, y los esfuerzos de fortalecimiento institucional (§1.25). 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 calidad y resiliencia ante los efectos del cambio climático y cobertura amplia de infraestructura de transporte.

---

<sup>24</sup> Nota técnica: [Contratos por niveles de servicio. ¿Qué hemos aprendido?](#)

<sup>25</sup> Nota técnica: [¿Qué es la infraestructura sostenible?: Un marco para orientar la sostenibilidad a lo largo del ciclo de vida del proyecto.](#)



compactación de capa de base y/o pavimentos existentes. Se complementa con la señalización vertical y horizontal de la obra. En algunos casos la obra podría comprender modificaciones planimétricas y altimétricas para adecuar su trazado geométrico a los estándares de seguridad en la circulación correspondientes al volumen y composición del tránsito. Estas modificaciones de trazado se desarrollarán sin afectar áreas externas a la faja de uso público, salvo cuando se trate de modificar empalmes con caminos o rutas donde se requiera apropiar mayor superficie; de ser necesario y, de acuerdo con las normas nacionales, esta no deberá ser superior a 10 hectáreas.

- 1.24 La intervención en el puente sobre el río Yí en la Ruta 5<sup>27</sup> tiene por objeto mejorar las condiciones de circulación en el puente para el paso de camiones tipo tritrén, para lo que se ha previsto aumentar simétricamente el ancho de calzada a 9,20 m (ancho actual 8 m) con barreras tipo New Jersey y ciclovías a ambos lados y adecuarlo a las cargas para este tipo de camiones de un peso total máximo de 74 toneladas<sup>28</sup>. Se adecuarán los accesos al nuevo ancho del puente y a las ciclovías.
- 1.25 En el diseño de las intervenciones en las rutas, particularmente en el diseño de las conducciones hidráulicas, se tomaron en cuenta los aspectos climáticos e hidrológicos consistentes con las últimas previsiones vinculadas al cambio climático.
- 1.26 **Componente 2. Fortalecimiento institucional (US\$1,20 millones).** 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. Financiará además la implementación del Plan de Género e Inclusión del MTOP.
- 1.27 **Costos de administración (US\$1,51 millones).** CVU recibirá el 2,2% del valor del programa en concepto de su administración, monto que será financiado por el programa.
- 1.28 **Auditoría, monitoreo y evaluación (US\$0,18 millones).** El programa financiará las auditorías externas del programa y las actividades de monitoreo y evaluación previstas en el respectivo plan.
- 1.29 **Criterios de elegibilidad de obras.** Se seleccionó una muestra, 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), que tiene un valor estimado equivalente al 30% del total del programa y es representativa de la tipología de obras que podrán ser financiadas, así como de las características socioambientales, los impactos y riesgos esperados, y las medidas de mitigación que se requerirán. Para las obras de la muestra, la CVU cuenta con diseños técnicos suficientes para la inmediata contratación, así como con la evaluación económica de las intervenciones. Por tratarse de una operación de obras múltiples, cualquier inclusión de obras al programa deberá cumplir los siguientes criterios de elegibilidad: (i) criterio estructural: que sean obras similares a las definidas en el Componente 1 (§1.23); (ii) criterio funcional: en el caso de los caminos, que conecten con redes de igual o mayor jerarquía; (iii) criterio económico: que cuente con estudios de viabilidad socioeconómico y que demuestre una Tasa Interna de Retorno

---

<sup>27</sup> Esta obra forma parte de la muestra representativa y se estima será el único puente a ser financiado por el programa.

<sup>28</sup> El puente actualmente en servicio presenta deficiencias estructurales consistentes en deterioros en sobre pisos y juntas, así como fisuras y soldaduras en la carpeta de rodadura en todas las juntas del puente; además, presenta un mal funcionamiento de los drenajes con pasaje de humedad a la infraestructura a través del tablero y los rellenos.



Económica (TIRE) igual o superior al 12%; y (iii) criterio socioambiental: por un lado, que se presente, antes de la adjudicación de cada obra, el Plan de gestión Ambiental y Social (PGAS), que incluya un análisis de los impactos y riesgos más significativos, y el Informe de Consulta, que demuestre que se ha llevado a cabo un proceso significativo y equitativo; y por otro, que la categoría socioambiental de la obra no sea “A”.

## C. Indicadores clave de resultados

- 1.30 **Resultados y sus indicadores.** Los principales resultados del programa están relacionados con: (i) la reducción de los costos de operación vehicular en los tramos intervenidos; y (ii) la disminución de los costos de transporte por la incorporación de vehículos más eficientes, posibilitada por la mejora en los puentes. El impacto del programa se medirá por el porcentaje de las t-km que circulan por rutas en estado bueno o muy bueno.
- 1.31 **Evaluación económica.** Se realizó la evaluación económica (análisis costo-beneficio) de las obras de la muestra aplicando el *Highway Development and Management* (HDM-4)<sup>29</sup>, metodología estándar en el sector. El análisis realizado arrojó una TIRE de 18% para la obra de carreteras y 21% para la obra de puente, bajo condiciones y supuestos del escenario base<sup>30</sup>. Adicionalmente, se verificó la robustez de cada proyecto frente a escenarios más desfavorables, realizándose un análisis de sensibilidad para: (i) un incremento del costo de inversión del 20%; (ii) una reducción del 20% de los beneficios; y (iii) una combinación de un incremento del costo de inversión del 20% (10%) y una reducción simultánea del 20% (10%) de los beneficios para el Puente del Río Yí (para la Ruta 43).
- 1.32 Los resultados del análisis se encuentran en el documento de Evaluación Económica del Programa incluido en el [EEO#1](#), y se resumen en el cuadro siguiente:

**Cuadro 1. Resultados del análisis costo-beneficio y de sensibilidad**

Proyecto	Longitud (km)	Costo Inversión (Miles US\$)	VPN (Miles US\$)	TIRE (%)			
				Base	Análisis de sensibilidad		
					Costo inversión (CI) +20%	Beneficios (B) -20%	Combinado
Ruta 43	54,6	17.499	2.580	18,14	14,43	13,71	14.10% <sup>31</sup>
Puente río Yí	0,5	9.410	3.664	21,16	-	-	14,51% <sup>32</sup>

## II. ESTRUCTURA FINANCIERA Y PRINCIPALES RIESGOS

### A. Instrumentos de financiamiento

- 2.1 **Costo y financiamiento.** El costo total del programa asciende a US\$83.500.000, de los cuales US\$70 millones serán financiados por el Banco con cargo a los recursos de

<sup>29</sup> La herramienta de análisis de proyectos HDM-4 permite estudiar la viabilidad de ingeniería y estimar el valor económico de la inversión en un proyecto vial considerando el ciclo completo de desempeño de un pavimento, incluyendo su estrategia y costos de mantenimiento e identificando los beneficios en los costos de los usuarios y los efectos ambientales por las mejoras introducidas por el proyecto. El modelo permite realizar el análisis de sensibilidad de las variables clave para investigar el impacto de estas sobre los resultados del análisis.

<sup>30</sup> Si se considera que el resto de las obras del programa serán similares a la obra de la muestra de Ruta 43, tanto en su condición inicial, tránsito y obra planteada, y que el componente de fortalecimiento institucional es el 1,4% del costo total del valor total del mismo, se estima una TIRE del programa de 18%.

<sup>31</sup> Corresponde a un aumento de los costos de 10%, simultáneo a una disminución de 10% en los beneficios.

<sup>32</sup> Corresponde a un aumento de los costos de 20%, simultáneo a una disminución de 20% en los beneficios.

la facilidad unimonetaria del capital ordinario en dólares, y US\$13.500.0000 serán financiados con aporte local. El financiamiento del Banco se concretará a través de un Préstamo de Inversión bajo la modalidad de Obras Múltiples, dado que se financiarán obras independientes, pero técnicamente similares entre sí.

**Cuadro 2. Financiamiento del programa (en US\$)**

Componentes	BID	Aporte Local	Total	%
Componente 1. Infraestructura	67.342.900	13.269.950	80.612.850	96,6
Componente 2. Fortalecimiento institucional	1.000.000	197.050	1.197.050	1,4
Administración	1.507.100	0	1.507.100	1,8
Auditoría, monitoreo y evaluación	150.000	33.000	183.000	0,2
<b>TOTAL</b>	<b>70.000.000</b>	<b>13.500.000</b>	<b>83.500.000</b>	<b>100</b>

- 2.2 El plazo de ejecución será de tres años<sup>33</sup>, y se prevé se desembolse de acuerdo con el siguiente cronograma.

**Cuadro 3. Programación de los desembolsos (en US\$)**

	2019	2020	2021	2022	Total
<b>BID</b>	5.851.577	48.276.987	11.679.708	4.191.728	<b>70.000.000</b>
<b>Local</b>	1.128.632	9.309.048	2.252.801	809.518	<b>13.500.000</b>
<b>Total</b>	6.980.209	57.586.035	13.932.509	5.001.246	<b>83.500.000</b>

- 2.3 La CVU<sup>34</sup> cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en la política GN-2246-11 para las CCLIP sectoriales, ya que: (i) es parte integral y sostenible de la institución que administra el sector conjuntamente con la Dirección Nacional de Vialidad<sup>35</sup>; (ii) el análisis institucional demuestra que previsiblemente mantendrá una trayectoria de desempeño satisfactorio (¶2.11); (iii) ha completado múltiples proyectos financiados con fuente multilateral en los últimos cinco años (¶1.17); y (iv) los proyectos anteriores se han desarrollado de forma satisfactoria; en este sentido, en la evaluación final del proyecto culminado por CVU (2041/OC- UR) se consideró que el Prestatario desarrolló la gestión técnica, las adquisiciones y la contabilidad del programa sin inconvenientes, que implementó herramientas de gestión más allá de lo inicialmente previsto, que alcanzó los resultados esperados, y que mantuvo bajo nivel de riesgo<sup>36</sup>.

<sup>33</sup> Además de las obras que integran la muestra representativa del programa (Ruta 43 y puente de la Ruta 5 sobre el río Yí), se prevé que el programa se complete con obras en las Rutas 4, 41, 59, 90. Con los presupuestos actuales, con estas obras se completaría la ejecución del Componente 1. Todas estas obras tienen proyectos de ingeniería, han sido llamadas a licitación y tienen un plazo de ejecución de entre 15 y 18 meses. Se acordó un plazo de ejecución de tres años, que incluye un año por posibles retrasos por factores imponderables.

<sup>34</sup> En octubre de 2001 el MTOP y la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) firmaron un convenio de cooperación, por el cual el primero contrata a la segunda para realizar obras de infraestructura y su mantenimiento bajo la figura de concesión de obra pública. Dicho contrato establece las condiciones generales de relacionamiento de las dos instituciones, el que considera entre otros aspectos: (i) que la CND podría crear empresas para la gestión del contrato, lo que se materializó con la inmediata creación de la CVU; (ii) que la ejecución de las obras sería contratada por el concesionario siguiendo procedimientos análogos a los del sector público y que cada contratación requeriría el visto bueno del MTOP; y (iii) que la DNV asistiría técnicamente a la CVU en la ejecución, lo que se traduce en que la gestión técnica de la CVU sería ejercida por la DNV (diseños de ingeniería, selección de adjudicatarios de los procesos licitatorios y supervisión de obras).

<sup>35</sup> La CVU ejecuta en la actualidad la casi totalidad de las obras de rehabilitación y mantenimiento de la red de jurisdicción nacional. Este esquema de ejecución de obras viales comenzó en 2001 y no solo se ha mantenido a lo largo de distintas administraciones, sino que ha ido aumentando en volumen y en porcentaje del gasto público en vialidad ejecutado.

<sup>36</sup> [PCR del Programa Vial de la CVU 2041/OC-UR.](#)

- 2.4 El programa cumple con los criterios de elegibilidad establecidos en la política GN-2246-11 para las CCLIP sectoriales, ya que: (i) está contemplado en al menos uno de los sectores y componentes de la línea de crédito, específicamente el sector vial; (ii) está incluido en el programa de país; (iii) la CVU es parte integral y sostenible de la institución que administra el sector, conjuntamente con la Dirección Nacional de Vialidad; y (iv) el análisis institucional demuestra que previsiblemente mantendrá una trayectoria de desempeño satisfactorio (§2.11).
- 2.5 La CCLIP tiene un costo de US\$238.500.000 con una participación del BID de US\$200.000.000, y una duración de 10 años. Se prevé que se realice una segunda operación de préstamo en 2022.

## **B. Riesgos ambientales y sociales**

- 2.6 De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas del Banco (OP-703), la CCLIP se clasifica como Categoría “B.13”, y la primera operación como Categoría “B” con un indicador de riesgo de moderado, y un indicador de desastres naturales de moderado.
- 2.7 Las obras viales bajo el programa son obras pequeñas de repavimentación y ensanche de puentes en áreas semirrurales y rurales, agrícolas, ganaderas o forestales, con poca población, que causaran principalmente impactos ambientales y sociales negativos localizados y de corto plazo. Estos impactos que son los típicos de la construcción de proyecto viales de este alcance y tamaño incluyen polvo, erosión, ruido, desechos, disrupción del tránsito, salud y seguridad ocupacional, etc., para los cuales ya se dispone de medidas de mitigación efectivas.
- 2.8 Asimismo, durante la preparación del préstamo, se preparó un Análisis Ambiental y Social (AAS) para el programa, y un PGAS para los dos proyectos de la muestra (Ruta 43 y puente de la Ruta 5 sobre el río Yí ), incluyendo un análisis de los impactos y riesgos socioambientales, y confirmando que las obras de la muestra no se encuentran en áreas protegidas o sensibles ecológicamente, no habrá reasentamiento de poblaciones, ni modificación del modo de vida, usos o costumbres de las comunidades locales. Cada PGAS incluye un Plan de Consulta, y el evento de consulta pública para cada proyecto se realizó el 23 de mayo<sup>37</sup>.
- 2.9 Se analizaron los impactos y riesgos ambientales y sociales directos e indirectos de la primera operación. Se consideró el vínculo del programa con la inversión de UPM y con el modelo de producción forestal, prestando especial atención al descontento en algunos sectores de la población respecto del mismo. Se concluyó que existe un conjunto de medidas de mitigación de fácil implementación y probada eficacia que hacen que los impactos negativos sean no significativos.
- 2.10 Se preparó un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) para las obras fuera de la muestra. Se excluye proyectos de Categoría “A” y cualquier proyecto futuro en el programa que tendrán reasentamiento físico.

## **C. Riesgo fiduciario**

- 2.11 El Banco realizó un SECI en 2015, el cual reportó un nivel de riesgo fiduciario bajo. Siendo que para la actual operación la estructura y esquema de ejecución definidos por la CVU, en lo que respecta a temas fiduciarios, se mantendrán inalterables, sumado al

---

<sup>37</sup> Ver [informe de consulta sobre el río Yí](#) y el [informe de consulta de la ruta 43](#).

desempeño satisfactorio en la ejecución de la actual operación, avalado por los informes de auditoría anuales que no reportan observaciones, se considera que el riesgo fiduciario del OE es bajo.

#### **D. Otros riesgos y temas clave**

- 2.12 **Riesgos de gestión pública y gobernabilidad.** Se realizó el análisis de la gestión de riesgos, a través del cual se identificaron dos riesgos de gestión pública y gobernabilidad calificados como medios, para los que se proponen medidas mitigatorias. En primer lugar, el riesgo de no contar con recursos humanos suficientes para la supervisión de las obras, que se mitiga con la condición de ejecución prevista en ¶3.4, que establece el protocolo de supervisión, así como el personal que se asignará a cada obra; y en segundo lugar, el riesgo de no contar con instrumentos jurídicos para intervenir en caminos de jurisdicción departamental, para lo que se prevé la condición de ejecución que hace necesario dicho instrumento previo a la adjudicación de la obra<sup>38</sup>.
- 2.13 **Riesgo de integridad.** Como parte de la estrategia del Banco de promover la agenda de transparencia e integridad en la región, la Oficina de Integridad Institucional (OII) sumó esfuerzos con el equipo de proyecto, y en coordinación con el OE, para continuar fortaleciendo su capacidad de prevención y gestión de riesgos de integridad durante la ejecución del programa. En este contexto, al momento de preparación de este documento, la OII está llevando a cabo una revisión de riesgo de integridad para identificar fortalezas y áreas de oportunidad en la gobernanza y controles internos del OE. El resultado del análisis identificará áreas de acción para asegurar que el OE y actores involucrados en la ejecución del programa cuenten con todos los mecanismos y herramientas para prevenir y mitigar riesgos de integridad, y su impacto reputacional, de manera eficaz y eficiente. Este análisis complementa a los esfuerzos de otras áreas relevantes del Banco en la prevención y manejo de riesgos.
- 2.14 **Sostenibilidad de las inversiones.** La conservación de las rutas intervenidas en el programa estará a cargo de la DNV, quien asumirá la responsabilidad de esta actividad una vez la CVU culmine la ejecución de las obras. La DNV tiene una política de conservación vial con resultados muy positivos, sea con ejecución a través de contratos o por ejecución directa a través de sus regionales<sup>39</sup>.

### **III. PLAN DE EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN**

#### **A. Mecanismo de ejecución**

- 3.1 **Prestatario, OE y garante.** El prestatario será la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND)<sup>40</sup> y el garante la República Oriental del Uruguay, de conformidad con

---

<sup>38</sup> De las obras propuestas en el programa, solamente la Ruta 59 es actualmente de jurisdicción departamental.

<sup>39</sup> Véase línea de base del indicador de impacto del programa, que muestra que actualmente 75% de las t-km que circulan en la red bajo jurisdicción de la DNV lo hacen en rutas en estado bueno o muy bueno.

<sup>40</sup> La CND es una persona jurídica de derecho público no estatal establecida mediante Ley No.15.785. Esta ley autoriza a la CND a contratar préstamos en el país y en el extranjero. Por otra parte, el artículo 34 de la Ley No.18.602 dispone que la CND podrá actuar como concesionario de proyectos de infraestructura pública de transporte, energía, telecomunicaciones y de cualquier otro tipo que sean de uso público, de acuerdo con lo que se le asigne mediante ley, contratos y/o convenios. Para estos efectos la CND podrá crear o adquirir sociedades comerciales o participar en consorcios y/o en fideicomisos especializados en la explotación de las concesiones o proyectos que se le otorguen.

lo establecido en la política de garantías requeridas a los prestatarios (documento GP-104-2). El OE, por su parte, será la CVU<sup>41</sup>.

- 3.2 **La concesión.** El contrato de concesión<sup>42</sup>, conforme a la legislación uruguaya, opera como un contrato marco bajo el cual se pueden celebrar acuerdos específicos para ejecutar obras y proyectos objeto de la concesión. Bajo esta modalidad, el MTOP (concedente), la CND (concesionario) y la CVU (cesionario de la ejecución de la concesión) han suscrito varios acuerdos específicos para la concreción de programas de construcción, rehabilitación y/o mantenimiento de infraestructuras viales. El Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) también interviene en estos acuerdos con el propósito de garantizar el compromiso de recursos de presupuesto del MTOP para el pago de las subvenciones previstas y la exoneración del IVA. **Será condición contractual especial previa al primer desembolso la suscripción y entrada en vigencia de un acuerdo específico entre el MTOP, el MEF, la CND y la CVU que incluya, entre otras cosas, lo siguiente: (i) el compromiso de las partes de cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato de préstamo suscrito por el prestatario con el Banco; (ii) el compromiso de la CND de transferir a la CVU los recursos del préstamo; (iii) el compromiso de la CVU de proveer los recursos del aporte local comprometido por la CND; (iv) el compromiso de la CVU de usar los recursos del préstamo y el aporte local de conformidad con los términos de este contrato de préstamo; y (v) especifique, en relación a cada obra a ser financiada, las obligaciones del MTOP en la preparación y gestión técnica de cada obra, incluyendo la gestión socioambiental, incluso en caso de terminación del contrato de concesión** Se requiere esta condición contractual especial a fin de poder resguardar la disponibilidad de los fondos y la gestión técnica necesaria para la ejecución del programa.
- 3.3 El MTOP, adicionalmente, tiene la responsabilidad de preparar los diseños de ingeniería y fiscalizar las obras correspondientes, lo cual ha venido implementado en programas anteriores con otros organismos multilaterales de crédito. Estos programas han financiado actividades que están comprendidas en los cometidos y competencias básicos del MTOP, que este ejecuta con fondos propios y con ayuda financiera externa. Con funcionarios de su propia estructura, la organización del MTOP se encarga de la preparación de los documentos para licitaciones, de los llamados a Licitación Pública Nacional o Internacional, de la supervisión y del control de la ejecución de los contratos de consultoría, y de ejecución de obras licitadas. El MTOP observa las formas que exige el proceso por etapas del gasto público. Para ello, su estructura de organización tiene una Asesoría de Financiamiento Externo vinculada al nivel jerárquico superior, quien

---

<sup>41</sup> La CVU es una sociedad anónima cuyo capital pertenece íntegramente a la CND. La CVU tiene por objeto la operación de las obras públicas necesarias para la ejecución de las obligaciones asumidas por la CND en virtud del contrato de concesión. Al amparo del contrato de concesión, la CND cedió a la CVU la ejecución de la concesión. El contrato de cesión fue suscrito el 18 de febrero de 2003 y aprobado por resolución del Poder Ejecutivo, previa intervención del Tribunal de Cuentas de la República, el 9 de abril de 2003. El contrato de cesión establece que la CVU deberá ejercer los derechos y cumplir las obligaciones del contrato de concesión, rigiéndose por todas las normas aplicables en materia de obras públicas, así como las estipulaciones del citado contrato de concesión.

<sup>42</sup> Los contratos de concesión entran en vigor luego de que son aprobados por el Poder Ejecutivo, previa intervención del Tribunal de Cuentas de la República. La concesión fue otorgada a la CND mediante contrato con fecha 5 de octubre de 2001, suscrito entre el MTOP como concedente y la CND como concesionario. El plazo original del contrato fue 15 años, se prorrogó hasta octubre de 2020. El marco jurídico bajo el cual se realizó el contrato de concesión incluye, entre otras normas, el Decreto-Ley No. 15.637 de Concesión de Obra Pública. Dicha norma faculta al concedente a subvencionar la concesión y al Poder Ejecutivo a otorgar exoneraciones al concesionario, incluyendo sobre el Impuesto al Valor Agregado (IVA).

coordinará la ejecución del programa y estará a cargo de las relaciones con el Banco, y un Departamento de Préstamos Internacionales dependiente de la División de Contabilidad y Finanzas.

- 3.4 Condiciones contractuales especiales de ejecución: (i) que para el uso de los recursos asignados para las obras comprendidas dentro del Componente 1, el OE, a través de la DNV, presente, antes de la adjudicación de cada obra y a satisfacción del Banco, un protocolo de supervisión que incluya, entre otros, el equipo profesional y técnico que dedicará a las distintas actividades involucradas en la supervisión de la obra, incluyendo la supervisión socioambiental; (ii) que para el uso de los recursos correspondientes a la ejecución de las obras comprendidas en el Componente 1 que correspondan a un GD se entregue al Banco evidencia de la firma y entrada en vigencias del Convenio Marco de Adhesión (CMA) suscrito entre dicho GD y el MTOP mediante el cual se permita la ejecución de las obras por parte de CVU, así como el compromiso del GD de conservar el camino luego de finalizadas dichas obras; (iii) el prestatario y el OE deberán obtener la no objeción del Banco antes de suscribir cualquier enmienda al acuerdo específico celebrado entre MTOP, el MEF, la CND y la CVU, el 17 de febrero del 2016; y (iv) el plazo para el inicio material de todas las obras comprendidas en el programa será de dos años a partir de la vigencia del contrato de préstamo. La primera de estas condiciones permitirá que se cuente con un nivel de supervisión adecuado a la dimensión y complejidad de las mismas, la segunda que se cuente con una base jurídica para que se puedan ejecutar y mantener las obras que no estén bajo jurisdicción del MTOP, la tercera que no pueda alterarse sin el consentimiento del Banco las bases del acuerdo de ejecución del programa; y la cuarta a fin de asegurar que la ejecución del programa se ajuste al plazo de desembolso de tres años.
- 3.5 **Operación y Mantenimiento (OyM).** El prestatario, por intermedio del OE, mediante la DNV, deberá presentar al Banco en el primer trimestre de cada año calendario, empezando en el año en que se concluya la primera obra financiada por el programa y hasta tres años posteriores al final del periodo de desembolso del préstamo, el plan anual de mantenimiento de obras y bienes financiados por la operación e información sobre el proceso de OyM efectuado. El compromiso para la elaboración de estos informes será incorporado en los CMA a ser suscritos entre los GD y MTOP. Si de las inspecciones que realice el Banco, o de los informes que reciba, se determina que el mantenimiento se efectúa por debajo de los niveles aceptables, el prestatario, por intermedio del OE, deberá adoptar las medidas necesarias para que se corrijan totalmente las deficiencias.
- 3.6 **Desembolsos.** La modalidad de desembolsos será la de anticipos basado en las necesidades reales de liquidez. Preferentemente, estos anticipos se harán en forma semestral, una vez que se haya hecho la rendición de cuentas de por lo menos el 70% del monto anticipado, y como documentación se requerirá la presentación de los formularios de rendición y la planilla de planificación financiera. La revisión de la documentación se hará en forma ex post.
- 3.7 **Auditorías.** Durante la ejecución, la CVU presentará anualmente los Estados Financieros Auditados (EFA) del programa, en los términos requeridos por el Banco (Guía OP-273-6). Los EFA auditados serán presentados a los 120 días posteriores a la finalización del año fiscal y el de cierre dentro de los 120 días posteriores al último desembolso.
- 3.8 **Adquisiciones.** Las Políticas de Adquisiciones del Banco, GN-2349-9 (Políticas para las adquisiciones de obras y bienes) y GN-2350-9 (Políticas para la Selección y

Reclutamiento de Servicios de Consultoría) serán aplicables para todas las actividades de adquisiciones previstas en esta operación.

- 3.9 **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 proceso de licitación antes de la aprobación del préstamo. Conforme a la misma sección del GN- 2349-9, “el prestatario realiza la contratación anticipada a su propio riesgo y el acuerdo del Banco respecto a los procedimientos, la documentación o la propuesta de adjudicación no lo compromete a otorgar un préstamo para el proyecto de que se trate”. Se podrá considerar elegible un proceso realizado en forma anticipada si se encuentra adecuadamente registrado y documentado en los sistemas del OE y si se ha realizado en conformidad con las políticas del Banco o mediante procedimientos análogos que se encuentren conformes con las disposiciones aplicables de las políticas del Banco. Según indicado por la CVU, no se prevé el uso al mecanismo del financiamiento retroactivo.

**B. Resumen de medidas de monitoreo y evaluación**

- 3.10 El plan de monitoreo tiene por objetivo acompañar la ejecución del programa, la realización de las actividades propuestas, y la ejecución física y financiera de los productos. El plan incorpora tres elementos principales de monitoreo: (i) administrativo y control del programa; (ii) de las actividades y productos; y (iii) de los resultados de este.
- 3.11 Para el monitoreo y la evaluación de los resultados esperados del programa se utilizarán metodologías antes y después, así como análisis costo-beneficio ex post. La evaluación se basa principalmente en la utilización del modelo HDM-4. El análisis costo-beneficio ex post de cada una de las obras financiadas por el programa será una réplica del modelo utilizado ex ante, que se realizó como parte de los estudios de factibilidad de las mismas. Se prevé la realización de este análisis en dos escenarios. La primera, en la cual se actualicen los beneficios esperados del programa, manteniendo constantes los costos; esto permite medir si con los costos planeados los beneficios realizados son suficientes para recuperar la inversión. En la segunda etapa se actualizarán tanto los beneficios como los costos, obteniendo así una medida de si el proyecto resultó una inversión rentable dados los costos y beneficios que se materializaron. Este análisis en etapas permite aislar el efecto de un posible aumento exógeno de costos del efecto de cambios en los beneficios realizados. Para la evaluación ex post se utilizará la medición de tránsito y de estado de la carretera que se releve especialmente al momento de la evaluación.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo		
Resumen		UR-L1153
I. Prioridades corporativas y del país		
1. Objetivos de desarrollo del BID		
Retos Regionales y Temas Transversales	-Productividad e Innovación -Cambio Climático y Sostenibilidad Ambiental	
Indicadores de desarrollo de países		
2. Objetivos de desarrollo del país		
Matriz de resultados de la estrategia de país	GN-2836	Invertir en infraestructura de transporte y logística, privilegiar el transporte fluvio-marítimo y transporte ferroviario de cargas, crear el Sistema Nacional de Infraestructura, autosuficiencia energética, apostando a energías autóctonas y renovables
Matriz de resultados del programa de país	GN-2948	La intervención está incluida en el Programa de Operaciones de 2019.
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)		
II. Development Outcomes - Evaluability		Evaluable
3. Evaluación basada en pruebas y solución		7.1
3.1 Diagnóstico del Programa		2.4
3.2 Intervenciones o Soluciones Propuestas		1.7
3.3 Calidad de la Matriz de Resultados		3.0
4. Análisis económico ex ante		10.0
4.1 El programa tiene una TIR/VPN, o resultados clave identificados para ACE		3.0
4.2 Beneficios Identificados y Cuantificados		3.0
4.3 Supuestos Razonables		1.0
4.4 Análisis de Sensibilidad		2.0
4.5 Consistencia con la matriz de resultados		1.0
5. Evaluación y seguimiento		8.5
5.1 Mecanismos de Monitoreo		2.5
5.2 Plan de Evaluación		6.0
III. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		
Calificación de riesgo global = magnitud de los riesgos*probabilidad		Bajo
Se han calificado todos los riesgos por magnitud y probabilidad		Si
Se han identificado medidas adecuadas de mitigación para los riesgos principales		Si
Las medidas de mitigación tienen indicadores para el seguimiento de su implementación		Si
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B
IV. Función del BID - Adicionalidad		
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales		
Fiduciarios (criterios de VPC/FMP)	Si	Administración financiera: Presupuesto, Tesorería, Contabilidad y emisión de informes, Controles externos.  Adquisiciones y contrataciones: Sistema de información, Método de comparación de precios, Contratación de consultor individual.
No-Fiduciarios		
La participación del BID promueve mejoras adicionales en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:		
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto		

Nota: (\*) Indica contribución al Indicador de Desarrollo de Países correspondiente.

**Nota de valoración de la evaluabilidad:**

Esta es la primera operación de una línea de crédito condicional para préstamos de inversión (CCLIP) por US\$200 millones. El primer préstamo, de obras múltiples, es por US\$70 millones, co-financiando inversiones por US\$83,5 millones. El objetivo general del programa es aumentar la competitividad de los sectores forestal y agroindustrial, mediante la construcción y mejora de carreteras secundarias y caminos departamentales que faciliten la conectividad transversal. El objetivo específico del programa es la disminución de los costos de operación vehicular del transporte de carga. El sector agrícola de Uruguay ha tenido un desarrollo significativo en la última década, resultando en la duplicación de la producción entre 2005 y 2016. Este crecimiento se ha traducido en cambios en la distribución de origen y destino de las cargas, sobre una malla vial transversal, comprendida por carreteras nacionales secundarias y parte de los caminos rurales departamentales. Esto ha implicado una mayor demanda sobre la vialidad, con un incremento a una tasa superior al 13% anual en el tránsito de camiones en las rutas nacionales. Este crecimiento también ha afectado los caminos departamentales rurales, con un gran incremento en caminos con tránsito intenso, que no presentan condiciones geométricas adecuadas al volumen y composición del tránsito actual. Se estima que 1,300 km de la red secundaria de jurisdicción nacional y 200 km de la red departamental se encuentran en esta situación. Los resultados del proyecto serán la reducción de los costos de operación vehicular en las carreteras y puente intervenidos, con un impacto de mantener constante el porcentaje de vehículos-KM que en la red vial nacional que circulan por carreteras en estado muy bueno y bueno.

El análisis económico ex-ante de la intervención, realizado sobre una muestra representativa de caminos, y un puente, es apropiado, con supuestos razonables y estándar para este tipo de proyectos, y con análisis de sensibilidad razonables. El valor presente neto de los tramos de carretera en la muestra representativa es de US\$2,85 millones, y del puente es de US\$3,67 millones. La tasa interna de retorno esperada de todo el proyecto, bajo supuestos razonables, es de alrededor del 18%.

El plan de evaluación del proyecto propone realizar un análisis costo-beneficio ex-post que está bien presentado y desarrollado. Este tipo de análisis no permite medir la efectividad ex-post, pero sí la eficiencia del proyecto a su finalización.



**MATRIZ DE RESULTADOS**

<b>Objetivo del proyecto:</b>	<p>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.</p> <p>El objetivo general de la primera operación en la CCLIP 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. El objetivo específico del programa es la disminución de los costos de operación vehicular del transporte de carga.</p>
-------------------------------	---

**IMPACTO ESPERADO**

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	Meta Final 2022	Medios de Verificación
Porcentaje de veh-km en la red vial nacional que circulan por carreteras en estado muy bueno y bueno <sup>1</sup>	% de veh-km	75	2019	75 <sup>2</sup>	Informe de Corporación Vial del Uruguay S. A. (CVU) / Dirección Nacional de Vialidad (DNV) con base en el relevamiento anual de estado de confort, relevamiento de tránsito e información de pesajes que realiza el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP)

**RESULTADOS ESPERADOS**

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	Meta Final 2022	Medios de Verificación
Costo de Operación Vehicular (COV) de camión articulado en los tramos intervenidos por el programa	US\$ constantes/veh-km	0,0587 <sup>3</sup>	2019	0,0495 <sup>4</sup>	Estimado mediante el modelo HDM-4 utilizando como insumo el valor de la rugosidad media de los tramos del programa que se releva anualmente por la División de Mantenimiento de la DNV y la composición de la flota tipo de camiones articulados,

<sup>1</sup> Un pavimento se considera en estado muy bueno si el Índice de Estado Superficial (IES) es superior a 85; bueno si se encuentra entre este valor y 70; regular desde 70 a 50; y menor a este es considerado como un pavimento en estado malo. La metodología está descrita en un instructivo de evaluación visual de pavimentos elaborado por la DNV y se basa en el *Performance Condition Index* (ASTM D6433-11) adaptado y calibrado a las condiciones locales.

<sup>2</sup> Para lograr la meta en el año 2022 se tiene que ejecutar el cronograma de inversiones y tipología de obras establecido en el Plan de Estratégico de la DNV de obras para el período 2020-2024. El valor de la línea de base es particularmente alto y mantenerlo a lo largo del tiempo es un resultado positivo; de no realizarse las intervenciones previstas (entre ellas las financiadas por el Programa), se podría observar una disminución en el valor del indicador de impacto.

<sup>3</sup> La línea de base corresponde a la obra de rehabilitación de carreteras incluida en la muestra representativa (Ruta 43)

<sup>4</sup> El valor de la meta esperada para la obra de rehabilitación de carreteras incluida en la muestra representativa (Ruta 43). La disminución de los COV de 15% también se espera para todas las demás intervenciones en carreteras del programa.

Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	Meta Final 2022	Medios de Verificación
					relevado anualmente mediante puestos de conteos por el Departamento de Tránsito de la DNV. Reporte de CVU/DNV
Costos de Operación Vehicular (COV) promedio de flota de carga en rutas con puentes adecuados	US\$ constantes/veh-km <sup>5</sup>	0,0527	2019	0,0518	Estimado mediante el modelo HDM-4 utilizando como insumo la composición de la flota de camiones, relevado anualmente mediante puestos de conteos por el Depto. de Tránsito de la DNV. Reporte de CVU/DNV

## PRODUCTOS

Productos	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Meta Final 2022	Medios de Verificación
<b>Componente 1. Infraestructura.</b>									
Longitud de carretera rehabilitada por el programa	km	0	2019	0	49	160	0	209	Informes semestrales de avance del programa. informes mensuales de avance de obra
Longitud de puentes ensanchados y reforzados por el programa	m	0					500	500	Informes semestrales de avance del programa, informes mensuales de avance de obra
<b>Componente 2. Fortalecimiento institucional.</b>									
Sistema informatizado de supervisión de obras operando	Sistema	0			1			1	Informe semestral de CVU/DNV y reporte de visita de obra de equipo de proyecto BID
Instrumental para ensayos de supervisión de obras en laboratorio central funcionando	Instrumental	0			1			1	Informe semestral de CVU/DNV y reporte de visita de obra de equipo de proyecto BID

<sup>5</sup> El aumento de la capacidad del puente permitirá el cambio paulatino de la composición de la flota de camiones, hacia una con mayor participación de camiones más eficientes, pero que en la condición actual del puente no pueden circular. El indicador considera el efecto de este cambio, controlando por las condiciones de las carreteras adyacentes. Así, al inicio del programa se estima el COV con HDM-4, considerando la composición de la flota relevada y la condición del pavimento actual (al final del proyecto se estimará el COV con HDM-4, considerando la composición de la flota de camiones que se relevará en ese momento, y con la misma condición de pavimento imperante en la situación inicial).

Productos	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Meta Final 2022	Medios de Verificación
Horas de curso de actividades vinculadas a la dirección de obra impartidas	Horas	0	2019		200	200		400	Informe de CVU/DNV con resultados de los cursos contratados
Acciones previstas en Plan de Género e Inclusión implementadas	Medidas regulatorias	0			1	2		3	Informe de DNV respecto de acciones implementadas. En cada año se considerarán las acciones previstas para ese año en el plan que se está diseñando

## **ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS**

**País:** Uruguay  
**Número de proyecto:** UR-L1153  
**Nombre:** Programa de mejora de corredores viales de uso agroindustrial y forestal  
**Organismo Ejecutor (OE):** Corporación Vial del Uruguay (CVU)  
**Preparado por:** Abel Cuba y Emilie Chapuis (FMP/CUR)

### **I. RESUMEN EJECUTIVO**

- 1.1 La presente operación corresponde a la primera operación por US\$83,5 millones (US\$70 millones del BID y US\$13,5 millones de aporte local) de una Línea de Crédito Condicional para Proyectos (CCLIP) de US\$238,5 millones (US\$200 millones BID y US\$38,5 millones de aporte local). El prestatario es la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) y el OE del programa será la Corporación Vial del Uruguay S.A. (CVU), siendo el Garante la República Oriental del Uruguay. Esta institución cuenta con una estructura organizacional y administrativa que será responsable por la ejecución de la operación.
- 1.2 Los Acuerdos y Requisitos Fiduciarios establecidos para el presente programa se fundamentan en los antecedentes de la CVU como OE de los préstamos 2041/OC-UR y 3578/OC-UR, este último en ejecución. Asimismo, la CVU tiene una larga experiencia en la ejecución de proyectos con organismos multilaterales.
- 1.3 En el marco del diseño de la operación 3578/OC-UR, en 2015 el Banco llevó adelante una evaluación de capacidad institucional a la CVU bajo la metodología SECI, la cual reportó un nivel de desarrollo satisfactorio de sus sistemas y un riesgo fiduciario bajo. Para el diseño de la actual operación no se consideró actualizar dicha evaluación debido a que la estructura y esquema de ejecución definidas por CVU que, en lo que respecta a los temas fiduciarios, se mantendrán inalterables, sumado al desempeño satisfactorio en la ejecución del actual préstamo en ejecución, avalado por los informes de auditoría anuales que no reportan observaciones.

### **II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL OE**

- 2.1 La CVU es una empresa privada cuya única actividad es operar una concesión vial otorgada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay (MTOP). La propietaria de CVU es la CND, persona pública de derecho privado. En octubre de 2001 el MTOP y la CND firmaron un convenio de cooperación, por el cual el primero contrata a la segunda para realizar obras de infraestructura bajo la figura de concesión de obra pública. Dicho contrato establece las condiciones generales de relacionamiento de las dos instituciones, el que considera entre otros aspectos que la ejecución de las obras sería contratada por el concesionario siguiendo procedimientos análogos a los del sector público y que cada contratación requeriría el visto bueno del MTOP. Como resultado, la CVU contrata a empresas privadas mediante procedimientos competitivos supervisados por la DNV. De acuerdo con lo habilitado por el contrato de

concesión, la CVU accederá al financiamiento de la operación UR-L1153 para financiar la ejecución de las obras acordadas en el marco de esta operación.

- 2.2 La gestión de la CVU se sustenta en un sistema de gestión por procesos, respaldado en un manual de gestión integrado, el cual se encuentra certificado con normas de calidad.
- 2.3 A continuación, una descripción de los sistemas del OE:
- 2.4 **Presupuesto:** la CVU tiene dos fuentes de financiamiento: el cobro de subsidios por parte del MTOP y la recaudación de los peajes. El aporte local de la presente operación corresponde al pago del Impuesto al Valor Agregado (IVA) de las obras.
- 2.5 **Tesorería:** la CVU mantiene cuentas bancarias independientes en el Banco de la República (BROU), a partir de transferencias gestionadas por la CND, a partir de las cuales administra la ejecución de los diferentes proyectos que ejecuta en el marco del contrato de concesión.
- 2.6 **Contabilidad y reportes financieros:** la CVU utiliza el sistema integrado SAP, y cuenta con el apoyo de la CND para la gestión contable de sus operaciones amparado en un Acuerdo de Servicio entre ambas.
- 2.7 **Control interno:** dependiente de la estructura de la CND existe una unidad de auditoría interna, la cual dentro del alcance de sus funciones anualmente encamina revisiones a las operaciones de la CVU, abarcando indistintamente transacciones y procesos que pueden incluir aquellos financiados con recursos provistos por los organismos multilaterales.
- 2.8 **Control externo:** anualmente los estados financieros de la CVU son auditados por una firma de auditores independiente. Asimismo, los programas que ejecuta cuentan a su vez con auditorías financieras anuales.

### III. EVALUACIÓN DEL RIESGO FIDUCIARIO Y ACCIONES DE MITIGACIÓN

- 3.1 Con base en el conocimiento de las capacidades de la CVU y sus antecedentes en la ejecución de los programas financiados por el Banco, se considera que el riesgo fiduciario para la presente operación es bajo. Al ser considerado de bajo riesgo en términos fiduciarios, requerirá de mínimas acciones de seguimiento para fortalecer el ambiente de control y asegurar una administración eficiente y eficaz de los recursos que se identificarán durante la ejecución del proyecto mediante la supervisión de las actividades de adquisiciones y de gestión financiera.

### IV. ASPECTOS PARA CONSIDERAR EN ESTIPULACIONES ESPECIALES A LOS CONTRATOS

- 4.1 **Tipo de cambio:** para la rendición de cuentas en dólares se utilizará el tipo de cambio de la fecha efectiva de pago por parte de CVU a los contratistas, especificando el método de conversión que menciona el Art.4.10 (b) (ii) de las Normas Generales del Contrato de Préstamo.

- 4.2 **Estados Financieros Auditados (EFA):** se requiere su presentación dentro de los siguientes 120 días del cierre de cada año. Los términos de referencia deben ser acordados con el Banco y la firma auditora deberá ser aceptable para el Banco, especificando el plazo de presentación que menciona el Art.7.03 de las Normas Generales del Contrato de Préstamo.

## **V. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES**

- 5.1 Las Políticas de Adquisiciones del Banco, GN-2349-9 (Políticas para las adquisiciones de obras y bienes) y GN-2350-9 (Políticas para la Selección y Reclutamiento de Servicios de Consultoría) serán aplicables para todas las actividades de adquisiciones anticipadas en esta operación. Las mismas estarán incluidas en el Plan de Adquisiciones que deberá cubrir, como mínimo, un período inicial de 18 meses, y luego será actualizado anualmente. El mismo plan de adquisiciones deberá estar registrado, aprobado y publicado en el [Sistema Electrónico de Planes de Adquisiciones](#) (SEPA) antes de iniciar las adquisiciones. Una vez registrado, estará actualizado anualmente o cada vez que sea necesario en caso de cambios sustanciales a la planificación original.
- 5.2 La pertinencia del gasto, es decir los términos de referencia, especificaciones técnicas y presupuesto, es responsabilidad del Especialista Sectorial (ES) del proyecto y necesita siempre de no objeción previa, con respecto al inicio de la adquisición misma, y según criterios operacionales del JEP.

### **A. Ejecución de las adquisiciones**

- 5.3 **Adquisiciones de obras, bienes y servicios diferentes de consultoría<sup>1</sup>:** en función de la naturaleza de las obras previstas en modalidad de contratos de reparación y mantenimiento, la CVU ha elaborado Documentos Estándar de Licitación (DEL) apropiados a ese tipo de contratación y ha incorporado los requerimientos de los organismos financiadores, incluido el Banco. Las Licitaciones Públicas Internacionales (LPI) y las Licitaciones Públicas Nacionales (LPN) se ejecutarán utilizando dichos documentos, previa revisión y acuerdo por parte del Banco.
- 5.4 **Firmas consultoras:** se seleccionarán y contratarán según las políticas del BID. Los llamados con publicidad internacional (valor mayor a US\$200.000) serán con modalidad de revisión ex ante.
- 5.5 **Selección de los consultores individuales:** Las mismas se realizarán de acuerdo con lo previsto en la Sección V de las Políticas de Selección y Reclutamiento de Servicios de Consultoría (GN-2350-9).

---

<sup>1</sup> Políticas para la Adquisición de Bienes y Obras financiadas por el Banco Interamericano de Desarrollo (GN-2349-9) párrafo 1.1. Los servicios diferentes a los de consultoría tienen un tratamiento similar a los bienes.

5.6 Los umbrales aplicables a las licitaciones en Uruguay son los siguientes:

**Tabla 1. Umbrales aplicables a las licitaciones en Uruguay**

Obras			Bienes y servicios			Consultoría	
LPI	LPN	Comparación de precios	LPI	LPN	Comparación de precios	Publicidad internacional consultoría	Lista corta 100% nacional
≥ 3.000.000	≤ 3.000.000	≤ 100.000	≥ 250.000	≤ 250.000	≤ 50.000	≥ 200.000	≤ 200.000
	≥ 250.000			≥ 50.000			

5.7 De acuerdo con la sección 1.9 de las Políticas de Adquisiciones para Bienes y Obras (GN-2349-9), el OE podrá realizar el proceso de licitación antes de la aprobación del préstamo. Conforme a la misma sección del GN-2349-9, “el Prestatario realiza la contratación anticipada a su propio riesgo y el acuerdo del Banco respecto a los procedimientos, la documentación o la propuesta de adjudicación no lo compromete a otorgar un préstamo para el proyecto de que se trate”. Se podrá considerar elegible un proceso realizado en forma anticipada si se encuentra adecuadamente registrado y documentado en los sistemas del organismo ejecutor y si se ha realizado en conformidad con las Políticas del Banco o mediante procedimientos análogos que se encuentren conformes con las disposiciones aplicables de las políticas del Banco. Según indicado por la CVU, no se anticipa el uso al mecanismo del financiamiento retroactivo.

## B. Adquisiciones principales

5.8 Según lo identificado, las actividades de adquisiciones para esta operación se dividirán como detallado en la tabla a continuación:

**Tabla 2. Actividades de adquisiciones para esta operación**

Obra	Ruta	Descripción	Precio referencial	Tipo de licitación
1	4	Camino del Tala - Baygorria_Tr1	2.608.478	LPI
2	4	Baygorria - Ruta 20_Tr2	4.765.488	LPI
3	41	Ruta 6 (0k 000) - 22k 080 _Tr1	6.008.159	LPI
4	41	22k 080 - Ruta 7 (38k 300) _Tr2	4.141.494	LPI
5	43	Ruta 5 (306k 600) - Ruta 59 (28k 600) _Tr1	7.915.046	LPI
6	43	28k600 - San Gregorio (54k 600) _Tr2	6.535.502	LPI
7	90	Ruta 25 (71k 700) - Guichón	6.985.407	LPI
8	90	Piedra Colorada - R25	3.901.353	LPI
9	59	0k 000 - 19k 380 _Tr1	5.190.117	LPI
10	59	19k 380 – 39k 350 _Tr2	5.522.198	LPI
11	5	Puente sobre río Yí	8.244.600	LPI

5.9 **Supervisión de adquisiciones:** considerando la experiencia y el desempeño del ejecutor, las actividades de adquisiciones estarán sujetas a revisión ex post, salvo en aquellos casos en que se justifique una supervisión ex ante y que serán

explícitamente identificados en el plan de adquisiciones. Las revisiones ex post serán cada 12 meses de acuerdo con el plan de supervisión del proyecto. La tabla a continuación identifica los umbrales aplicables con relación a lo anterior<sup>2</sup>:

**Tabla 3. Montos límites**

Límite para revisión ex post (US\$)		
Obras	Bienes	Servicios de Consultoría
≥3.000.000	≥250.000	≥200.000

- 5.10 **Registros y archivos:** para la preparación y archivo de los reportes del proyecto se deben utilizar los formatos o procedimientos que han sido acordados y están descritos en el Reglamento Operativo del proyecto y que sean conformes con los requerimientos de las políticas al respecto.

## **VI. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE GESTIÓN FINANCIERA**

### **A. Programación y presupuesto**

- 6.1 La programación financiera de CVU se establece en el marco del contrato de concesión, en su Anexo I de fecha 23 de octubre de 2015, en donde allí se establece el flujo de ingresos-egresos de la concesión hasta el 2035 inclusive. La programación anual se define en función del plan de inversiones del MTOP. La contrapartida de aporte local del programa está prevista en la asignación presupuestal del MTOP-DNV.

### **B. Contabilidad y sistemas de información**

- 6.2 La contabilidad del programa será llevada a cabo de conformidad con normas internacionales de información financiera. Se definirán cuentas contables específicas del programa de forma que se identifiquen tanto los desembolsos recibidos del Banco, así como la aplicación de recursos en gastos elegibles del programa.
- 6.3 Para la preparación de los estados financieros del programa, la CVU seguirá los lineamientos del BID contenidos en el Instructivo de Informes Financieros Auditados y Gestión de Auditoría Externa.

### **C. Anticipo, desembolsos y flujo de caja**

- 6.4 El financiamiento del Banco será desembolsado a una cuenta especial en el Banco Central del Uruguay (BCU), de la cual se transferirán a una cuenta exclusiva para el programa en el BROU, desde la cual la CVU efectuará los pagos a los respectivos proveedores y contratistas. Los desembolsos se sustentarán en una programación de gastos semestral.
- 6.5 A los efectos de minimizar el riesgo de enlentecimiento de la ejecución del programa y teniendo en cuenta el proceso de autorización interna, el porcentaje

---

<sup>2</sup> Nota: Los montos límites establecidos para revisión ex post se aplican en función de la capacidad fiduciaria de ejecución del OE y pueden ser modificados por el Banco en la medida que tal capacidad varíe.



mínimo de justificación de gastos para tramitar un nuevo desembolso será del 70%.

- 6.6 Por la ejecución del programa, se reconocerá a la CVU un costo de administración del orden del 2,2% del presupuesto asignado a los componentes de infraestructura y fortalecimiento institucional. Al respecto, en la medida que la CVU ejecute recursos con cargo a dichos componentes, aplicará recursos por concepto de costos de administración. El monto por este concepto será retirado de la cuenta bancaria del programa cada vez que se prepare una solicitud de justificación de gastos y se reportará al Banco en una sola línea en el estado de gastos sin necesidad de detallar los conceptos que cubre.

**D. Control y auditoría interna**

- 6.7 La CVU mantiene un ambiente de control enfocado a la sistematización de sus procesos y la definición de procedimientos de control interno formalizados y disponibles a través de su portal de intranet. Asimismo, la Unidad de Auditoría Interna de la CND practica periódicamente revisiones a los procesos que la CVU ejecuta, que con base a un muestreo podrían considerar aquellos que son financiados por el Banco. Se coordinará con la CVU, en caso de precisarse, la consulta a los informes de auditoría interna relacionados con el programa.

**E. Control externo e informes**

- 6.8 Anualmente la CVU presentará al Banco los informes de auditoría financiera y el respectivo informe de control interno del programa hasta el 30 de abril del año siguiente. Asimismo, el informe de auditoría financiera de cierre del proyecto deberá ser presentado dentro de los 120 días posteriores a la fecha de último desembolso. La contratación de la firma auditora, así como los términos de referencia para el efecto deben seguir los lineamientos de la política de gestión financiera OP-273-6. Los costos de auditoría podrán ser financiados con recursos del financiamiento.

**F. Plan de supervisión financiera**

- 6.9 El plan de supervisión financiera considera la participación en las sesiones de seguimiento a la matriz de riesgos del programa y la revisión del informe de auditoría anual que podría derivar en la realización de visitas *in situ* para actualizar el conocimiento de los sistemas internos.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-\_\_\_/19

Uruguay. Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) (UR-O1155)  
Programa de Mejora de Corredores Viales de Uso Agroindustrial y Forestal

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

1. Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el acuerdo o acuerdos que sean necesarios con la Corporación Nacional para el Desarrollo, como prestatario, y con la República Oriental del Uruguay, como garante, para establecer la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) para el Programa de Mejora de Corredores Viales de Uso Agroindustrial y Forestal (UR-O1155) hasta por la suma de US\$200.000.000, con cargo a los recursos del Capital Ordinario del Banco.

2. Establecer que los recursos asignados a Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) para el Programa de Mejora de Corredores Viales de Uso Agroindustrial y Forestal (UR-O1155), mencionada en el párrafo anterior, sean utilizados para financiar operaciones individuales de préstamo, de conformidad con: (a) los objetivos y reglamentos de la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión aprobados mediante la Resolución DE-58/03 y su modificación aprobada mediante las Resoluciones DE-10/07, DE-164/07 y DE-86/16; (b) las disposiciones de los documentos GN-2246-9 y GN-2564-3; y (c) los términos y condiciones que consten en la Propuesta de Préstamo de la correspondiente operación individual.

(Aprobada el \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2019)

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-\_\_\_/19

Uruguay. Préstamo \_\_\_\_/OC-UR a la Corporación Nacional para el Desarrollo. Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) (UR-O1155). Primera Operación: Programa de Mejora de Corredores Viales de Uso Agroindustrial y Forestal (UR-L1153)

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la Corporación Nacional para el Desarrollo, como prestatario, y con la República Oriental del Uruguay, como garante, para otorgarle al primero un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Mejora de Corredores Viales de Uso Agroindustrial y Forestal, que constituye la primera operación individual bajo la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) para el Programa de Mejora de Corredores Viales de Uso Agroindustrial y Forestal, aprobada el \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2019 por Resolución DE-\_\_\_/19. Dicho financiamiento será hasta por la suma de US\$70.000.000, que formen parte de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

(Aprobada el \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2019)