DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

**URUGUAY**

**Programa de la Corporación Vial del Uruguay (CVU) II  
Número de Proyecto: UR-L1107**

**INFORME DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL**

**(IGAS)**

**Julio 2015**

Este documento fue preparado por el Equipo de Proyecto compuesto por: Andrés Pereyra Jefe de equipo; Miroslava Nevo, Jefe de Equipo Alterno; Elías Rubinstein (TSP/CUR), Agustín Elvira y Virginia Navas (INE/TSP); Nadia Rauschert y David Salazar (FMP/CUR); Alonso Chaverri-Suarez (LEG/SGO);); Ana Castillo (MIF/CUR); y Nicolás Rezzano (consultor)

SIGLAS Y ABREVIATURAS

AAP Autorización Ambiental Previa

AAE Autorización Ambiental Especial

AAO Autorización Ambiental de Operación

APP Asociaciones Publico Privadas

BID Banco Interamericano de Desarrollo

CND Corporación nacional para el desarrollo

COTAMA Comisión Técnica Asesora de la Protección del Medio Ambiente

CVU Corporación vial del Uruguay

DINAMA Dirección Nacional de Medio Ambiente

DINASA Dirección Nacional de Agua y Saneamiento

DNH Dirección Nacional de Hidrografía

DNV Dirección Nacional de Vialidad

EsIA Estudio de Impacto Ambiental

EIA Evaluación de Impacto Ambiental

INE Instituto Nacional de Estadística

ITGA Informe trimestral de gestión ambiental

MTOP Ministerio de Transportes y Obras Públicas

MVOTMA Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente

OSE Administración de Obras Sanitarias del Estado

PC Plan de Contingencias

PGA Planes de Gestión Ambiental

PRA Plan de recuperación ambiental

USD Dólares de Estados Unidos

Tabla de Contenido

[I. DATOS BÁSICOS 5](#_Toc427305358)

[II. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 5](#_Toc427305359)

[A. Antecedentes 5](#_Toc427305360)

[B. Objetivo y componentes 7](#_Toc427305361)

[C. Descripción de las componentes 7](#_Toc427305362)

[III. MARCO AMBIENTAL Y SOCIAL 8](#_Toc427305363)

[A. Entorno ambiental y social 8](#_Toc427305364)

[B. Marco legal e institucional 12](#_Toc427305366)

[IV. CUMPLIMIENTO DE POLÍTICAS Y SALVAGUARDIAS 15](#_Toc427305367)

[A. Cumplimiento de la legislación nacional ambiental 15](#_Toc427305368)

[B. Cumplimiento de las políticas del Banco 15](#_Toc427305369)

[V. IMPACTOS Y RIESGOS AMBIENTALES Y SOCIALES, DE SALUD Y SEGURIDAD OCUPACIONAL 16](#_Toc427305370)

[B. Fase operativa 17](#_Toc427305371)

[VI. GESTIÓN DE LOS IMPACTOS Y RIESGOS AMBIENTALES Y SOCIALES, Y DE SALUD Y SEGURIDAD OCUPACIONAL 20](#_Toc427305375)

[Gestión de impactos y riesgos al ambiente durante la construcción 20](#_Toc427305376)

[Monitoreo 21](#_Toc427305377)

[VII. *RECOMENDACIONES PARA EL CONTRATO DE PRÉSTAMO* 25](#_Toc427305378)

**Programa de la Corporación Vial del Uruguay (CVU) II  
Número de Proyecto: UR-L1107**

**Informe de Gestión Ambiental y Social – IGAS**

# DATOS BÁSICOS

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nombre del Proyecto:** | Programa de la Corporación Vial del Uruguay (CVU) II | |
| **Número del Proyecto:** | UR-L1107 | |
| **Equipo de Proyecto:** | Andrés Pereyra (TSP/CUR), Jefe de Equipo; Miroslava Nevo (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Elias Rubinstein (TSP/CUR); Agustín Elvira y Virginia Navas (INE/TSP); Alonso Chaverri-Suarez (LEG/SGO); Nadia Rauschert y David Salazar (FMP/CUR); Ana Castillo (MIF/CUR); y Nicolás Rezzano (consultor) | |
| **Prestatario:** |  | |
| **Entidad ejecutora:** | Corporación Vial del Uruguay (CVU) y Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) | |
| **Financiamiento:** | BID | US$ 76.000.000 |
|  | Local | US$ 13.500.000 |
|  | Total | US$ 89.500.000 |
| **Clasificación Ambiental:** | B |  |

# DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

### El programa propuesto busca incrementar las inversiones en la rehabilitación y mantenimiento de la red vial principal, a través de intervenciones en tramos de la red vial que permitan mejores condiciones de acceso a los puertos y la integración con los países del Mercosur. Los objetivos específicos son: (i) disminuir los costos de operación vehicular; (ii) disminuir la accidentalidad; (iii) conservar el patrimonio vial; y (iv) posibilitar una mejor integración regional y con los países vecinos.

## Antecedentes

### El principal antecedente a este programa es el programa vial de la CVU (UR-L1022). El objetivo del Programa era facilitar el transporte de carga y pasajeros en Uruguay a través de mejoras en la calidad de la infraestructura vial en los corredores de la RNV entregados en concesión a la CVU. Para lograr estos objetivos el Programa incluía la financiación de contratos de rehabilitación y mantenimiento vial que hacen parte de las obras obligatorias contractuales incluidas en la concesión de la CVU.

### El Programa comprendía dos componentes principales, uno destinado a las obras y mantenimiento vial, y un segundo componente destinado al fortalecimiento institucional de la CVU. Componente 1. Obras y mantenimiento (US$110 millones). El primer componente financió obras de rehabilitación y contratos a largo plazo de mantenimiento vial para la red concesionada que se encuentran dentro del Plan de Inversiones de la CVU. Componente 2: Fortalecimiento Institucional (US$250.000). Este componente financió actividades relacionados con la implantación de un sistema de gestión empresarial que permita integrar una base de información financiera y operativa. Componente 3: Consultoría de evaluación de desempeño (US$1 millón). Este componente incluyó actividades relacionadas con la evaluación independiente de desempeño para verificar el cumplimiento de las metas asociadas a los resultados del Programa. Desde el punto de vista ambiental el Programa propuesto tuvo impactos positivos, tanto en términos económicos como sociales y ambientales, con la mejora inicial y el mantenimiento de las condiciones de la superficie de rodadura que conservan el patrimonio vial del país, disminuyen los costos de transporte y tiempos de viaje no solamente para el transporte de cargas pero también para el transporte de pasajeros.

### El lo que respecta a los impactos ambientales del proyecto al inicio de este, se evaluó que los potenciales impactos negativos serian de pequeña magnitud y las medidas para su prevención y mitigación son conocidas por las contratistas. Vale mencionar que todas las obras viales de la DNV y la CVU siguen los procedimientos y especificaciones técnicas y ambientales contenidas el Manual Ambiental para Obras y Actividades del Sector Vial (MAOASV) de la DNV.

### Las obras contaron con un Sistema de Seguimiento y Control Ambiental que se aplica a todos los contratos firmados por la CVU, y se contrató una consultoría externa para desarrollar el sistema e instrumentar su aplicación mediante la realización de auditorías periódicas, independientes de las realizadas por la DNV. Las obras fueron ejecutadas dentro del derecho de vía actual, por lo que no se afectaron predios ni viviendas, ni áreas ambientales o socialmente sensibles.

### Desde la óptica ambiental, al finalizar el proyecto se concluye que no se observó la existencia de externalidades socio ambientales o de otra índole, distinguiéndose al Organismo Ejecutor por haber desarrollado un sistema de gestión de calidad en aspectos ambientales.

## Objetivo y componentes

### El objetivo general del programa es continuar mejorando la calidad y seguridad en la circulación de la Red Vial Principal (RVP). Los objetivos específicos son: (i) disminuir los costos de operación vehicular; (ii) disminuir la accidentalidad; (iii) conservar el patrimonio vial; y (iv) posibilitar una mejor integración regional y con los países vecinos, mediante: (a) el apoyo al financiamiento de la rehabilitación y conservación por niveles de servicio de corredores principales bajo la responsabilidad de la CVU, incluyendo aspectos de seguridad vial en las obras de los corredores intervenidos y (b) el apoyo técnico y financiero al diseño, evaluación y estructuración de proyectos viales a ser contratados como APP.

### Para alcanzar el objetivo señalado, el Programa incluye las siguientes componentes: Componente 1. Rehabilitación y mantenimiento de la RVP, Componente 2. Apoyo al proceso de diseño e implementación de APP y diseño de otros instrumentos de acceso al mercado de capitales.

## Descripción de las componentes

### Componente 1. Rehabilitación y mantenimiento de la RVP. Dicho componente financiará: (i) los contratos de rehabilitación y mantenimiento en corredores principales; (ii) estudios técnicos, ambientales y económicos de obras viales a ejecutarse por la CVU; (iii) elaboración de protocolos de diseño de carreteras; (iv) contratación de supervisión de obras; (v) estudios necesarios para la adopción del protocolo de dirección de obras; (vi) apoyo a la adopción y difusión tecnológica; (vii) estudios y auditorias de seguridad vial y (viii) costos de administración del programa, incluyendo las auditorias financieras.

### Componente 2. Apoyo al proceso de diseño e implementación de APP y diseño de otros instrumentos de acceso al mercado de capitales. Dicho componente financiará: (i) los contratos para la evaluación técnica económica y financiera de los proyectos; y (ii) los costos operativos de la estructuración de los proyectos APP para su implementación. Asimismo, este componente financiera la estructuración de otros instrumentos financieros para el financiamiento de la rehabilitación y mantenimiento de otros tramos de la red vial principal.

### El prestatario y ejecutor para el componente 2 será la CND, mientras que el organismo ejecutor para el Componente 1 será la CVU; la Nación será garante del préstamo. El programa incluye una muestra representativa de obras civiles en dos proyectos que incluyen los contratos de rehabilitación y mantenimiento de las rutas 1 y 2. Estos proyectos cuentan con estudios técnicos, ambientales y económicos que permitirán concluir los diseños ejecutivos previo a la aprobación del financiamiento del Banco. Dado el avance en la preparación de algunos de estos proyectos, se estima que las primeras obras del programa podrían comenzar a ejecutarse en 2015.

# MARCO AMBIENTAL Y SOCIAL

## Entorno ambiental y social

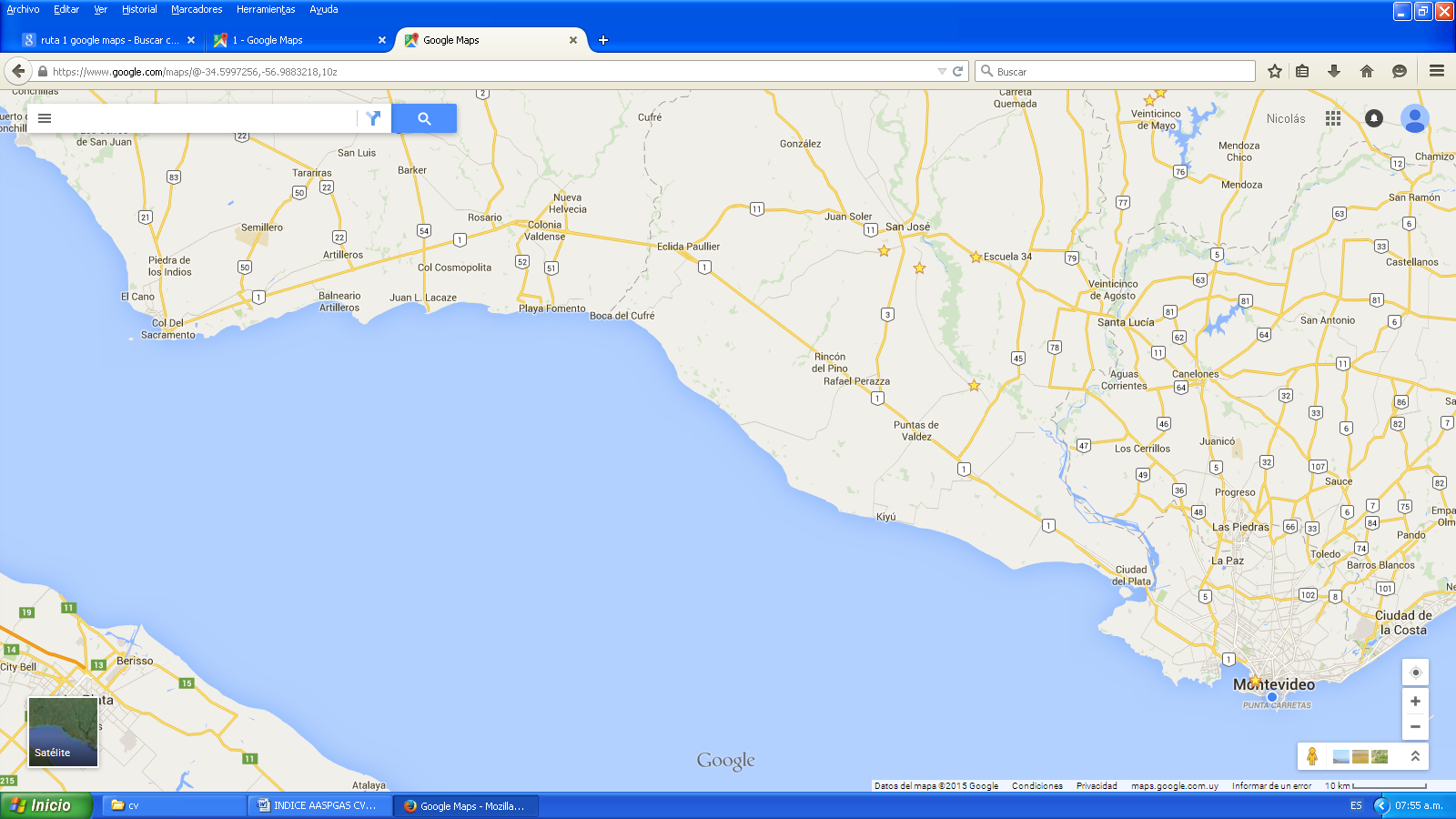
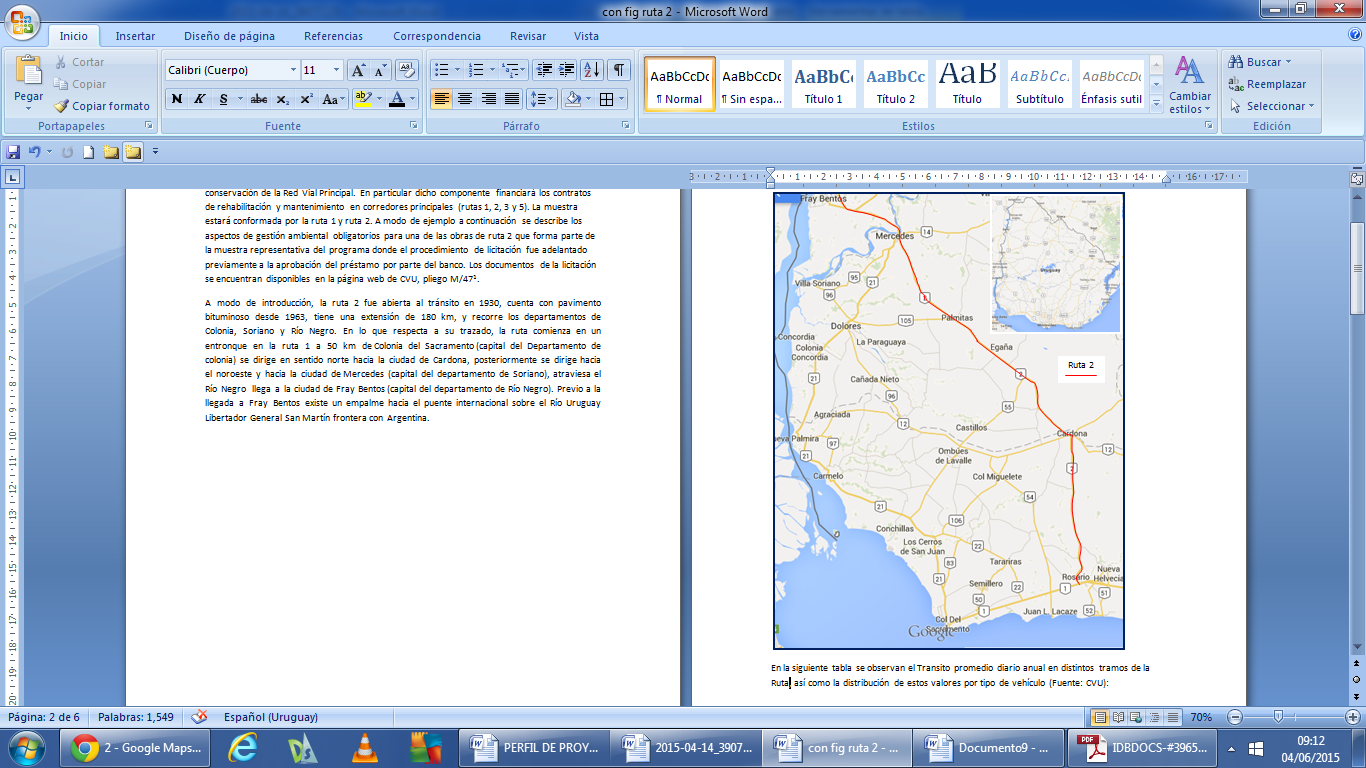
### Muestra

### El programa está siendo diseñado como un préstamo de inversión de obras múltiples.

### Las obras viales se desarrollarán en los corredores de las rutas 1, 2, 3 y 5. El programa comprende obras de rehabilitación y mantenimiento de tramos de las rutas principales. A modo de ejemplo, la muestra representativa está compuesta por obras en la ruta 1 y ruta 2. En el caso de la última, se cuenta con estudios de ingeniería definitivos y está siendo licitada; los estudios de las obras en ruta 1 están siendo preparados. El tipo de intervenciones son similares en las obras de la muestra y en las obras que podrán incorporarse en el futuro como parte del programa de obras múltiples.

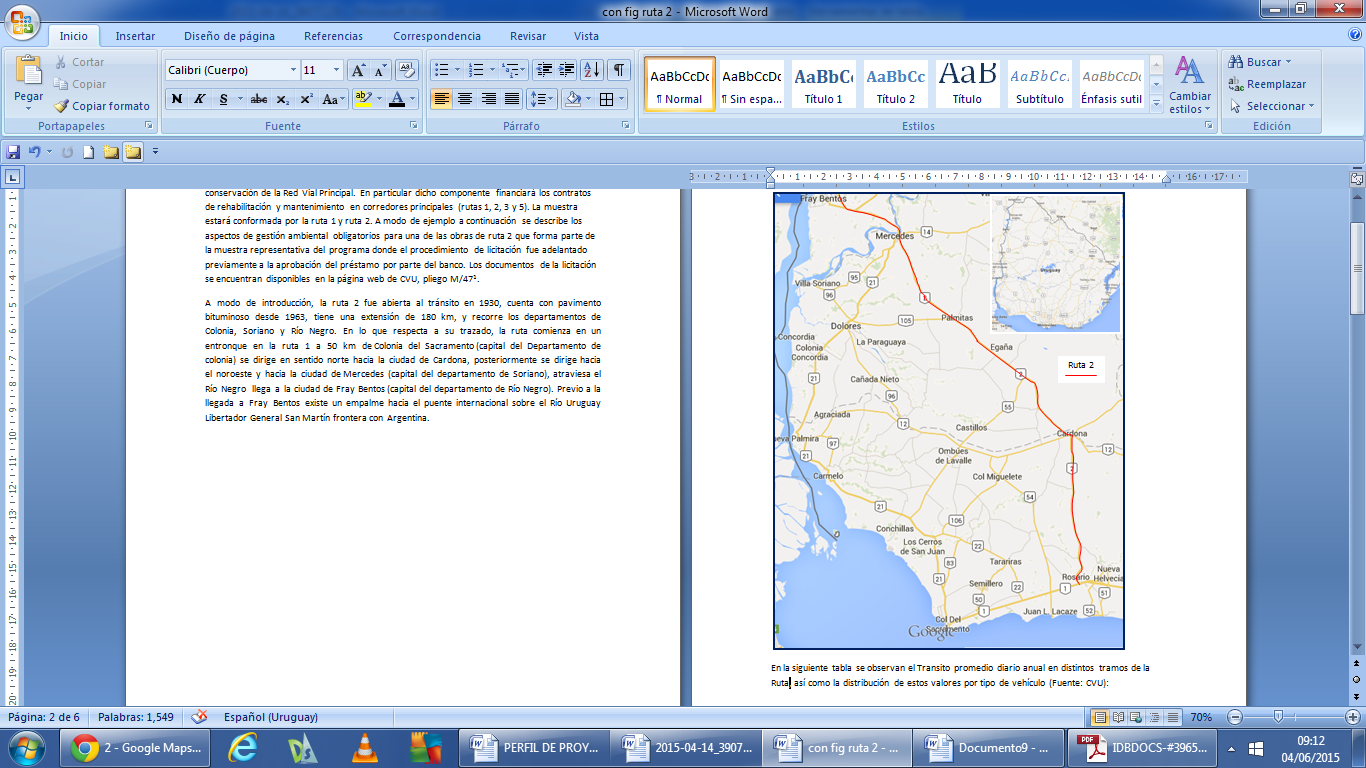
### La ruta 1 fue construida en 1928, inaugurándose en la década de 1930. Se encuentra al sur del país y recorre los departamentos de Montevideo, San José y Colonia, conectando la ciudad de Montevideo con la de Colonia del Sacramento. La ruta es doble vía desde la ciudad de Montevideo hasta el empalme con la ruta 22 en el departamento de Colonia, y es vía simple entre la ruta 22 y la ciudad de Colonia del Sacramento. Tiene una longitud de 177 km.

**Figura 1. Extensión de la ruta 1, Uruguay**



### Por otra parte la ruta 2 fue abierta al tránsito en 1930, cuenta con pavimento bituminoso desde 1963, tiene una extensión de 180 km, y recorre los departamentos de Colonia, Soriano y Río Negro. En lo que respecta a su trazado, la ruta comienza en un entronque en la ruta 1 a 50 km de [Colonia del Sacramento](http://es.wikipedia.org/wiki/Colonia_del_Sacramento) (capital del Departamento de Colonia) se dirige en sentido norte hacia la ciudad de Cardona, posteriormente se dirige hacia el noroeste y hacia la ciudad de [Mercedes](http://es.wikipedia.org/wiki/Mercedes_(Uruguay)) (capital del departamento de Soriano), atraviesa el Río Negro, llega a la ciudad de [Fray Bentos](http://es.wikipedia.org/wiki/Fray_Bentos) (capital del departamento de Río Negro). Previo a la llegada a Fray Bentos existe un empalme hacia el puente internacional sobre el Río Uruguay [Libertador General San Martín](http://es.wikipedia.org/wiki/Puente_Libertador_General_San_Mart%C3%ADn) frontera con Argentina.

**Figura 2. Extensión de la ruta 2, Uruguay**



### Medio Antrópico

### Uruguay es un país 3.3 millones de habitantes, 1.3 millones viven en la capital del pais Montevideo. Aproximadamente el 95% de la población del país se encuentra en áreas urbanas. Se cuenta con un alto grado de alfabetismo, uno de los más altos de [Latinoamérica](https://es.wikipedia.org/wiki/Am%C3%A9rica_Latina). La tasa de crecimiento es una de las más bajas de América y la esperanza de vida de las más altas. La población crece lentamente, y se cuenta con una proyección al 2030 de 3.6 millones de habitantes.

### La [economía](https://es.wikipedia.org/wiki/Econom%C3%ADa) de Uruguay está dominada por el sector agrícola orientado a las exportaciones, y un sector industrial de desarrollo medio orientado a la indutrialización de productos agropecuarios. Su agricultura (arroz, trigo, maíz, girasol, sorgo, cebada, soja, caña de azúcar), silvicultura (forestación) y la ganadería (vacunos, ovinos) son los pilares de la economía nacional. Las industrias principales son los industrial lecheras cárnicas, papeleras, fertilizantes y cementeras.

En lo que respecta a infraestructura vial, Uruguay ha crecido a una tasa superior al 6% promedio en los últimos 7 años rompiendo la tendencia de los anteriores 50 años que mostraron un crecimiento promedio menor al 2%. Este crecimiento reciente se ha fundado en el aumento de las exportaciones de origen agroindustrial, y ha derivado en un fuerte incremento de la demanda por servicios de transporte de carga y de infraestructura para la provisión de dichos servicios. Datos oficiales indican que el movimiento en las rutas nacionales aumentó 40% desde 2005 a 2010, con un incremento de 10% anual en el transporte pesado, muy por encima de la tendencia de 3% anual que el país experimentaba hace algo más de un quinquenio. De acuerdo a lo mencionado anteriormente, en la última década no sólo ha aumentado el tránsito de vehículos pesados, sino que ha cambiado la matriz de origen y destino de los viajes de carga. La Red Vial Principal (RVP) radial hacia Montevideo, ha aumentado su flujo vehicular, pero al mismo tiempo se ha consolidado una nueva matriz de viajes sobre una segunda malla vial conformada por carreteras otrora secundarias, que transversal a la anterior conecta el interior rural directamente con puerto granelero de Nueva Palmira y las plantas de producción de celulosa en Conchillas y Fray Bentos. 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 de segundo orden y que por tanto no presentan condiciones geométricas adecuadas al volumen y composición del tránsito actual.

### El impacto de esta nueva situación ha recaído totalmente sobre la red vial, habida cuenta del escaso desarrollo del transporte ferroviario en el país. En rutas nacionales en el año 2014 ocurrieron 23.400[[1]](#footnote-1) siniestros, de estos 3.750 ocurrieron en rutas nacionales y a su vez, estos últimos se dividen en 2950 leves, 620 graves y 193 fatales. En lo que respecta a accidentes de tránsito fatales en rutas nacionales, considerando nuevamente las estadísticas 2014, la mayor cantidad de accidentes (91 accidentes, 47% del total de accidentes en rutas) resultan de la colisión entre vehículos, en segundo lugar se encuentra el despiste (44 accidentes, 23%) y en tercer lugar el atropello de peatón (28 accidentes, 15%). La tasa de mortalidad vial en 2014 en rutas nacionales cada 100000 habitantes es de 5.6, y este valor ha sido relativamente estable en los últimos 5 años. La Red Vial de Uruguay tiene una extensión de 60.000 km. La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) tiene jurisdicción sobre 8.800 km de esta red, y el resto se encuentra bajo jurisdicción de los gobiernos departamentales. Si bien se han establecido múltiples estrategias para asegurar la conservación de la red vial, lo cierto es que el aumento sustancial de las cargas en los últimos años ha introducido una fuerte presión sobre la infraestructura vial y existe riesgo de deterioro en parte importante de esta red, lo que hace temer que el problema pueda transformarse en una traba al crecimiento económico. Uruguay posee una extensa red vial que históricamente estuvo sometida a una demanda en general y flujo de cargas en particular relativamente estable; esta red está distribuida institucionalmente entre Ministerio de Transporte y Obras Públicas y los municipios de acuerdo a su jerarquía quienes se hacen cargo de su gestión (conservación, mejora y expansión). El país adoptó tempranamente el paradigma conservacionista que toma en cuenta el alto valor del gasto en conservación del patrimonio vial, destacándose la rápida y extensa adopción de los Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento (CREMA), y ha procurado establecer mecanismos financieros para asegurar el financiamiento de estos esquemas de conservación. No obstante, el cambio en el escenario productivo con un crecimiento muy superior a la tendencia histórica, cuestionó este modelo; el GdU enfrenta el desafío de: (i) adaptar la oferta de infraestructura vial a las nuevas y crecientes demandas, expandiendo ésta cuando sea necesaria y adaptándola a las nuevas necesidades; y (ii) ajustar la intervención en la conservación vial y su financiamiento para evitar el deterioro de la red.

### Medio Físico

### Uruguay está ubicado entre 30º y 35º de latitud Sur. Es el único país sudamericano situado íntegramente en la zona templada. Tiene un clima mesotermal, templado y húmedo con lluvias distribuidas a lo largo de todo el año y típicamente marítimo. Uruguay tiene un clima lluvioso, sin estación seca, pero con alta variabilidad interanual. La precipitación media anual histórica varía entre 1,080 mm/año para la región suroeste y 1,500 mm/año para la región noreste del país. El régimen de vientos muestra un marcado predominio del sector NE al E, con velocidades del orden de 4 m/s, con un máximo medio sobre la costa suroeste de 7 m/s. Son relativamente frecuentes los vientos superiores a 30 m/s. En lo que respeta a eventos extremos, en Uruguay ocurren eventos de viento y precipitaciones (con inundaciones) que normalmente afectan a las poblaciones más vulnerables debido a la precariedad y/ó ubicación de su vivienda. Las precipitaciones y las consecuentes inundaciones son el fenómeno ambiental más importante a considerar. De acuerdo a la información del Sistema Nacional de Emergencias (SINAE), el país se caracteriza por ser de suaves pendientes (penillanura), lo que da a sus cursos de agua un régimen de crecidas no violentas y relativamente predecibles, en función del volumen y la duración de las precipitaciones. Esos factores hacen que en la mayoría de los casos se puedan efectuar evacuaciones de personas y de bienes con relativa antelación, evitando la pérdida de vidas humanas y bienes.

### El Uruguay se caracteriza por una topografía baja y ondulada, con formas bajas de relieve, planicies, lomadas y colinas, de una altura media de 116,7 m. el cerro Catedral es la altura máxima con 513,6 m de altura. Como consecuencia de la topografía del Uruguay, en este país no existen riesgos de deslizamientos de tierras.

### Medio Biótico

### Los principales ecosistemas en Uruguay son: a) Ecosistemas de humedales, b) costeros, c) de praderas y e) de bosques. Los humedales, ocupan el 4 % del territorio nacional, se encuentran en su mayor cantidad al Sureste del país y constituyen formaciones de tierras bajas inundadas en forma esporádica o permanente. Entre los ecosistemas costeros se considera la interfase terrestre - acuática distribuidos a lo largo de los litorales del Río de la Plata y del océano Atlántico, caracterizados por la presencia de suelos arenosos y de turbas o afloramientos rocosos. Los ecosistemas boscosos, presentan superficies con especies arbóreas nativas de aproximadamente a un 3.5 % del territorio. Se clasifican en Bosques ribereños, de parque, de quebrada, serranos, psamófilos y palmares. El ecosistema de pradera es el dominante y representa el 80 % la superficie del país, como consecuencia se tiene alta actividad de ganadería y agricultura. Por otra parte, aproximadamente el 80% del territorio de Uruguay está modificado con distinto grado de intensidad como consecuencia de las actividades humanas. El país cuenta con un Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP), actualmente, como herramienta para la implementación del mencionado sistema, la DINAMA ejecuta el proyecto "Fortalecimiento del Proceso de implementación del SNAP". El Proyecto SNAP busca diseñar e implementar la etapa inicial de un sistema nacional de áreas protegidas que conserve una muestra representativa de la biodiversidad de Uruguay. Para alcanzar este objetivo, el mencionado proyecto deberá contar con una importante base de información sobre el grado de vulnerabilidad que presentan las distintas especies nativas frente a las diversas presiones antrópicas. Asimismo deberá reconocer entre estas especies prioritarias para la conservación, aquellas para las cuales la estrategia más apropiada para asegurar su persistencia en el territorio nacional es su protección dentro de áreas protegidas. "

## Marco legal e institucional

Marco legal:

### Impacto Ambiental

### Ley N° 16.466/94, Ley de Evaluación de Impacto Ambiental declara como interés general la protección de medio ambiente contra cualquier tipo de depredación, destrucción o contaminación, y plantea la obligatoriedad del estudio de impacto ambiental para ciertas actividades o construcciones.

### Decreto 349/05, Reglamentario de la Ley de Impacto Ambiental Nº16.466 sancionada en 1994. Este Decreto reglamenta el procedimiento que debe seguirse para obtener la autorización ambiental que concede la DINAMA‑MVOTMA para llevar adelante un emprendimiento de la Autorización Ambiental Previa (AAP). El Art. 2º del Decreto da una lista no taxativa de 34 acápites que se refieren a proyectos y obras con presencia física.

### Aguas

### Decreto 253/79 y sus modificativos, contiene los estándares para prevenir la contaminación ambiental mediante el control de aguas en referencia a la Ley Nº 14.859/78 (Código de Aguas). En este decreto se establece la calidad necesaria de los efluentes para su vertido a cuerpos de agua, infiltración al terreno y a colector. Se presentan las características que deben cumplir los cuerpos de agua de distintas clases de acuerdo a sus usos. Vale mencionar que existe a la fecha una propuesta de modificación de este decreto.

### 

### Salud y seguridad ocupacional

### Decreto 406/88 – Reglamento de la Ley N° 5.032. En este decreto se reglamenta la condición de trabajo bajo medidas de resguardo y seguridad para el personal de trabajo, a efecto de evitar los accidentes originados en la utilización de máquinas, engranajes, etc., así como para deficiencias en las instalaciones en general. En este decreto se limita la exposición laboral a ruido en la jornada en un nivel máximo admisible de 85 dBA.

Marco institucional:

* 1. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el responsable de diseñar, ejecutar, controlar y evaluar la Política Nacional de Transporte en todas sus modalidades y actuando en coordinación con las intendencias municipales. Por otra parte, desarrolla la infraestructura nacional (vial, portuaria, fluvial y ferroviaria) y coordina acciones con las empresas públicas relacionadas y con otras organizaciones estatales y privadas. La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) del MTOP es responsable de estudiar, proyectar, conservar, construir y promover la estructura vial y ferroviaria nacional asegurando a los usuarios condiciones de accesibilidad, conectividad y circulación económicas, seguras y coordinadas con los otros modos de transporte, dando soporte al desarrollo social y económico del país.
  2. La Corporación Vial del Uruguay es una empresa privada que tiene como actividad la operación de una concesión vial otorgada por el MTOP de Uruguay. De acuerdo a lo previsto en el convenio-contrato de concesión, la CVU tiene por objeto el desarrollo de la infraestructura nacional de transporte, mediante la construcción de obras y mantenimiento de los mismos, y la explotación de los puestos de peajes en carreteras.
  3. A partir del año 2002 la conservación de los 1.600 km más importantes de la Red Vial Principal (RVP) se ha realizado a través de la CVU. Como concesionario de obra pública del MTOP, la CVU recibe lo recaudado por el cobro de peajes y un subsidio del MTOP hasta el año 2020. Este mecanismo ha permitido combinar recursos de los usuarios y del presupuesto nacional para mantener un adecuado nivel de servicio de la red asignada. La gestión técnica de la concesión es realizada por la DNV a través de un contrato de asistencia técnica, siendo responsable de tareas como los diseños de ingeniería, la asistencia técnica a las contrataciones y la supervisión de obras.
  4. El Ministerio de Vivienda Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente en materia ambiental tiene a su cargo la formulación, ejecución, supervisión y evaluación de los planes nacionales de protección del medio ambiente y la instrumentación de la política nacional en la materia. En particular su Dirección Nacional de Medio Ambiente (DINAMA) tiene entre sus objetivos: desarrollar el sistema nacional ambiental para la gestión ambiental integrada, velar por la protección de la biodiversidad y mantener un sistema de información ambiental, entre otros. La DINAMA es la dirección que tiene bajo su órbita el proceso de evaluación de impacto ambiental, y en consecuencia tiene la potestad de entregar autorizaciones ambientales a los emprendimientos que corresponda.

Capacidad institucional para el manejo del programa

* 1. La CVU cuenta con una política ambiental a través de la cual busca impulsar y promover prácticas ambientales seguras de modo de prevenir toda forma de contaminación, minimizando la ocurrencia de incidentes ambientales y fomentando la prevención a través de la concientización y motivación respecto a la preservación ambiental. En el marco de su sistema de gestión integrado se abordan los aspectos ambientales relativos a las obras viales[[2]](#footnote-2). La Corporación Vial del Uruguay S.A. establece, documenta, implementa y mantiene un Sistema de Gestión Integrado de Calidad, Medio Ambiente y Seguridad y Salud Ocupacional bajo los requisitos de las normas ISO 9001:2008, ISO 14001:2004 y OHSAS 18001:2007 respectivamente, normas en las que CVU está certificada. Cuenta con un Manual de Gestión Integrado se describe la política, los compromisos y los lineamientos para la aplicación de los Sistemas de Gestión Integrados de Calidad, Medio Ambiente y Seguridad y Salud Ocupacional de la Corporación Vial del Uruguay S.A. de conformidad con la serie internacional de normas mencionadas. Cuenta también con una política de gestión integrada que le permite llevar adelante la gestión de sus procesos. A los efectos del control de la concesión, CVU recibe anualmente auditorías externas especialmente contratadas para emitir informes respecto al grado de cumplimiento por parte de CVU del contrato de concesión vigente y demás acuerdos particulares que le aplique. El resultado de estos informes también le permite a CVU evaluar el grado de adecuación de los servicios prestados por la CND como parte del proceso denominado “Gestión de Servicios Técnicos de Apoyo”.
  2. De acuerdo a lo mencionado anteriormente, la CVU cuenta con un manual de mejores prácticas ambientales . En este manual se difunden y fomentan las Mejores Prácticas Ambientales de forma que se faciliten herramientas para la adecuada gestión y tratamiento de los impactos ambientales que se puedan generar en las distintas actividades. Asimismo, pretende proporcionar una orientación para la mejora continua respecto a estándares y niveles guías establecidos en el ámbito nacional e internacional y en particular en el regional. En lo que respecta a la disponibilidad de la información del sistema de gestión integrado, la CVU cuenta en su página web[[3]](#footnote-3) con información del sistema.
  3. En materia Ambiental y Social la DNV ha implementado en el año 1998 el “Manual Ambiental para Obras y Actividades del Sector Vial”, que es una herramienta de gestión ambiental que ofrece lineamientos y especificaciones ambientales generales a los Proyectistas y Constructores de obras viales, a fin de contribuir a la protección del ambiente inserto en el área de influencia de los proyectos viales, de modo de aportar al desarrollo sustentable del país. Este manual es complementario al de CVU. El nuevo manual a ser editado cuenta con los siguientes 3 capítulos: Especificaciones técnicas ambientales para obras del sector vial, Compendio de conceptos ambientales y marco legal ambiental.

# CUMPLIMIENTO DE POLÍTICAS Y SALVAGUARDIAS

## Cumplimiento de la legislación nacional ambiental

* 1. Ley de evaluación de impacto ambiental. Reglamento de evaluación de impacto ambiental y autorizaciones ambientales

Autorización Ambiental Previa (AAP): El MVOTMA la establece como requerimiento a la ejecución de ciertas construcciones, actividades u obras, para lo que se debe realizar un Estudio de Impacto Ambiental.

Autorización Ambiental de Operación (AAO): Los proyectos que han recibido la AAP, deberán obtener la AAO, y tendrá un plazo de vigencia de tres años, al cabo del cual deberá ser renovada, para lo cual se verifica el cumplimiento de las condiciones previstas en la Autorización Ambiental Previa y en el Estudio de Impacto Ambiental.

Usualmente en las obras viales no se incluyen duplicaciones, solamente terceras vías en casos en que la mejora de la seguridad vial lo demande, y siempre dentro del derecho de vía. En consecuencia las únicas autorizaciones ambientales que se espera se requieren están relacionadas a los emprendimientos de extracción de materiales para las obras viales (AAP y AAO). Las autorizaciones deben ser tramitadas por las empresas contratistas de las obras.

## Cumplimiento de las políticas del Banco

* 1. De acuerdo con los lineamientos de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), el programa fue clasificado como Categoría B.
  2. Durante el proceso de diseño fue llevado a cabo un Análisis Ambiental y Social (AAS) y se elaboró un Plan de Gestión Ambiental y Social, el cual plantea que el proyecto cumple con las disposiciones pertinentes de las políticas OP-703, OP-102 (Acceso a la Información), OP-704 (Gestión del Riesgo de Desastres Naturales) y OP-761 (Equidad de Género en el Desarrollo).

# IMPACTOS Y RIESGOS AMBIENTALES Y SOCIALES, DE SALUD Y SEGURIDAD OCUPACIONAL

1. El Análisis Ambiental y Social identifica todos los impactos ambientales y sociales, en este capítulo se resumen los principales.
2. Previamente a la descripción de los impactos y riesgos ambientales y sociales, vale mencionar que el programa comprende obras de rehabilitación y mantenimiento de tramos de las rutas principales. No se incluyen duplicaciones, solamente terceras vías en casos en que la mejora de la seguridad vial lo demande, y siempre dentro del derecho de vía. Al no haber duplicación de calzada, se anticipa que no existirán afectaciones prediales y en consecuencia no se requerirán expropiaciones ni reasentamientos de familias o negocios, ni se intervendrá en áreas ambiental o socialmente sensibles.
3. Se considera que la fase de construcción es la etapa en la cual se podrían producir los impactos ambientales negativos más significativos; se adoptarán todas las medidas necesarias tendientes a minimizarlos y/o eliminarlos. Existen varios procesos y actividades, en la etapa de construcción que deben ser considerados desde el punto de vista ambiental, entre estos se encuentra: Implantación obradores, Ejecución de obras viales y Explotación de canteras. Se prevé que los posibles impactos ambientales negativos generados por la construcción de las obras sean de media a baja magnitud, localizados, de corto plazo, y para los cuales existen medidas de mitigación efectivas. A continuación se listan los principales impactos negativos y medidas de gestión en fase constructiva:
4. **Fase constructiva**

***A.1 Impactos y riesgos ambientales y sociales***

* 1. Generación de polvo, gases de combustión, vibraciones y ruidos molestos. Debido a la operación de equipos, maquinarias y vehículos propios de las obras viales a ser ejecutadas por el proyecto, se generarán polvo, gases de combustión y ruidos molestos durante esta etapa.
  2. Potencial contaminación de suelos y aguas. Debido al posible manejo incorrecto de residuos sólidos en las distintas componentes de obra o a derrames en el obrador o al incorrecto manejo de aguas pluviales y efluentes en las distintas componentes de obra.
  3. Afectación de la seguridad vial y peatonal. Debido a la realización de obras viales se introduce un riesgo de afectación de la seguridad vial y peatonal, sobre todo en las rutas con mayor tránsito y en rutas que atraviesan zonas urbanas, así como en zonas de entrada y salida de camiones de obrador y canteras.

* 1. Percepción social negativa debido a la presencia física de las obras. Durante la construcción existe el riesgo moderado ante la posibilidad de percepción social negativa de la población durante el desarrollo de la obra, especialmente en zonas urbanas.

1. **Empleo.** En la fase constructiva el principal impacto ambiental positivo es la generación de empleo en frente de obra, obrador y cantera.

A.2 Impactos y riesgos de salud y seguridad laboral

* 1. Durante la fase de construcción, se esperan riesgos moderados a la salud y seguridad laboral, tales como caídas, cortes, quemaduras, riesgo de heridas debido a derrumbes de las zanjas, exposición a materiales a alta temperatura, polvo, ruidos y emisiones gaseosas, etc.

## Fase operativa

* 1. Es claro que los impactos ambientales y sociales directos una vez finalizada la etapa constructiva son positivos y son los siguientes: mejora de la seguridad vial y aumento de la calidad del patrimonio carretero nacional, menores costos de transporte carretero y aumento de conectividad de distintas zonas del país, facilitando el transporte de cargas destinadas a la exportación, y contribuyendo a la integración con los países vecinos y al resto del mundo. A continuación se establecen las condiciones para cumplir con las salvaguardias ambientales del Banco.

***CUMPLIMIENTO DE LAS SALVAGUARDIAS AMBIENTALES DEL BANCO***

* 1. Con base en las características y objetivos del “Programa de la Corporación Vial del Uruguay (CVU) II”, así como, en la evaluación de sus impactos ambientales y sociales, a continuación se hace un análisis del cumplimiento de las directivas aplicables de la Política de Medio Ambiente y Salvaguardias Ambientales (OP-703):
  2. B2-Legislación y regulaciones nacionales: De conformidad con lo establecido en el artículo segundo del Decreto 349 de 2005, que reglamenta la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental (Ley 16.466 de 1994), las componentes de las obras de mantenimiento y rehabilitación vial del “Programa de la Corporación Vial del Uruguay (CVU) II” que requieren Autorización Ambiental Previa son las Canteras de extracción de material.
  3. B3-Pre-evaluación y Clasificación: El Programa fue pre-evaluado y clasificado como una operación de categoría B, ya que las obras que hacen parte del Programa generan impactos predecibles que requieren de medidas de mitigación. Como resultado de la presente evaluación, se confirma la clasificación B, en razón a que como se evidenció en la sección anterior de este capítulo, las obras del Programa generan impactos ambientales negativos de magnitud media a baja, localizados en los frentes de obra y limitados a la etapa de construcción, por lo tanto, requieren de medidas de mitigación. En su etapa de operación los beneficios serán altos en materia de mejora de calidad de vida, infraestructura nacional, menores costos de circulación y aumento de conectividad. Para mitigar los impactos negativos y potenciar los positivos, se diseño un Plan de Manejo Ambiental y Social que se presenta en el capítulo siguiente del presente documento.
  4. B.4 Otros factores de riesgo: No se identificaron factores de riesgo adicionales a los ya existentes, ya que las obras de rehabilitación y mantenimiento financiadas por el Programa se desarrollan sobre las vías existentes.
  5. B5. Evaluación Ambiental: Como se mencionó anteriormente, de acuerdo a la normatividad ambiental de Uruguay (Decreto 349 de 2005), los únicos elementos del Programa de la Corporación Vial del Uruguay (CVU) II, que requieren de una Autorización Ambiental Previa son las canteras. No obstante, y en consideración de los otros elementos del proyecto, asi como del cumplimiento de la política Ambiental del Banco, por tratarse de un proyecto categoría B, se diseño un Plan de Manejo Ambiental y Social (PGAS).
  6. B6-Consultas: Durante la construcción y operación el proyecto se desarrollará, como parte del Plan de Manejo Ambiental y Social, un plan de comunicación que implicará la recepción y resolución de quejas de la población y usuarios.
  7. B7-Supervisión y cumplimiento: Para la supervisión y cumplimiento de las medidas del Plan de Manejo Ambiental y Social que harán parte del contrato de obra, se contará con el grupo de profesionales ambientales y sociales de la Dirección Nacional de Vialidad y el grupo de profesionales de la CVU.
  8. B9-Hábitats naturales y sitios culturales: No hay hábitats naturales y ni sitios culturales afectadas por el “Programa de la Corporación Vial del Uruguay (CVU) II”, ya que las obras se desarrollan dentro del Derecho de Vía de los corredores existentes.
  9. B10-Materiales Peligrosos: Las obras del Programa no contemplan la producción, adquisición, uso o disposición final de sustancias y materiales peligrosos, sin embargo, dentro de las medidas de manejo establecidas en el PGAS, se plantea necesario un Plan de Contingencia para hacer frente, a este tipo de eventos en las distintas componentes de la obra
  10. B11-Prevención y reducción de la contaminación: El Gobierno de la República Oriental del Uruguay cuenta con normas para la protección del aire, del las aguas, del suelo y de los ecosistemas, que son integradas al PGAS y harán parte del contrato de obra.
  11. OP-102 Política de Disponibilidad de Información del Banco: Toda la información generada en desarrollo de los componentes del Programa, estará disponible para consulta de los interesados en forma impresa y electrónica (página web de la Corporación Vial del Uruguay).
  12. OP-761 Política Equidad de género en el desarrollo: En el diseño de la operación se tuvo en cuenta la nueva política de género que fue aprobada por el Directorio en noviembre 2010. Para tal fin en el diseño del Plan de Gestión Ambiental y Social del Programa se incluyeron recomendaciones para brindar oportunidades laborales a mujeres en la fase de construcción de las obras de operación y mantenimiento vial, en donde se hacen recomendaciones para que las empresas constructoras ofrezcan empleos a mujeres, con el objetivo de atender las Estrategias Transversales de equidad de género.
  13. OP-704 Política de Desastres Naturales: Como se mencionó anteriormente, las obras del Programa, no están expuestas a riesgos adicionales a los existentes, pues se desarrollan sobre los corredores viales existentes.
  14. De lo anterior se puede afirmar, que de cumplirse con las anteriores recomendaciones, el “Programa de la Corporación Vial del Uruguay (CVU) II” cumple con las salvaguardias ambientales y políticas del BID.

# GESTIÓN DE LOS IMPACTOS Y RIESGOS AMBIENTALES Y SOCIALES, Y DE SALUD Y SEGURIDAD OCUPACIONAL

* 1. **Esquema de gestión ambiental y social:** La DNV cuenta con un Departamento e Gestión Ambiental (DEGAC) que tiene dentro de sus competencias la gestión ambiental y social de las obras viales, la revisión de la documentación para incio de obra, la aprobación de los planes de gestión ambiental, informes de gestión ambiental, etc. así como la potestad de realización de auditorías de obra y de retención del rubro de gestión ambiental de la obra. Por otra parte la CVU en el marco de su sistema de gestión integrado recibe la información del DEGAC y tiene la potestad de la realización de auditorías, multas, etc. Estas dos instituciones trabajan en conjunto recibiendo la CVU avisos de DEGAC de la aprobación de documentación del contratista, incorporando esta información a sus sistema. Asimismo, cada contratista cuenta con un Plan de Gestión Ambiental (PGA), un plan de contingencias (PC) y un plan de remediación ambiental (PRA) y eleva informes ambientales trimestrales al DEGAC que son posteriormente enviados a la CVU.

***A. ANÁLISIS DE IMPACTOS Y MEDIDAS DE GESTIÓN***

## Gestión de impactos y riesgos al ambiente durante la construcción

* 1. **Generación de polvo, gases de combustión, vibraciones y ruidos molestos.** La minimización de emisiones de PM10 y de energía acústica se deberá asegurar mediante un plan de mantenimiento de los equipos que se usen en obra. En lo que respecta a niveles sonoros se debe considerar en especial la limitación de horarios de trabajos ruidosos.
  2. **Potencial contaminación de suelos y aguas.** - En fase constructiva se deberá asegurar una correcta gestión de los residuos generados en obra (ROC, Residuos domésticos no reciclables, Residuos domésticos reciclables, y Residuos especiales). Esta gestión deberá basarse en la segregación en origen con el posterior retiro, valorización, tratamiento y disposición final dependiendo del tipo de residuo. Se analizarán en particular los aspectos relativos a la valorización del pavimento fresado in situ. En lo que respecta a derrames se deberán aplicar medidas preventivas con el objetivo de evitar los, por otra parte se deberá tener en consideración la ocurrencia de un derrame mayor en el plan de contingencias.
  3. **Afectación de la seguridad vial y peatonal.** Sobre la afectación de seguridad vial debido a la obra, será necesario utilizar señalizaciones y cercamiento de las mismas, evaluar áreas de trabajo y posibilidad de ordenamiento del tránsito. Se deberán registrar los accidentes que efectivamente ocurran en el área de estudio el plazo constructivo. Se deberá elaborar un plan de seguridad vial.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Aspecto | Enunciado | Cálculo |
| Inconformidades en obra | No conformidades en auditorías de obra | No conformidades / Número de hallazgos |
| Siniestros de tránsito | Cantidad de accidentes de tránsito en la zona de frente de obra en carretera | Número de accidentes de tránsito / km de obra |
| Relacionamiento con comunidad | Quejas | cantidad de quejas recibidas/ cantidad de quejas resueltas/ mes |
| Accidentes en obra | Frecuencia de accidentes | IFrecuencia = 106 x (Nº Acc. / Horas hombre totales) |
| Gravedad de accidentes | IGravedad = 103 x (Nº Días Per./ Horas hombre totales) |

* 1. **Percepción social negativa debido a la presencia física de las obras -** Se debe establecer un sistema para recibir, procesar y responder las quejas, reclamos o sugerencias de los vecinos o usuarios de la carretera.
  2. Contratación de mano de obra. Las obras asociadas al emprendimiento requerirán la contratación de personal. Este impacto positivo se debe potenciar mediante políticas de reclutamiento de personal de las empresas que deberá favorecer la contratación de mano de obra local y atender las Estrategias Transversales de equidad de genero.

## Monitoreo

* 1. El esquema de monitoreo ambiental y social, de salud y seguridad laboral, durante la construcción será ejecutado en dos niveles: uno bajo la responsabilidad del contratista y otro a cargo de la CVU, como fiscalizadores.
  2. Incluye indicadores de gestión ambiental y social, tales como:

***B. PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL***

El Plan Gestión Ambiental y Social (PGAS) contiene las medidas diseñadas para asegurar la sostenibilidad social y ambiental del “Programa de la Corporación Vial del Uruguay (CVU) II”. En lo que respecta al flujo de información, cada vez que lo documentos son aprobados por la DDO, deben ser enviados a la DEGAC de DNV MTOP para su revisión y, posteriormente enviados a la CVU y publicados en su página web. A continuación se establecen las principales responsabilidades en el marco del cumplimiento del PGAS.

El contratista

* 1. En lo que respecta a la fase constructiva, para la ejecución de las obras, las contratistas deberán seguir el Manual Ambiental para Obras y Actividades del Sector Vial de la Dirección Nacional de Vialidad (en su última versión disponible). De acuerdo a lo mencionado anteriormente, el manual ambiental para obras y actividades del sector vial de la DNV establece la obligatoriedad para el contratista de elaborar Informes Trimestrales de Gestión Ambiental (ITGA), además del Plan de Gestión Ambiental (PGA) y del Plan de Recuperación Ambiental (PRA).
  2. En lo que respecta al momento de presentación de los informes anteriores, se recomienda que el Plan de Gestión Ambiental y Plan de Contingencias se presente entre la fecha de notificación de adjudicación de a licitación y la firma del Contrato.
  3. Entre la firma del contrato y la firma del acta de replanteo estos documentos deben ser aprobados por la DDO y enviados a la DEGAC de DNV la que debe analizar si es necesario realizar modificaciones al PGA. Posteriormente una vez aprobado el PGA debe ser comunicado a la CVU. El contratista no podrá iniciar ninguna intervención en el terreno antes de tener aceptado el PGA. Otro documento necesario es una nota de autorización de la localización de obrador firmada por el DDO y la AAP de la cantera correspondiente.
  4. El Contratista deberá cumplir con las especificaciones contenidas en las Especificaciones Ambientales Generales del Manual Ambiental para Obras y Actividades del Sector Vial de la DNV así como las Especificaciones del Manual de los Sistemas de Gestión Integrados y documentos aplicables asociados de CVU, considerándose los costos de todos estos trabajos incluidos en un rubro “gestión ambiental¨ cuyo importe sin impuestos ni leyes sociales no podrá ser inferior al 3% del monto del contrato sin impuestos ni leyes sociales. En caso que no se cotice este rubro o se cotice por debajo del 3%, la oferta será rechazada. Se pagará de la siguiente forma: (a) El 50% durante el desarrollo de la obra y proporcionalmente al avance de la misma, en función del cumplimiento del Plan de gestión ambiental presentado al inicio del contrato y oportunamente aprobado y sujeto a la no existencia de no conformidades pendientes; (b) El 50% a la recepción definitiva del contrato, en función del cumplimiento del Plan de recuperación ambiental oportunamente aprobado. Con este objetivo el contratista deberá presentar un Informe Ambiental Final tiene como objetivo presentar las evidencias del cumplimiento del PRA. En consecuencia, los contenidos del IAF deben dar respuesta a todos y cada uno de los puntos planteados en el PRA presentado por el Constructor.
  5. El IAF debe incluir información precisa y cuantificada del destino de los materiales y residuos retirados, y registros fotográficos de las condiciones en que se dejan las diferentes áreas vinculadas a las obras. Toda la información deberá ser verificable a través de registros, remitos, boletas, etc. Asimismo, deberá incluir en su IAF la conformidad de los propietarios de los padrones que estuvieron afectados por la ejecución de las obras, acerca de las condiciones en que reciben las áreas que el Constructor abandona. El IAF deberá estar firmado por el Técnico Ambiental responsable de la elaboración del documento.
  6. De acuerdo a lo establecido en el Manual Ambiental de obras viales, ante cualquier incumplimiento de lo establecido en la legislación vigente, se suspenderá el pago del Rubro Gestión Ambiental hasta que el Constructor corrija la falta. El pago suspendido no se reintegrará. El monto a no pagar se determinará tomando como base que el monto diario del RGA es el cociente entre el monto mensual dividido 30. Para el caso de que por alguna circunstancia que no haya podido ser prevista en el PGA el Constructor solicite autorización para no realizar la recuperación de la totalidad o parte de los padrones que estuvieron afectados a la obra a través de una nota fundamentada suscrita por su Técnico Ambiental, el DDO podrá acceder recabando previamente el aval escrito del DEGAC.  En tal caso, la DNV-MTOP retendrá el monto correspondiente del RGA establecido en el Pliego Particular o, en su defecto, el 0,5 % del monto total del contrato.
  7. Finalizada la obra el contratista deberá presentar un informe de cierre de gestión ambiental de obra el que deberá contener toda la información relativa a la gestión de la obra tales como AAP, PGA, ITGA, PRA, PC, informes de auditoría externos o propios, planes de acción para levantamiento de no conformidades, indicadores ambientales de obra, y cualquier otro aspecto relevante desde el punto de vista ambiental.
  8. De acuerdo a lo mencionado anteriormente la empresa contratista deberá presentar los informes de gestión ambiental correspondientes en forma trimestral. En particular en el primer informe de gestión ambiental se debe presentar una copia del acta de replanteo en conjunto con los documentos mencionados anteriormente. En caso que los informes trimestrales no sean aceptados por el DEGAC y/o el D.O.; y surjan observaciones, deberá ser presentado por el contratista un plan de acción para evacuar observaciones (plazo máximo 10 días). Aprobado este plan de acción por la DEGAC posteriormente la empresa contratista deberá demostrar el cumplimiento de este plan.
  9. El control de dichos documentos se debe registrar en el sistema de gestión integrada de la CVU. En el mismo, se documenta la recepción por parte de la CVU del PGA, PRA, ITGA y PC. La presentación de dicha documentación debe efectuarse según lo estipulado en cada pliego de condiciones en particular.
  10. En caso de ampliaciones de obra, el Constructor deberá anexar una actualización del PGA al primer informe trimestral (ITGA) posterior a la aprobación de la ampliación por parte de la DNV-MTOP.

MONITOREO Y SEGUIMIENTO

* 1. De acuerdo a lo mencionado anteriormente, entre la firma del contrato y la firma del acta de replanteo estos documentos deben ser aprobados por la DDO y enviados a la DEGAC de DNV la que debe analizar si es necesario realizar modificaciones al PGA. Posteriormente una vez aprobado el PGA debe ser comunicado a la CVU.
  2. Se prevé en el marco de la operación, la realización de auditorías ambientales llevadas a cabo por personal contratado por la CVU. La frecuencia mínima de las visitas a las obras del programa será semestral, pudiendo realizarse fuera de la frecuencia prevista y sin coordinación en caso de quejas o denuncias de la población. Con el fin de asegurar el cumplimiento del Plan de Recuperación Ambiental, los DDO previo a la firma del acta de inspección previa a la recepción provisoria deben solicitar a la CVU la ejecución de las auditorías ambientales de cierre. En el procedimiento de auditorías ambientales se establecen las directrices para la realización de las mismas. Por otra parte la recepción provisoria de las obras y la liberación del saldo del rubro ¨Gestión ambiental¨ está condicionada a que no haya no conformidades Se recomienda que la realización de auditorías se realice en conjunto con personal de DNV a cargo de la aprobación de los PGA fase constructiva.
  3. CVU en lo que respecta al plan de comunicación de las obras deberá considerar explícitamente la metodología de recepción y respuesta a quejas de la población. Se recomienda que la realización del sistema de gestión de quejas sea vía un mail/ teléfono disponible en la cartelería de obra.
  4. Se recomienda asimismo continuar con la exigencia de CVU en la implementación y certificación de sistemas de gestión ambiental según la Norma ISO 14001:2004 a los contratistas de obras y mantenimiento viales. Se recomienda que CVU realice la implementación de la certificación de SySO OHSAS 18001:2007, con el objetivo de certificar, unificar y mantener una línea de base mínima en lo que respecta a la Seguridad y Salud ocupacional en obra.
  5. Se recomienda la realización de observaciones bajo apercibimiento de sanción, en caso de incumplimiento. Se recomienda la aplicación de las multas correspondientes cuyo monto será definido por CVU en conjunto con el DEGAC de de la DNV. Independientemente del monto del rubro de gestión ambiental, el DDO podrá aplicar multas a la empresa por incumplimientos en materia de gestión ambiental. En cualquier ampliación del monto de obras, el Rubro Gestión ambiental se ampliará en consecuencia El incumplimiento en tiempo y forma de la presentación de los informes y demás detallados también se sancionará aplicando una multa. De acuerdo a lo previsto en el nuevo Manual Ambiental de obras viales, cuando los Pliegos de Condiciones Particulares no establezcan el monto de multa por incumplimientos ambientales, éste será de un mínimo de 10.000 U.I. (Unidades Indexadas) al valor de la U.I. a la fecha de la certificación. Los incumplimientos ambientales se integrarán a los antecedentes de la empresa del mismo modo que los incumplimientos en cualquier otro rubro de la obra.
  6. De acuerdo a lo enunciado anteriormente CVU debe recomendar políticas de reclutamiento de personal de las empresas que deberá favorecer la contratación de mano de obra local y atender las Estrategias Transversales de Equidad de Género en particular en lo que respecta al acceso al trabajo.

***Recomendaciones generales:***

* 1. CVU y DNV deberán, en todo momento durante la vida del préstamo, cumplir con lo siguiente:

1. Todos los requerimientos aplicables del marco regulatorio ambiental, social, laboral y de salud y seguridad del Uruguay.
2. Todos los requerimientos asociados con cualquier permiso, autorización o licencia ambiental, social, laboral o de salud y seguridad que sea aplicable al Proyecto, al Ejecutor o a cualquier parte responsable de la ejecución del proyecto o sus medidas de mitigación.
3. Todos los requerimientos ambientales, sociales, laborales y de salud y seguridad de los contratos de la operación y sus subsecuentes modificaciones.
4. Todos los aspectos y componentes de todos los documentos ambientales, sociales, laborales y de salud y seguridad del Proyecto.
5. Consultar con el Banco antes de aprobar o implementar cualquier cambio sustantivo en el Proyecto (incluyendo sus planes de manejo y de mitigación ambientales y sociales) o su cronograma, que puedan potencialmente tener efectos negativos ambientales, sociales, laborales o de salud y seguridad.
6. Remitir comunicación escrita al Banco acerca de todo incumplimiento con cualquier requerimiento ambiental, social, laboral o de salud y seguridad del Convenio de Préstamo, así como cualquier accidente, impacto, evento, denuncia o reclamación de tipo ambiental, social, laboral o de salud y seguridad.
7. Asegurarse de que todos los subcontratistas intervinientes en las actividades de construcción y operación del Proyecto cumplan con los requerimientos aplicables ambientales, sociales laborales y de salud y seguridad del Contrato de Préstamo y la legislación nacional y local.
8. Implementar en forma continua actividades de difusión de información y el sistema de atención a reclamos del Proyecto.
   1. CVU deberá informar al banco en forma trimestral los siguientes aspectos:
   * Autorizaciones ambientales de canteras (AAP)
   * Indicadores ambientales de las obras del programa (AAS PGAS)
   * Resultados de sistema de atención a reclamos,
   * Evidencia de certificación en SySO de las empresas contratistas.
   * Planes de Gestión Ambiental y Planes de contingencias
   * Informes trimestrales de gestión ambiental (ITGA)
   * Planes de recuperación ambiental
   * Informes de Auditoría Ambiental realizadas por CVU o por DNV a las obras del programa
   * Multas estipuladas por CVU o DNV a las obras del programa
   * Informes ambientales finales
   * Informes finales de cierre de gestión ambiental

***Recomendaciones específicas:***

* 1. Las siguientes recomendaciones están destinadas a asegurar una gestión ambiental y social apropiada del Programa:

***Sistema de seguimiento y supervisión por parte del bid***

* 1. El Banco realizará las siguientes acciones de seguimiento:
  + Supervisión semestral durante la construcción y hasta la conclusión satisfactoria de los Proyectos viales (corresponde a la recepción del Informe final de cierre de gestión ambiental).
  + Actividades de supervisión directas (tales como, visitas de campo y revisión de documentación, etc.) .
  + Requerimiento de acciones correctivas del caso cuando los informes, inspecciones, visitas u otra información indiquen que existen no-conformidades a los planes de manejo ambiental y social, o incumplimiento de las salvaguardias socio-ambientales del BID.
  + Además de las inspecciones de rutina, el Banco tendrá la potestad contractual de realizar una auditoría independiente de los aspectos ambientales, sociales y de salud y seguridad del Proyecto en cualquier oportunidad que considere razonablemente necesaria dentro del periodo de desembolso, a ser financiada con recursos propios del Banco.
  + Evaluaciones de medio término (después de desembolsado 50% del préstamo) y final (después de desembolsado 90% del préstamo). Las revisiones deberán incluir el análisis del cumplimiento de las condiciones que constan del contrato de préstamo del BID.

# *RECOMENDACIONES PARA EL CONTRATO DE PRÉSTAMO*

* 1. Será condición contractual ambiental y social para el Componente 1 que el prestatario, por intermedio del OE, constate que el contratista respectivo ha obtenido la Autorización Ambiental Previa de la cantera correspondiente previo al inicio de cada una de las obras previstas para este componente.

1. Informe de siniestralidad vial 2014 UNASEV [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://www.cvu.com.uy/#/sistema-gestion-integrado-cvu>. [↑](#footnote-ref-2)
3. https://www.cvu.com.uy/#/sistema-gestion-integrado-cvu [↑](#footnote-ref-3)