

## PERFIL DE PROYECTO

### I. DATOS BÁSICOS

<b>Nombre del Proyecto</b>	Programa de Infraestructura Vial II	
<b>Número del Proyecto:</b>	UR-L1067	
<b>Equipo de Proyecto:</b>	Andrés Pereyra, Jefe de Equipo (TSP/CUR); Rodolfo Huici (INE/TSP); Elías Rubinstein (Consultor); Fernando Orduz (TSP/CAR); Javier Cayo (LEG/SGO); Nadia Rauschert (PDP/CUR); Gabriele del Monte (PDP/CUR); Giovanna Mahfouz (INE/TSP), Federico Bachino (CSC/CUR)	
<b>Prestatario:</b>	República Oriental del Uruguay	
<b>Agencia Ejecutora:</b>	Ministerio de Transporte y Obras Públicas	
<b>Plan de Financiamiento:</b>	BID:	US\$ 80 millones
	Aporte local:	<u>US\$ 30 millones</u>
	Total:	US\$110 millones
<b>Salvaguadas Ambientales:</b>	Políticas activadas:	B.01, B.02, B.03, B.05, B.06, B.07, B.17

### II. JUSTIFICACIÓN GENERAL

- 2.1 **La situación macroeconómica y el sector transporte.** Uruguay ha crecido a más del 6% promedio en los últimos 7 años rompiendo la tendencia de los anteriores 30 años que mostraron un promedio menor al 2%. Este crecimiento se basa en gran medida en las exportaciones de origen agroindustrial, y ha derivado en un fuerte incremento en la demanda de transporte de carga y en la infraestructura relacionada. El impacto de esta nueva situación ha recaído totalmente sobre la red vial, habida cuenta del escaso desarrollo del transporte ferroviario en el país. 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 del 3% anual que experimentaban más de un quinquenio atrás.
- 2.2 **La Red Vial** de Uruguay tiene 60.000 km de extensión. La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) tiene jurisdicción sobre 8.800 km, estando los departamentos a cargo del resto. Las múltiples y, en su mayor parte acertadas, estrategias para asegurar la conservación vial, no han sido suficientes para atender el aumento sustancial de las cargas en los últimos años, y su nueva distribución geográfica<sup>1</sup>, con la consiguiente fuerte presión sobre la vialidad; 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.
- 2.3 **La estrategia del País para el sector.** La estrategia sectorial se sustenta en incentivar la participación del sector privado en la gestión de la infraestructura

---

<sup>1</sup> La entrada en producción de importantes plantas papeleras en el litoral fluvial, con sus fuentes de abastecimiento en el norte del país, ha generado fuertes flujos de carga comerciales sobre corredores que, históricamente, sólo veían cargas ligeras, obligando a replantear su condición de diseño y operación.

vial, por medio de mecanismos de participación público-privada (PPP) y atraer así capacidad de inversión adicional y en la recuperación y desarrollo del modo ferroviario, para alivianar la presión existente sobre el sector vial.

- 2.4 Poner en marcha esta estrategia supone enfrentar varios desafíos simultáneos – de diseño institucional, organizativos, financieros y de capacidades públicas – para atender la movilidad creciente de pasajeros y cargas, dándole sostenibilidad a esta movilidad, mediante políticas públicas de calidad, enfocadas a la aplicación eficiente de los recursos públicos y la mejora de la calidad de vida.
- 2.5 El Gobierno de Uruguay (GdU) impulsa las labores de mejora y expansión de la red vial bajo el esquema de PPP, mientras que deja la conservación de la red vial de tránsitos bajos y medios bajo responsabilidad de la DNV.
- 2.6 **La institucionalidad de la PPP.** En julio de 2011 se aprobó la Ley de Asociación Público Privada; esto puso en marcha un esquema institucional donde: (i) el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) actúa como poder concedente, asumiendo el proceso de control y regulación de los contratos emergentes; ello significa un desafío importante, habida cuenta la muy escasa experiencia previa de manejo de contratos de larga duración con el sector privado; y (ii) la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) asume la responsabilidad de diseñar técnica, institucional y financieramente las PPP<sup>2</sup>.
- 2.7 Utilizar este modelo significará un cambio importante respecto de los mecanismos tradicionales con que se han realizado estas actividades, y requiere perfeccionar la institucionalidad para enfrentar la nueva relación de largo plazo con los agentes privados. La experiencia regional indica que: (i) en la debilidad institucional y el mal diseño se encuentran las principales causas que explican la alta incidencia de las renegociaciones en las concesiones viales; (ii) dichas renegociaciones normalmente llevan a resultados económicos desventajosos para población y gobiernos; y (iii) la adaptación de la institucionalidad a las nuevas modalidades de contratación tiene impactos muy significativos para manejar los procesos de regulación en general y de renegociación particular de los contratos de PPP<sup>3</sup>. Por lo tanto, la estrategia planteada es un desafío importante teniendo en cuenta de la dimensión del programa de PPP viales que el GdU planea desarrollar.
- 2.8 **Esquemas eficientes de conservación vial.** Uruguay posee una extensa red vial sometida históricamente a una demanda en general y flujo de cargas en particular relativamente estable. El país adoptó tempranamente la conservación del patrimonio vial, al tomar en cuenta su elevado retorno económico, destacándose la rápida y extensa aplicación de los contratos de rehabilitación y mantenimiento, estableciendo mecanismos para su financiamiento. El crecimiento del escenario productivo cuestionó este modelo; el GdU enfrenta el desafío de: (i) adaptar la 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.

---

<sup>2</sup> La CND, si bien autónoma respecto del MTOP, está subordinada a éste en tanto el MTOP es quien identifica las vías a ser entregadas al sector privado; la CND es quien estructura el negocio.

<sup>3</sup> Guasch (2003), Granting and Renegotiating Infrastructure Concessions: Doing it Right. The World Bank.

- 2.9 **Organización y capacidades de la DNV.** El rol del sector público en la provisión de infraestructura vial ha ido cambiando, reduciendo su participación en la ejecución directa – que se ha ido transfiriendo al sector privado – y asumiendo mayores responsabilidades en la planificación y en la regulación y control. La DNV no ha adaptado suficientemente su antiguo rol de agencia ejecutora de obras, hacia los sistemas de contratación vigentes para la conservación; este desajuste se incrementará con la aplicación de los PPP y la necesidad de regulación de los contratos. Esta necesaria adecuación entre los roles públicos fundamentales de la institución y las características de la organización, debe ser resuelta y está entre los desafíos institucionales de mediano plazo.
- 2.10 **El rol del ferrocarril.** El transporte ferroviario de cargas responde por aproximadamente el 3% de las ton-km transportadas actualmente; este flujo de aproximadamente 1,5 millones de ton/año se ha mantenido estable en la última década, y muestra el muy escaso dinamismo de la gestión empresarial de la empresa pública Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE), que presenta estándares operativos muy por debajo de los observados regionalmente<sup>4</sup>. El aumento de la participación del modo ferroviario en la matriz de cargas significa un fuerte desafío, fundamentalmente en términos de la organización del mercado, y de la organización y criterios de operación de las futuras empresas proveedoras de infraestructura y servicios de transporte ferroviario.
- 2.11 **Seguridad Vial.** El aumento de la movilidad general y de la circulación de cargas en particular, ha incrementado la accidentalidad, y aumentado los problemas de seguridad en los espacios de interacción de estas rutas con los centros poblados. Las estadísticas oficiales muestran que la cantidad de siniestros aumentó un 25% desde 2005 a 2010, con un incremento de 45% en heridos, con fuerte presencia de peatones y motos y bicicletas en proximidades de áreas urbanas.

### III. OBJETIVOS, COMPONENTES Y RESULTADOS ESPERADOS

- 3.1 **Objetivo general y específicos.** El Programa tiene como objetivo general apoyar la conservación y desarrollo de la infraestructura de transporte de superficie que está siendo fuertemente exigida por el alto crecimiento económico de base agrícola y forestal, y el consecuente impacto del aumento del tránsito pesado. Los objetivos específicos incluyen: (i) apoyar al financiamiento de la DNV en la conservación de la red vial a su cargo, a la vez que se desarrollan sus capacidades técnicas e institucionales; (ii) mejorar las condiciones de seguridad vial en la red interurbana; (iii) apoyar la utilización de esquemas de contratación fuertes en incentivos (PPP, CREMA), que permitan efectivizar las ganancias de eficiencia que el sector privado puede generar; y (iv) contribuir al aumento de la participación del modo ferroviario en la matriz de cargas.
- 3.2 **Componente 1. Conservación Vial (U\$S60.000.000).** Financiará: (i) la conservación de la red vial administrada por DNV (obras de rehabilitación y contratos por niveles de servicio –CReMa-); (ii) proceso de rediseño institucional, actualización de procesos y de sistemas; y (iii) estudios y supervisión de obras.

---

<sup>4</sup> BID (2011). Uruguay: Análisis del potencial ferroviario y la demanda de Mercado 2015. ([IDBDOCS-#36323220-Estudio demanda ferroviaria Kohon Rubinstein](#)).

- 3.3 **Componente 2. Seguridad Vial (U\$S10.000.000).** Este componente financiará: (i) mejora de las condiciones de seguridad de la red interurbana (señalización e iluminación); (ii) auditorías de seguridad vial en dicha red y mejora de puntos críticos identificados; (iii) actualización normativa y adecuación organizacional y de procesos relativos al manejo de la Seguridad Vial, así como la actualización tecnológica y capacitación del personal técnico responsable; y (iv) diseño e implementación de un plan piloto para la estandarización y mejora de las condiciones de seguridad de travesías urbanas.
- 3.4 **Componente 3. Contratos de Participación Público–Privado (U\$S6.000.000).** Este componente financiará: (i) la evaluación e implantación de las mejoras de la institucionalidad de las instancias de regulación y control dentro del MTOP; y (ii) apoyo financiero al Proyecto Piloto de PPP Vial (Rutas 21 y 24) durante el período de ejecución del préstamo; entre otros.
- 3.5 **Componente 4. Fortalecimiento al Sector Ferroviario (U\$S4.000.000).** Financiará la elaboración e implantación de un Plan Empresario para la empresa operadora de transporte ferroviario actualmente en creación y la empresa pública responsable de la infraestructura ferroviaria, así como el desarrollo de las capacidades regulatorias y de políticas públicas al interior del MTOP.
- 3.6 **Resultados esperados preliminares.** Las acciones a apoyar, fundamentalmente con el Componente 1, tendrán como resultado mantener el estado de conservación de la red vial bajo jurisdicción de la DNV. Este resultado medido por el Índice de Conservación, mantendrá los valores *Muy Bueno* en 26% de la red, *Bueno* en 24%, *Regular* en 21%, y *Malo* en sólo el 24% de la red mencionada.

#### IV. ASUNTOS TÉCNICOS Y CONOCIMIENTO SECTORIAL

- 4.1 **Aspectos de Diseño<sup>5</sup>.** El Banco ha apoyado al GdU en la propuesta técnica para la aprobación de la Ley de PPP, y en el desarrollo de la institucionalidad transversal para el desarrollo de los proyectos a través del Programa Plan de Promoción de Alianzas Público Privadas (ATN/ME-12386-UR), que incluye como proyecto piloto la primer PPP Vial (Rutas 21 y 24), que esta operación apoyaría. Durante 2010, y en el marco del Préstamo UR-L1001 (1582/OC-UR), el Banco reunió a los principales agentes públicos y privados involucrados con los contratos por niveles de servicio, para extraer mejores prácticas en esta forma de contratación, elementos que se incorporarán en la preparación de esta operación.
- 4.2 En la **Estrategia País del BID con Uruguay 2010-2015** (GN-2626) se identifica al sector de infraestructura vial dentro de las áreas de actuación previstas para el quinquenio. Allí se proponer promover: (i) el mantenimiento vial; y (ii) apoyar el fortalecimiento institucional de: (a) el Ministerio de Transporte y Obras Públicas; (b) la Dirección Nacional de Vialidad; (c) AFE (Administración de Ferrocarriles del Estado); y (d) las instituciones responsables de la seguridad vial.
- 4.3 El Proyecto responde a la prioridad estratégica (“Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos”, GCI-9): “... (d) *integración internacional*

---

<sup>5</sup> El Programa se fundamenta en el análisis presentado en el Informe Técnico del Sector Transporte elaborado en 2010, dónde están identificados los principales temas que lo componen.

*competitiva a nivel regional y mundial*”, pues las vías a intervenir constituyen paso importante para la exportación de la producción primaria, así como para la integración con los países del Mercosur.

- 4.4 **Costo y Financiamiento.** Esta es una operación de obras múltiples, por un monto de US\$80 millones.

## V. ASPECTOS FIDUCIARIOS Y SALVAGUARDAS

- 5.1 **Prestatario y Organismo Ejecutor.** El prestatario es la República Oriental del Uruguay; el Ministerio de Transporte y Obras Públicas será el ejecutor del mismo.
- 5.2 El MTOP tiene experiencia en procesos de adquisiciones de proyectos financiados con el Banco, y cuenta con una unidad especial para el manejo de financiamiento externo, que entre otros ha gestionado el préstamo 1582/OC-UR, próximo a terminar su ejecución. Está previsto realizar la Evaluación de la Capacidad Institucional (SECI) y el taller de Gestión de Riesgos en Proyectos (GRP).
- 5.3 Se identificaron inicialmente riesgos de gobernabilidad derivados de la pérdida de capacidad pública que disminuye la calidad de la gobernanza sectorial. Por ello, se prevén medidas de reforma y fortalecimiento institucional, con el consiguiente riesgo de resistencia (a mitigarse en el diseño e implementación). Otros riesgos, fiduciarios ellos, se refieren a las adquisiciones, sus eventuales retrasos o sobrecostos, aspectos que se mitigarán con fuerte apoyo en la ejecución.
- 5.4 **Salvaguardas ambientales.** Se anticipa que la operación presentada resultará en general en impactos ambientales y sociales positivos, así como en impactos ambientales negativos de baja intensidad, locales y de corto plazo, limitados a las fases de construcción de obras, impactos que se prevendrán o mitigarán a través de medidas de manejo efectivas. Si bien no se prevé actuar por fuera del Derecho de Vía existente, y por lo tanto no se prevén reasentamientos de población relacionados a los proyectos, en caso de haberlos se aplicará lo establecido en la Política OP-710. Con base en lo anterior y teniendo en cuenta lo establecido en la directiva B.3 de la Política de Salvaguardias, el proyecto se clasifica como Categoría “B”.

## VI. OTROS ASUNTOS

- 6.1 Se está coordinando con el Banco Mundial la consistencia de las intervenciones en el sector vial.

## VII. RECURSOS Y CRONOGRAMA

- 7.1 Los principales hitos de preparación del Programa, serán: (i) aprobación del Borrador de Propuesta Préstamo (POD) por OPC el 31 de Octubre de 2011; y (ii) aprobación de la Propuesta de Préstamo por el Directorio el 7 de diciembre de 2011. El Banco apoyará al GdU mediante recursos de cooperación técnica, la que se presenta conjuntamente con este Perfil de Proyecto. El Anexo V presenta el detalle de los recursos administrativos necesarios, por un total de US\$104.500 (misiones US\$39.500 y consultores US\$65.000).

**Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**

# ANEXO CONFIDENCIAL

# CONFIDENTIAL ANNEX

[INE-TSP@iadb.org](mailto:INE-TSP@iadb.org)

## SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

<b>PROJECT DETAILS</b>	<b>IDB Sector</b>	TRANSPORTATION-ROAD PROGRAMS
	<b>Type of Operation</b>	Other Lending or Financing Instrument
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Investment Checklist</b>	Infrastructure Road and Rail
	<b>Team Leader</b>	Pereyra Da Luz, Andres (APEREYRA@iadb.org)
	<b>Project Title</b>	Programa de Infraestructura Vial II
	<b>Project Number</b>	UR-L1067
	<b>Safeguard Screening Assessor(s)</b>	Pereyra Da Luz, Andres (APEREYRA@iadb.org)
	<b>Assessment Date</b>	2011-08-05
	<b>Additional Comments</b>	

<b>SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS</b>	<b>Type of Operation</b>	Loan Operation	
	<b>Safeguard Policy Items Identified (Yes)</b>	The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	(B.01) Access to Information Policy– OP-102
		The operation is in compliance with environmental, specific women's rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)
		The operation (including associated facilities) is screened and classified according to their potential environmental impacts.	(B.03)
		An Environmental Assessment is required.	(B.05)
		Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation of women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.	(B.06)
		The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)
		The operation has the potential to pollute the environment (e.g. air, soil, water, greenhouse gases...).	(B.11)
		Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)
	<b>Potential Safeguard Policy Items(?)</b>	No potential issues identified	
	<b>Recommended Action:</b>	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
<b>ASSESSOR DETAILS</b>	<b>Name of person who completed screening:</b>	Pereyra Da Luz, Andres (APEREYRA@iadb.org)	
	<b>Title:</b>	Transport Senior Espacialist <b>DATE:</b> 2011-08-05	

# SAFEGUARD SCREENING FORM

<b>PROJECT DETAILS</b>	<b>IDB Sector</b>	TRANSPORTATION-ROAD PROGRAMS
	<b>Type of Operation</b>	Other Lending or Financing Instrument
	<b>Additional Operation Details</b>	
	<b>Country</b>	URUGUAY
	<b>Project Status</b>	
	<b>Investment Checklist</b>	Infrastructure Road and Rail
	<b>Team Leader</b>	Pereyra Da Luz, Andres (APEREYRA@iadb.org)
	<b>Project Title</b>	Programa de Infraestructura Vial II
	<b>Project Number</b>	UR-L1067
	<b>Safeguard Screening Assessor(s)</b>	Pereyra Da Luz, Andres (APEREYRA@iadb.org)
	<b>Assessment Date</b>	2011-08-05
	<b>Additional Comments</b>	

<b>PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY</b>	<b>Project Category:</b> B	<b>Override Rating:</b>	<b>Override Justification:</b>
	<b>Conditions/ Recommendations</b>		<b>Comments:</b>
		<p>Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements).</p> <p>The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports.</p> <p>These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary.</p>	

<b>SUMMARY OF IMPACTS/RISKS AND POTENTIAL SOLUTIONS</b>	<b>Identified Impacts/Risks</b>	<b>Potential Solutions</b>
	Generation of solid waste is moderate in volume, does not include hazardous materials and follows standards recognized by multilateral development banks.	<b>Solid Waste Management:</b> The borrower should monitor and report on waste reduction, management and disposal and may also need to develop a Waste Management Plan (which could be included in the ESMP). Effort should be placed on reducing and recycling solid wastes. Specifically (if applicable) in the case that national legislations have no provisions for the disposal and destruction of hazardous materials, the applicable procedures established within the Rotterdam Convention, the Stockholm Convention, the Basel Convention, the WHO List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.

<b>ASSESSOR DETAILS</b>	<b>Name of person who completed screening:</b>	Pereyra Da Luz, Andres (APEREYRA@iadb.org)
	<b>Title:</b>	Transport Senior Espacialist <b>DATE:</b> 2011-08-05
	<b>Date:</b>	2011-08-05



**DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO  
NO AUTORIZADO PARA USO PUBLICO**

**URUGUAY**

**PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL II**

**(UR-L1067)**

**ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL DEL PROGRAMA  
(ESS)**

**BORRADOR**

## 1. INTRODUCCIÓN

- 1.1 El presente documento contiene un Borrador de la Estrategia Ambiental y Social (ESS por sus siglas en inglés) del “Programa de Infraestructura Vial II” (UR-L1067) que el gobierno de la República Oriental del Uruguay (GdU) ha sometido a consideración del Banco Interamericano de Desarrollo (el Banco) para su financiamiento.
- 1.2 La ESS ha sido preparada con base en las observaciones de la Misión de identificación, el conocimiento de la ejecución del Programa de Infraestructura Vial (UR-L1001) y en base a los estudios e informaciones disponibles.
- 1.3 **Clasificación socioambiental.** Esta operación fue clasificada como Categoría “B”, teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco (OP-703), la naturaleza y objetivos del Programa y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales.

## 2. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Y DE LOS PROYECTOS OBJETO DE LA ESS

- 2.1 Luego de la Misión de identificación realizada, se acordó que el “Programa de infraestructura Vial II (UR-L1067)”, adoptará la forma de un programa de inversión de obras múltiples, que estará enfocado a: (i) rehabilitación y conservación vial; (ii) mejorar las condiciones de seguridad vial relacionadas con la infraestructura vial interurbana; (iii) fortalecimiento institucional para adaptarse a nuevas formas de contratación; y (iv) fortalecimiento institucional del sector ferroviario. Los principales componentes están descritos a continuación.

**Componente 1. Conservación Vial.** Este componente financiará: (i) la conservación de la red vial administrada por DNV (obras de rehabilitación y contratos por niveles de servicio –CRema-); (ii) proceso de rediseño institucional, actualización de procesos y de sistemas; (iii) estudios y supervisión de obras.

Las obras de rehabilitación y los contratos de rehabilitación y mantenimiento se refieren a obras destinadas a mantener las condiciones y especificaciones del nivel de servicio original. Todos los trabajos se realizan sobre la estructura del camino existente y dentro del derecho de vía y no requieren de la realización de expropiaciones. Se tiene previsto la rehabilitación de los siguientes componentes de una carretera: rehabilitación de drenajes, taludes, muros de contención, y otras estructuras; fortalecimiento del pavimento; recapeo; recuperación de obras civiles; entre otros.

**Componente 2. Seguridad Vial.** Este componente financiará: (i) mejora de las condiciones de seguridad de la red interurbana (señalización e iluminación); (ii) auditorías de seguridad vial en dicha la red y mejora de puntos críticos identificados; (iii) actualización normativa, adecuación organizacional y de procesos, relativos al manejo de la Seguridad Vial, así como la actualización tecnológica y capacitación del personal técnico responsable; y (iv) diseño e

*implementación de un plan piloto para la estandarización y mejora de la condiciones de seguridad de travesías urbanas.*

Este componente no supone efectos ambientales negativos, y por el contrario se estiman fuertes impactos sociales positivos vinculados al mismo.

***Componente 3. Contratos de Participación Público-Privado.*** *Este componente financiará: (i) la evaluación e implantación de las mejoras de la institucionalidad de las instancias de regulación y control dentro del MTOP; (ii) apoyo financiero al Proyecto Piloto de PPP Vial (Rutas 21 y 24) durante el período de ejecución del préstamo; entre otros.*

En este componente se financiará un proyecto piloto de PPP que supone la rehabilitación y mantenimiento por un período de aproximadamente 10 años de las Rutas 21 y 24. El proyecto implicará la mejora de la ruta para adaptarla a los nuevos tránsitos, incluyendo ampliación de banquetas y mejora de los pavimentos; todas estas actividades están encuadradas dentro de lo que es la conservación y rehabilitación vial de un camino existente, no implicando modificaciones planimétricas, manteniéndose siempre dentro del derecho de vía existente.

***Componente 4. Fortalecimiento Sector Ferroviario.*** *Este componente financiará la elaboración e implantación de un Plan Empresarial para la empresa operadora de transporte ferroviario actualmente en creación y la empresa pública responsable de la infraestructura ferroviaria, así como el desarrollo de las capacidades regulatorias y de políticas públicas al interior del MTOP.*

Este componente es exclusivamente de fortalecimiento institucional.

### **3. CAPACIDADES EN GESTIÓN AMBIENTAL INSTITUCIONAL DE DNV**

- 3.1 Mediante el Préstamo 1022/OC-UR Programa de Mejoramiento de Corredores de Integración y de la Red Primaria Nacional (UR-0113), ya ejecutado, la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) contrató una asesoría para el fortalecimiento de la Unidad Ambiental que sería creada dentro de la misma. Al final del programa la DNV estaba fortalecida en los siguientes aspectos: (i) posee un sistema de gestión ambiental; (ii) posee un manual ambiental; (iii) ha incorporado en sus procedimientos el de incluir en los pliegos de licitación de obras las especificaciones ambientales y también se incluyen previsiones, para garantizar que los trabajos se ejecuten de modo oportuno y adecuado (liberación de la garantía solamente después que la Unidad Ambiental de la DNV certifique que todas las medidas ambientales fueron ejecutadas); (iv) ha realizado cursos de entrenamiento en evaluación ambiental de proyectos viales a sus directores de obras; (v) ha realizado un inventario y la evaluación de pasivo ambiental en todas las carreteras bajo su jurisdicción; y (vi) posee un plan de respuesta ante emergencias con mercancías peligrosas en rutas nacionales y caminos departamentales aprobado y reglamentado por Decreto del Poder Ejecutivo. El Préstamo siguiente, 1582/OC-UR, Programa de Infraestructura Vial UR-L1001, aprobado en 2004 y anterior a esta operación, incluyó la corrección de dichos pasivos. A lo largo del tiempo el sistema de gestión ambiental viene siendo mejorado y también ya se cuenta con una revisión del Manual Ambiental, que se ha reformulado conteniendo las Especificaciones Técnicas Ambientales (EsTAs).

- 3.2 El [Manual Ambiental para Obras y Actividades del Sector Vial](#) de la DNV mencionado en (ii) del párrafo arriba, ofrece lineamientos y especificaciones ambientales generales a los Proyectistas y Contratistas de obras viales, a fin de contribuir a la protección del ambiente inserto en el área de influencia de los proyectos viales. El manual establece las medidas que se deben tomar para mitigar los impactos sobre el ambiente, causados por las obras viales, tanto en las fases de proyecto y construcción como de rehabilitación y/o mantenimiento durante la operación de las carreteras. Las Especificaciones Ambientales Generales (EAG), contenidas en la segunda parte del manual, se consideran parte integral de los contratos que se rigen por el documento denominado "Pliego de Condiciones Generales (PCG)" de la Dirección Nacional de Vialidad, para la construcción, rehabilitación y/o mantenimiento de puentes y carreteras y de otros pliegos y contratos que la DNV elabore para la ejecución física de las obras. En el caso de incompatibilidad entre lo expresado en el PCG y las EAG, prima lo establecido en estas últimas. Las EAG tienen como objetivo general la protección del ambiente, mediante la readecuación y el establecimiento de una serie de disposiciones para mitigar los impactos ambientales generados por las acciones propias de las obras en sus etapas de proyecto, construcción y mantenimiento durante la operación. El cumplimiento de las EAG no libera al Constructor de cumplir con las obligaciones legales ambientales que existen en Uruguay y que allí no hayan sido señaladas expresamente.

#### **4. POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES Y SOCIALES**

- 4.1 El Programa propuesto tendrá 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 conservarán el patrimonio vial del país, disminuirán los costos de transporte y tiempos de viaje no solamente para el transporte de cargas pero también para el transporte de pasajeros. Desde el punto de vista social, se destaca el efecto positivo que se espera produzca el componente vinculado a la Seguridad Vial; el mismo se alinea con la creciente preocupación existente en el mundo (década de la seguridad vial) y en el mismo Banco que está apoyando y promoviendo iniciativas en este sentido.
- 4.2 Se prevé que las obras a ser ejecutadas por el Programa no generarán impactos negativos significativos debido a que los trabajos físicos serán de pequeña a mediana magnitud, bastante tradicionales del punto de vista de ingeniería y se ejecutarán dentro del derecho de vía actual, por lo que no se producirán afectaciones prediales que requieran reubicar residentes, ni se intervendrán en áreas ambiental o socialmente sensibles.
- 4.3 Asimismo, conforme fuera explicitado, la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), responsable por la ejecución de las obras del Programa, cuenta con una buena capacidad técnica e institucional y los instrumentos adecuados para garantizar un manejo ambiental sostenible de las obras.

## 5. DEBIDA DILIGENCIA Y PROXIMOS PASOS

- 5.1 La gestión ambiental y social de las obras viales obedece a requisitos nacionales<sup>1</sup> y propios de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV). El Manual Ambiental para Obras de la DNV es un anexo a los pliegos de todas las licitaciones. Todas las especificaciones relativas a la gestión y recuperación ambiental de la obra están contenidas en los pliegos de licitaciones de obras viales.
- 5.2 Los compromisos contractuales que DNV impone en sus contratistas son, para las obras, el Plan de Gestión ambiental<sup>2</sup> (PGA), el Informe Trimestral de Gestión Ambiental (ITGA)<sup>3</sup>, y el Plan de Restauración Ambiental (PRA)<sup>4</sup> y, para los contratos de mantenimiento, el PGA. La obligatoriedad de la presentación de estos informes se establece en los pliegos de licitaciones. El seguimiento del cumplimiento de estos requisitos está a cargo del Director de Obra encargado de cada obra o mantenimiento, de acuerdo a una lista de chequeo. En caso de obras lo realiza de acuerdo al diagrama de la figura 2.2 del Sistema de Seguimiento y Control Ambiental y Social (SSCAS) de obras; en caso de mantenimiento lo realiza en forma semestral.
- 5.3 Como parte de la debida diligencia el equipo de proyecto:
- (i) realizará visitas de campo a una muestra representativa de los proyectos del Programa para desarrollar una identificación rápida de a) los potenciales impactos ambientales y sociales y b) los pasivos socio-ambientales críticos de dicha muestra de proyectos;
  - (ii) verificará la adecuación del sistema de gestión y del manual ambiental del DNV a las características del Programa;
  - (iii) revisará las especificaciones generales de obra contenidas en el Plan de Manejo Ambiental de las obras del Programa, a ser incluido en las bases de licitación.

---

<sup>1</sup> Con relación a los requisitos nacionales, el marco jurídico nacional en materia de evaluación de impacto ambiental (en adelante EIA), se sustenta en la Ley 16.466 (año 1994) y su decreto reglamentario 349/005, denominado “Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental y Autorizaciones Ambientales”. Existen tres categorías de proyectos: A, B y C, las que se correlacionan emprendimientos que implican desde impactos ambientales no significativos, a impactos ambientales significativos. La categoría A, en la cual se enmarcan las obras del Programa, por ser de muy baja generación de impactos, no implica la elaboración de un Estudio de Impacto Ambiental y trae como consecuencia que el Ministerio de Vivienda Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (MVOTMA) otorga “la Autorización Ambiental Previa, sin más trámite”.

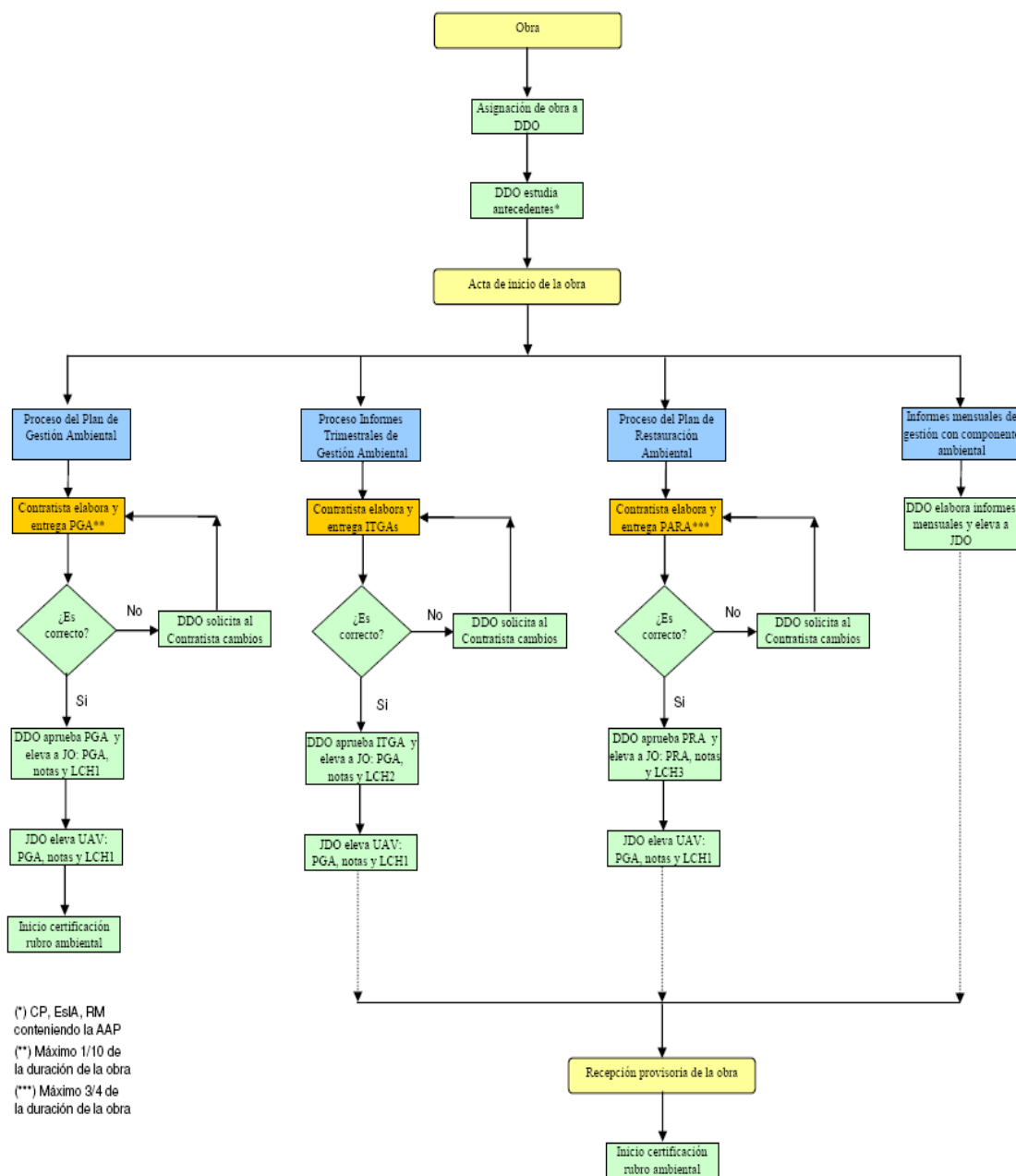
<sup>2</sup> Documento técnico que describe como se aplicarán las especificaciones ambientales generales definidas por la normativa vigente y por el Manual Ambiental de la DNV a la obra en particular y a las correspondientes autorizaciones ambientales otorgadas por DINAMA a las canteras.

<sup>3</sup> Documento que contiene información relevante respecto de las actividades de gestión ambiental realizadas en el trimestre, presentando el cumplimiento de los indicadores ambientales indicados en PGA o PRA, así como todas las particularidades que sucedieron en el periodo.

<sup>4</sup> Documento técnico que establece y describe los programas de restauración de sitios que hayan sido impactados, desde el punto de vista físico, biológico o humano durante el desarrollo de la obra.

- (iv) consolidará los análisis realizados en los puntos anteriores en un Informe de Gestión Ambiental y Social – IGAS- a ser presentado conjuntamente con la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD).

Figura 2-1 Gestión ambiental de la DNV



## PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL II

### ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL TERMINADO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas estimadas	Referencias y enlaces archivos técnicos
Nota Técnica Transporte	Documento técnico elaborado para la Estrategia País. Contiene diagnóstico detallado de situación en sector vial	Terminado 2010	<a href="#">IDBDOCS-#31085513-Nota Tecnica Transporte</a>
Estrategia País del BID con Uruguay (2010-2015)	Estrategia País del BID con Uruguay (2010-2015). GN-2626		<a href="#">IDBDOCS-#36323248-BID Estrategia de paÃ-s con Uruguay (2010-2015) con link a Nota tecnica transporte</a>
Estudio de mercado sector ferroviario y evaluación de potencial de acción en el sector	Uruguay: Análisis del Potencial ferroviario y demanda de mercado 2015	Terminado 2010	<a href="#">IDBDOCS-#36323248-BID Estrategia de paÃ-s con Uruguay (2010-2015) con link a Nota tecnica transporte</a>
Análisis de rentabilidad económica de las obras del proyecto	Revisión por técnicos independientes de la evaluación económica de las obras financiadas por el programa	Durante la ejecución	
Análisis de Riesgo	Análisis de Riesgo	Septiembre 2011	
Salvaguardias ambientales y sociales	Revisión de sistema de gestión ambiental y social de DNV.	Septiembre 2011	
Opciones de diseño y evaluabilidad	Estudios de definición de estrategia eficiente de intervención en sector vial. Estudios de base para mejorar evaluabilidad de intervención del Banco y de estrategia pública en el sector.	Resultado parcial octubre de 2011 y final junio de 2012	
Opciones de diseño	Estudio de diagnóstico institucional, procesos y sistemas de DNV	Resultado parcial octubre y final diciembre de 2011	
Evaluabilidad	Evaluación de impactos distributivos e impactos regionales del programa.	Diciembre de 2012	

Use the Index matrix to provide a brief explanation of the status of the analysis and resolution of issues for project viability, executability and risk management. If no issues, or adequately handled, the “description” column would indicate that is so and the expected dates and references/ hyperlinks would be blank – and be expected to remain so as the Index is refined through the POD and PAL.

**Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**

**ANEXO CONFIDENCIAL**  
**CONFIDENTIAL ANNEX**

[INE-TSP@iadb.org](mailto:INE-TSP@iadb.org)