

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

URUGUAY

PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL II

(UR-L1067)

PROPUESTA DE PRÉSTAMO

Este documento fue preparado por el Equipo de Proyecto compuesto por: Andrés Pereyra (TSP/CUR), Jefe de equipo; Federico Bachino (TSP/CUR); Rodolfo Huici y Giovanna Mahfouz (INE/TSP); Fazia Pusterla (SPD/SDV); Javier Cayo (LEG/SGO); Nadia Rauschert y Gabrielle Del Monte (VPC/PDP); y Elías Rubinstein (Consultor).

El presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El Directorio Ejecutivo podrá aprobar o no el documento o aprobarlo con modificaciones. Si posteriormente fuera objeto de actualizaciones, el documento actualizado se pondrá a disposición del público de acuerdo con la Política de Acceso a Información del Banco.

ÍNDICE

I.	DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS	2
A.	Antecedentes, Problema, y Justificación	2
B.	Objetivos, Componentes y Costos.....	6
C.	Marco para Resultados con Indicadores Clave	8
II.	ESTRUCTURA FINANCIERA Y RIESGOS PRINCIPALES	12
A.	Instrumentos Financieros.....	12
B.	Riesgos Ambientales y Sociales.....	12
C.	Riesgo Fiduciario.....	12
D.	Otros Aspectos Especiales y Riesgos	14
III.	PLAN DE EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN	14
A.	Mecanismo de Ejecución.....	14
B.	Resumen de Medidas de Monitoreo y Evaluación	15

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

ENLACES ELECTRÓNICOS	
REQUERIDOS	
1.	Plan de Adquisiciones (PA) http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36448658
2.	Plan Operativo Anual (POA) http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36446997
3.	Esquema de Monitoreo y Evaluación http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36447974
4.	Informe de Gestión Ambiental y Social del Programa (IGAS) http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36447775
OPCIONALES	
1.	Criterios de Elegibilidad http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36448462
2.	Evaluación Económica http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36448490
3.	Sistema de la Evaluación de la Capacidad Institucional (SECI) http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36448419
4.	Informe Técnico carreteras http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36448487
5.	Informe Técnico ferrocarriles http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36448491
6.	Informe Técnico seguridad vial http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36448357
7.	Informe demanda ferroviaria http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36448489
8.	Nota Técnica Transporte http://idbdocs.iadb.org/WSDocs/getDocument.aspx?DOCNUM=36448488

SIGLAS Y ABREVIATURA

AAE	Análisis Ambiental Estratégico
AGESIC	Agencia para el Desarrollo del Gobierno de Gestión Electrónica y la Sociedad de la Información y del Conocimiento
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BM	Banco Mundial
CND	Corporación Nacional para el Desarrollo
CREMA	Contrato de Rehabilitación y Mantenimiento
CVU	Corporación Vial del Uruguay S.A.
DNV	Dirección Nacional de Vialidad
DNPL	Dirección Nacional de Planificación y Logística
EAG	Especificación Ambiental General
FOCEM	Fondo de Convergencia Estructural del Mercosur
DdV	Derecho de Vía
EIA	Estudio de Impacto Ambiental
EPB	Estrategia de País del Banco
GdU	Gobierno de Uruguay
IES	Índice de Estado Superficial
IGAS	Informe de Gestión Ambiental y Social
PGAS	Plan de Gestión Ambiental y Social
PGC	Pliego General de Condiciones
PPP	Participación Público Privado
MAOASV	Manual ambiental para obras y actividades del sector vial
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
PEP	Plan de Ejecución del Proyecto
POA	Plan Operativo Anual
TdR	Términos de Referencia
TPDA	Tránsito Promedio Diario Anual
SIIF	Sistema integrado de información financiera del Estado
TIR	Tasa Interna de Retorno Económica
VAN	Valor Actual Neto

RESUMEN DEL PROYECTO
URUGUAY
PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL II
UR-L1067

Términos y Condiciones Financieras				
Prestatario: República Oriental del Uruguay			Plazo de Amortización:	25 años
Organismo Ejecutor: Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO)			Período de Gracia:	5 años
			Plazo de Desembolso:	5 años
			Inspección y Vigilancia:	*
Fuente	Monto (US\$)	%	Tasa de Interés:	Basada en LIBOR
BID (CO)	80.000.000	80	Comisión de Crédito:	*
Aporte Local	<u>20.000.000</u>	<u>20</u>	Moneda:	Dólares de EEUU de la Facilidad Unimonetaria de Capital Ordinario del Banco. Opción de conversión a Pesos Uruguayos. Facilidad en Moneda Local (FML)
Total	100.000.000	100		
Esquema del Proyecto				
Objetivo y Descripción. El Programa tiene como objetivo general apoyar la conservación y gestión eficiente de la infraestructura de transporte de superficie que está siendo fuertemente exigida por el pronunciado 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 Dirección Nacional de Vialidad (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; y (iii) contribuir al aumento de la participación del modo ferroviario en la matriz de cargas.				
Condición especial de ejecución: Para la ejecución del Componente 4 – Sistemas Geográficos –, el prestatario deberá presentar al Banco un estudio que analice los usos, beneficios y beneficiarios del proyecto, así como alternativas para su implementación, explicando la lógica para la selección de una de las alternativas. En función de la alternativa seleccionada se definirán los indicadores, línea de base y metas para este producto. (¶1.39).				
Excepciones a las políticas del Banco: Ninguna				
El Proyecto es coherente con la Estrategia de País: Si [x] No []				
El Proyecto califica como : SEQ [] PTI [] SECTOR [] GEOGRAPHIC [] HEADCOUNT []				
Adquisiciones: ¶ 3.4				

(*) La comisión de crédito y comisión de inspección y vigilancia serán establecidas periódicamente por el Directorio Ejecutivo como parte de su revisión de cargos financieros del Banco, de conformidad con las disposiciones aplicables de la política del Banco sobre metodología para el cálculo de cargos para préstamos del capital ordinario. En ningún caso la comisión de crédito podrá exceder del 0,75%, ni la comisión de inspección y vigilancia exceder, en un semestre determinado, lo que resulte de aplicar el 1% al monto del financiamiento, dividido por el número de semestres comprendido en el plazo original de desembolsos.

I. DESCRIPCIÓN Y MONITOREO DE RESULTADOS

A. Antecedentes, Problema, y Justificación

- 1.1 Uruguay ha crecido a una tasa superior al 6% promedio en los últimos 7 años, acentuando la tendencia de los anteriores 30 años que mostraron un crecimiento promedio menor al 2%. Este crecimiento reciente ha tenido como uno de sus fundamentos al 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.
- 1.2 **Fuerte crecimiento de producción forestal y agrícola.** La política de desarrollo forestal iniciada a mediados de la última década del siglo pasado llevó a que su producción creciera más de 400% desde el año 2000 al presente, pasando de apenas 3 millones de m³ a los actuales 12 millones de m³. Este crecimiento se ha dado por la producción de madera en rolo con destino industrial, básicamente para celulosa, que pasó de ser el 54% de la producción en 2000 a ser el 80% actualmente. Solamente en el periodo 2005-2010 la producción de madera para industrialización creció más de 200%, alcanzando el pico de cosecha pero aún restando más de la mitad de la superficie para plantar¹.
- 1.3 Al importante crecimiento de la producción forestal se le adiciona la explosión productiva de la agricultura de secano, que incrementó en un 90% su producción en el último quinquenio, pasando de 3 millones de toneladas en 2005 a casi 6 millones de toneladas en 2010. Esto se ha debido al fuerte desarrollo de la agricultura de soja y trigo, que pasaron de 350 mil toneladas en 2000 a las más de 3,6 millones de toneladas actuales².
- 1.4 **Impacto del incremento de las cargas en el sector transporte.** Esta mayor producción se ha traducido en mayor demanda de infraestructura y servicios de transporte. Datos oficiales indican que el movimiento en las rutas nacionales aumentó 40% desde 2005 a 2010, con un incremento de casi 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. El impacto de esta nueva situación ha recaído totalmente sobre la red vial, habida cuenta del escaso desarrollo del transporte ferroviario en el país.
- 1.5 En la última década no solo ha aumentado el tránsito de vehículos pesados, sino que ha cambiado la matriz de origen y destino de los viajes. La red principal histórica³ ha aumentado su flujo vehicular, pero al mismo tiempo se ha conformado una segunda red de morfología transversal a la anterior que conecta el interior rural directamente con los centros de demanda del litoral del país, el puerto de Nueva Palmira y la planta de producción de celulosa en Fray Bentos.
- 1.6 El transporte de madera en rolo para producción de celulosa es la razón de la mayor demanda actual sobre la infraestructura, no sólo por lo significativo de sus

¹ Fuente: Estadísticas y Mercado. Dirección General Forestal, MGAP.

² Nota Técnica Sector Agropecuario preparada para Estrategia país Uruguay, 2011 (GN 2626).

³ La red principal histórica es aquella que conecta los pasos de frontera y las capitales departamentales con Montevideo.

volúmenes sino porque éstos generan un tonelaje muy superior al que la estructura de los pavimentos de esos corredores productivos⁴ puede sostener. Estos tráficos utilizan redes secundarias o primarias de bajo estándar, que fueron diseñadas fundamentalmente para tránsito de automóviles (generalmente con TPDA menores a 400 vehículos), pero que actualmente incrementaron su demanda 50% o más solamente con tránsito de camiones. La planta de celulosa UPM localizada en Fray Bentos demanda 3,4 millones de toneladas anuales de madera, aproximadamente 350 camiones diarios, que provienen de localizaciones a una distancia no menor a 200 km y que utilizan corredores viales transversales desde el centro y norte del país. La construcción en curso de la planta de celulosa de Montes del Plata, localizada al Suroeste del país, incorporará una demanda de 4 millones de toneladas, que utilizará los mismos corredores transversales que la anterior, más los corredores transversales localizados en el Sur del país⁵. La producción agrícola se exporta por los puertos de Nueva Palmira (Suroeste) y Montevideo (Sur). El primero es un complejo agroportuario que moviliza más de 3 millones de toneladas anuales de exportaciones de graneles, y para acceder al mismo se debe recorrer una importante longitud de red secundaria transversal, que presenta importante deterioro. A través de Montevideo se exportan 1 millón de toneladas de graneles, y para acceder al puerto se utiliza el viario principal histórico, que requiere también rehabilitaciones, pero que en general se encuentra en mejores condiciones que la red transversal.

- 1.7 **La conservación de la red vial⁶.** 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, aquella que conecta la capital del país con los principales pasos de frontera y capitales departamentales; es la red que sostiene los flujos de mercaderías y personas a nivel país. El resto se encuentra bajo jurisdicción de los gobiernos departamentales y corresponde básicamente a viario urbano y caminería de penetración rural. De los 8.800 km de red sobre los que la DNV tiene jurisdicción, 7.200 km son gestionados directamente por esta institución, mientras que 1.600 km son gestionados conjuntamente con la Corporación Vial del Uruguay⁷ (CVU). Las concesiones con privados están escasamente desarrolladas y actualmente abarcan solo 120 km de la red.

⁴ Corredor productivo es un conjunto de tramos de una o más rutas que vinculan una región de producción con sus puntos de demanda (puerto, industria o paso de frontera).

⁵ BID. Uruguay: Análisis del Potencial Ferroviario y la Demanda de Mercado 2015.

⁶ La red principal se discrimina en: (i) 2.408 km de corredores internacionales, que conectan los principales pasos de frontera con Montevideo; (ii) 1.551 km de red primaria, que complementaria a los anteriores permite vincular a las capitales departamentales con Montevideo; esta es la red que asegura la movilidad básica del país; (iii) 3.813 km de red secundaria, que conecta las localidades secundarias con las capitales departamentales y permite la movilidad regional complementaria a la red principal y (iv) 1.005 km de red terciaria de penetración rural.

⁷ Formalmente la DNV otorgó en concesión a la CVU 1.600 km de red primaria y corredores internacionales. La CVU es una empresa de derecho privado de propiedad de la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND), que es una entidad pública de derecho privado. La gestión técnica de la red concesionada sigue siendo realizada por DNV, mientras que CVU es responsable por la gestión administrativa y financiera. La conservación de la red de CVU se realiza mediante contratos con terceros por niveles de servicio. Desde el punto de vista financiero, la CVU/CND ha accedido a financiamiento

- 1.8 **Estrategia de conservación.** El país adoptó tempranamente el paradigma conservacionista que toma en cuenta el alto valor económico 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. Sin embargo, a pesar de estas estrategias, lo cierto es que el aumento sustancial de las cargas en los últimos años ha producido una fuerte presión sobre la infraestructura 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 económico⁸.
- 1.9 Actualmente, el 34% de la red principal (corredores internacionales y red primaria) no se encuentra en buen estado de conservación, relación que se mantiene uniforme en el último quinquenio. Algo más del 40% de esta red se encuentra concesionada (CVU y otros), pero sólo el 18% de la misma posee problemas de conservación; la mayor parte de la red principal en estado regular o malo es gestionada por la DNV. Se trata de tramos cuyo grado de deterioro no le permiten ser atendidos por los esquemas de conservación basados en niveles de servicio, ni siquiera con rehabilitaciones parciales o de bajo estándar, sino que previamente necesitan rehabilitaciones completas. Una parte de esta extensión con estado estructural inadecuado corresponde a las redes transversales que absorbieron las nuevas demandas.
- 1.10 Las redes secundaria y terciaria han tenido históricamente extensiones importantes cuya estructura no se encuentra en buen estado, generalmente en el entorno del 60 % de sus longitudes. En el último quinquenio la red secundaria ha aumentado aproximadamente un 10% la extensión en estado de conservación deficiente, siendo que la casi totalidad de esa pérdida patrimonial se produjo por el aumento de los pavimentos en mal estado, y que por tanto no pueden ser conservados con las actividades propias de mantenimiento vial, necesitando de la ejecución de obras de rehabilitación que permitan luego continuar su conservación por niveles de servicio. Se trata básicamente de los corredores transversales y colectores de la red principal que están soportando más las nuevas demandas. Entre éstas se encuentran las carreteras comprendidas en los corredores forestales hacia Fray Bentos y los graneleros hacia Nueva Palmira.
- 1.11 Asimismo, en parte de la red se presentan condiciones geométricas heterogéneas o inadecuadas al volumen y composición del tránsito presente. Más allá de las necesidades de rehabilitación por su condición de conservación, también es necesario realizar la adecuación geométrica de la plataforma. En corredores internacionales y red primaria, por la necesidad de brindar un tratamiento homogéneo a los distintos tramos de una misma sección de carretera. En la red

multilateral con garantía soberana (en particular del BID por 100 millones, en modalidad PDL, préstamo 2041/OC-UR), y a financiamiento del mercado de capitales sin garantía soberana. Se destaca que CVU es responsable del repago del endeudamiento que contrae. Los ingresos de CVU resultan del cobro a peajes y un subsidio público que se paga con presupuesto ordinario de DNV.

⁸ BID. Apoyo a la preparación de la estrategia de país del BID con Uruguay. Informe técnico sobre el sector transporte. 2010.

secundaria debido a la necesidad de ampliar el ancho de calzada y sobre todo permitir banquetas amplias y transitables, mejorando así su seguridad.

- 1.12 **La Estrategia del Gobierno de Uruguay (GdU).** Enfrentando el desafío de expandir la oferta de infraestructura vial a las nuevas y crecientes demandas, el GdU se plantea adaptar la infraestructura vial existente – sea rehabilitando la estructura soporte de los tramos de carretera que se hayan deteriorado en demasía, como adoptando dimensiones de plataforma adecuadas a los volúmenes y composición de los tránsitos actuales - para hacerlos compatibles con su conservación por niveles de servicio. Se prevé que estas acciones se implementen a través del desarrollo de contratos de participación público – privados (PPP). De forma complementaria, se plantea promover el desarrollo del ferrocarril y su participación en el transporte masivo de mercaderías de modo de disminuir la presión que recibe la red de carreteras.
- 1.13 **La institucionalidad de la PPP.** En julio de 2011 se aprobó la Ley de Asociación Público Privada (PPP), la que se encuentra en etapa de reglamentación. El esquema institucional propuesto supone dos actores principales: (i) las entidades concedentes (en el caso de las PPP viales sería el Ministerio de Transporte y Obras Públicas – MTOP), que asume el proceso de control y regulación de los contratos; y (ii) la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND), organismo público con capacidades transversales, responsable de diseñar técnica, institucional y financieramente las PPP. Existe una fuerte apuesta del Gobierno al desarrollo de este mecanismo de ejecución y financiamiento, y particularmente a las posibilidades de aplicarlo a la infraestructura de transporte: actualmente CND tiene bajo estudio una decena de posibles proyectos de PPP viales que abarcan aproximadamente 3.400 km de la red.
- 1.14 Utilizar el modelo PPP significará un cambio importante respecto de los mecanismos tradicionales con que se han realizado estas actividades, y requiere perfeccionar la institucionalidad para enfrentar el nuevo relacionamiento de largo plazo con los agentes privados. Además, por el tipo de corredores a desarrollarse como PPP en Uruguay, se requerirá de un muy importante apoyo fiscal del gobierno, que será soportado por el presupuesto de DNV y cuyos efectos fiscales de medio y largo plazo deberán ser cuantificados y evaluados. Por lo tanto, la estrategia planteada es un desafío importante en lo institucional, teniendo en cuenta de la dimensión del programa de PPP viales que el GdU planea desarrollar.
- 1.15 **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, en la regulación y control. Sin embargo, la DNV registra actualmente un desajuste entre los roles públicos fundamentales en el sector y las características de la organización, que no le permiten actuar con eficiencia.
- 1.16 El cambio de rol de la DNV ha ido acompañado de una reducción continua de su plantilla técnica, dada no sólo por la continua salida de personal al sector privado sino también porque apenas se han producido ingresos. Adicionalmente, existe

una gran concentración de los esfuerzos del personal en la supervisión de contratos⁹, en detrimento de la aplicación de recursos a la planificación, análisis, innovación y elaboración de políticas.

- 1.17 A estas dificultades contribuye también la antigüedad de las herramientas informáticas de gestión que la DNV posee. Se trata de un conjunto de sistemas basados en un modelo elaborado hace ya más de 10 años, cuando aún no se había iniciado el proceso de reforma de la institución y que presentan múltiples debilidades operativas dadas por la antigüedad de su plataforma. La mejora en la eficiencia en la gestión requiere la actualización tecnológica, basada en un nuevo modelo de gestión cuyos procesos sean adecuados a su nuevo rol estratégico y la realidad de la disponibilidad de recursos.
- 1.18 **El rol del ferrocarril.** El transporte ferroviario en Uruguay es prestado por la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE), empresa pública verticalmente integrada, que presta servicios de transporte de carga y pasajeros, y tiene a su cargo la gestión de la infraestructura y la operación de trenes. Si bien el marco normativo vigente permite la circulación de otros operadores, los aspectos regulatorios y de control operativo son prerrogativa de AFE y, en los hechos, no existen las condiciones para desarrollar competencia en la oferta de servicios.
- 1.19 Pobre infraestructura ferroviaria. La red comprende aproximadamente 3.000 km de vía simple de trocha estándar, de los cuales solamente 1.641 km se encuentra hoy en operaciones. El estado funcional general de la vía es malo, resultado de la escasa inversión realizada durante décadas y de la falta de ejecución de las tareas mínimas de mantenimiento. Recientemente se realizó la primera etapa de rehabilitación de 400 km en la línea a Rivera (atraviesa el país de sur a norte, partiendo desde Montevideo), que le permitirán operar con reducidas precauciones por el mejor estado de la vía y sin restricciones de peso por eje (18 t/eje)¹⁰.
- 1.20 Captación de carga estancada y muy bajo estándar de eficiencia productiva en el transporte. Desde la segunda mitad de la década de los ochenta AFE ha concentrado sus esfuerzos en el transporte de carga, luego de discontinuar todos los servicios de pasajeros, sin mejorar su capacidad de captar cargas. El tráfico de AFE medido en toneladas se mantuvo invariado en la última década en aproximadamente 1,3 millones t/año. Por otra parte, AFE presenta un alto costo de explotación (US\$ 1,97 por t-km), asociado a muy bajos indicadores de eficiencia productiva¹¹, por lo que requiere importantes subsidios para operar (actualmente en US\$ 12 millones anuales).

⁹ En Uruguay la supervisión de contratos de obras es realizada por los profesionales y técnicos de la DNV.

¹⁰ Las obras fueron financiadas por el presupuesto nacional y ejecutadas por la Corporación Ferroviaria del Uruguay (CFU). En una segunda etapa financiada por Fondo de Convergencia del Mercosur (FOCEM) se prevé completar la rehabilitación del tramo para permitir eliminar totalmente las precauciones y permitir la conservación mecanizada.

¹¹ Información en Enlace electrónico opcional 5.

- 1.21 Existe potencial para el desarrollo del ferrocarril de cargas. Los estudios realizados por el Banco para el GdU¹² revelan que existe potencial para triplicar la demanda actual, si el ferrocarril logra operar con estándares productivos similares a los que presentan los ferrocarriles privados de la región (que supone el cambio sustantivo del reglamento operativo además de las otras prácticas operativas, comerciales y de gestión) y la infraestructura se rehabilita para poder circular a 40 km/h con 18 t/eje.
- 1.22 Estrategia del GdU para el ferrocarril. El Gobierno de Uruguay ha decidido relanzar la actividad ferroviaria en el país, proceso iniciado con la rehabilitación de la línea a Rivera, y que continuará con inversiones en infraestructura en las líneas con mayor demanda actual y potencial, a ser abordadas como obra pública (se ha propuesto para ser financiado por FOCEM) o en el nuevo marco normativo de la PPP.
- 1.23 En lo institucional, la creación de una empresa operadora separada del ente administrador de la infraestructura, permitirá la operación dentro del derecho privado. Esta empresa será una asociación entre AFE y la CND, a quien AFE transferirá la totalidad de sus locomotoras, vagones y talleres, reservando para sí únicamente las tareas vinculadas al desarrollo y conservación de la infraestructura ferroviaria. La reforma de los aspectos operativos y de gestión serán abordados mediante Planes Empresarios para la nueva empresa operadora y para el nuevo rol de AFE. Adicionalmente se creó por vía de ley una entidad reguladora de la actividad ferroviaria en la órbita del MTOP.
- 1.24 **Seguridad Vial.** El aumento de la movilidad general y en particular de la circulación de tránsito pesado, ha generado un incremento de la accidentalidad en las rutas nacionales. Las estadísticas oficiales muestran que la cantidad de siniestros aumentó un 25% desde 2005 a 2010, con un incremento de 45% en heridos y de 40% en la cantidad de víctimas fatales. El 70% de los accidentes se producen en la red principal (corredores internacionales y red primaria), y le corresponden el 70% de los heridos y el 84% de los muertos. La red secundaria concentra el 20% de los accidentes y heridos, pero solamente el 13% de las víctimas mortales.
- 1.25 Por otra parte, el aumento del tránsito, también con mayor presencia de vehículos pesados, ha generado mayor peligrosidad en travesías urbanas y en algunos empalmes de carretera con urbanización adyacente. Si bien la tasa de accidentes no refleja un aumento considerable, dado por la baja velocidad de circulación, la realidad es que los habitantes de muchas localidades perciben la mayor peligrosidad. 60% de los accidentes suceden en horario nocturno y la misma proporción corresponde a los heridos; ya los muertos en travesías urbanas en horarios nocturnos ascienden al 75%¹³.
- 1.26 **La Estrategia País del BID con Uruguay (EPB).** La EPB (GN-2626) establece que el Banco, en relación al transporte vial, participará en el mantenimiento de la

¹² BID. Uruguay: Análisis del Potencial Ferroviario y la Demanda de Mercado 2015.

¹³ Informe Técnico de Seguridad Vial - Enlace electrónico opcional 6.

red principal, secundaria y terciaria; y además apoyará el fortalecimiento institucional de: (i) el MTOP en sus roles de planificador y diseñador de política; y (ii) la DNV en su capacidad de gestión de la conservación vial. En términos de los resultados planteados, el Programa se ajusta totalmente a la EPB en tanto ambos plantean como resultado la mejora del estado de conservación de la red vial nacional.

- 1.27 **Los compromisos de GCI9.** El Proyecto responde a dos de las prioridades institucionales estratégicas del Banco (“Informe sobre el Noveno Aumento General de Recursos”, GCI-9): “... (b) infraestructura para la competitividad y el bienestar social; y (d) integración internacional competitiva a nivel regional y mundial”. Por un lado, en términos de integración, la mejora del estado de conservación de la red vial nacional, incluyendo los principales corredores productivos internacionales, contribuye a mantener la conectividad con el resto de la región, sirviendo también al comercio exterior de otros países. Por otro lado, la reducción de costos de transporte contribuyen a la competitividad de la economía.
- 1.28 **Justificación del Programa.** La conservación de la red vial en un estado de calidad razonable, que permita evitar que se disparen los costos logísticos del sector agroindustrial, es un elemento importante para permitir la continuidad del desarrollo de este motor del crecimiento. El Programa contribuye a este objetivo financiando la rehabilitación de tramos deteriorados de los principales corredores productivos, posibilitando así su posterior mantenimiento por niveles de servicio. Dichas intervenciones impactarán en la disminución de los costos de operación de los vehículos y en definitiva en los costos logísticos de las principales producciones de base agropecuaria. Por otra parte, el Programa busca apoyar las acciones dirigidas a mitigar los efectos negativos del aumento del tránsito pesado (aumento de la accidentalidad). En particular, se abordarán los problemas de accidentalidad en cruces de áreas urbanas y en cruces de rutas en áreas rurales, mejorando la iluminación y señalización de las mismas, así como apoyando la definición de las mejores formas de intervención. Adicionalmente, el Programa apunta a cambiar la matriz modal de transporte, aumentando, a mediano plazo, la capacidad del ferrocarril para captar cargas masivas en situaciones en que se ha identificado tiene ventajas comparativas y demanda potencial; de esta manera se disminuirá la presión sobre la red vial, las necesidades financieras para su mantenimiento y las externalidades negativas que se generan con su uso. Por último, el Programa apoyará la realización de los desarrollos institucionales, organizacionales y técnicos de la DNV, necesarios para poder desarrollar de forma eficiente sus nuevas funciones.

B. Objetivos, Componentes y Costos

- 1.29 **Objetivos.** El Programa tiene como objetivo general apoyar la conservación y desarrollo eficiente 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; y (iii) contribuir al aumento de la participación del modo ferroviario en la matriz de cargas, mediante la reforma de la estructura institucional vigente.
- 1.30 Las acciones que apoya este Programa están enmarcadas en los siguientes 5 componentes:
- 1.31 **Componente 1. Estudios e ingeniería (U\$1,5 millones).** Financiará la realización de los estudios de ingeniería, ambientales y económicos necesarios para la implementación del programa vial y facilitar el desarrollo del sector ferroviario.
- 1.32 **Componente 2. Rehabilitación Vial (U\$55,0 millones).** Financiará la rehabilitación de tramos de carreteras pertenecientes a la red vial nacional bajo jurisdicción de DNV; estos tramos podrán formar parte de corredores internacionales, red primaria, o red secundaria con un TPDA mayor a 500 vehículos por día (v/d) o mayor a 350 v/d, de los cuales un mínimo de 25% corresponden a camiones.
- 1.33 Las obras de rehabilitación son obras de recuperación de la estructura y regularidad superficial de los pavimentos existentes. En su generalidad son obras circunscriptas al derecho de vía, que básicamente se realizan sobre la estructura existente y no comprenden modificaciones planialtimétricas. En los pavimentos de carpeta asfáltica comprende también el bacheo previo y el recargo de banquina, en los pavimentos de tratamiento bituminoso el bacheo previo y el recargo granular necesario. También se consideran como rehabilitación las obras de cambio de pavimento para obtener mayor estructura (transformación de pavimentos en tratamiento bituminoso a carpeta asfáltica u hormigón), que comprenden el ensanche de plataforma y la reconformación de la base, obras sustentadas en asegurar el nivel de servicio del camino y brindar mayor seguridad al tránsito, pero sin el objetivo de aumentar la capacidad de la carretera. En algunos casos la obra podría comprender modificaciones planimétricas y altimétricas para adecuar su trazado geométrico a los estándares de seguridad en la circulación correspondientes al volumen y composición del tránsito. Estas modificaciones de trazado se desarrollarán sin afectar áreas externas a la faja de uso público, salvo cuando se trate de modificar empalmes con caminos o rutas donde se requiera apropiar mayor superficie; de ser necesario y, de acuerdo a las normas nacionales, ésta no deberá ser superior a 10 hectáreas.
- 1.34 Desde el punto de vista socioambiental, todas las obras son muy sencillas y tradicionales desde la ingeniería vial, ejecutadas generalmente en terrenos con una topografía casi toda plana. Las obras de rehabilitación contenidas en este Componente serán elegibles para ser financiadas en la medida que cumplan con los criterios que se establecen en el [enlace opcional 1](#)¹⁴.
- 1.35 **Componente 3. Seguridad Vial (US\$10,0 millones).** Financiará obras que mejoren las condiciones de seguridad; en particular financiará obras de

¹⁴ En lo fundamental, los criterios de elegibilidad establecen: (i) que los tramos formen parte de una carretera de alta jerarquía y/o alto tránsito; (ii) que la obra constituya una rehabilitación de la vía existente; (iii) que cumpla con la normativa ambiental del país y el Banco, así como con las políticas de salvaguarda de éste último; y (iv) que sea económicamente rentable.

iluminación en atravesamientos (travesías o *bypass*) urbanos e intersecciones de rutas en áreas rurales. Las obras de iluminación serán elegibles para ser financiadas por el Programa en la medida que cumplan con los criterios que se establecen en el [enlace opcional 1](#)¹⁵. Se financiará además las obras de demarcación horizontal o la reposición de cartelería vertical en corredores internacionales, red primaria o red secundaria que formen parte de un corredor productivo. Por último se financiará la elaboración de Normas Técnicas de Diseño de intervención en cruces a centros urbanos y la implementación de hasta dos proyectos piloto donde se apliquen dichas normas.

- 1.36 **Componente 4. Sistemas Geográficos (US\$5,0 millones).** El MTOP se encuentra comprometido en un proceso de actualización de la base tecnológica necesaria para el cumplimiento de sus cometidos; es en ese marco que se financiará el relevamiento de información topográfica con alto nivel de detalle en las zonas de interface urbano – rural en 22 ciudades (no incluido Montevideo). Con esta información se generará la cartografía de base para el sistema de información pública gerenciado por AGESIC (Agencia para el Gobierno Electrónico). El MTOP analizará en profundidad los usos, beneficios y beneficiarios del proyecto, así como alternativas para su implementación, de modo de adoptar aquella que sea más eficiente para el gobierno. La realización de este análisis así como la justificación de la adopción de una alternativa será condición previa para la ejecución de este componente.
- 1.37 **Componente 5. Fortalecimiento Institucional (US\$ 8,5 millones de dólares).** Este componente está dividido en dos subcomponentes; el primero de ellos (US\$3,5 millones), a ser ejecutado por DNV, financiará las actividades conducentes a la revisión estratégica, de procesos y sistemas de la DNV, así como a la propuesta e implementación de alternativas de reorganización, incluyendo el rediseño e implementación de nuevos sistemas informáticos para la planificación y gestión¹⁶. En segundo lugar financiará actividades de fortalecimiento de la DNV en su responsabilidad sobre la seguridad vial, incluyendo la actualización normativa y la realización de auditorías de seguridad vial. El segundo subcomponente (US\$5,0 millones), a ser ejecutado por la Dirección Nacional de Planificación y Logística (DNPL), financiará actividades de apoyo a la implantación de reformas institucionales y organizativas en el sector ferroviario, que incluye la elaboración de un Plan Empresario para las empresas de infraestructura y transporte, así como acompañar su implantación.
- 1.38 **Costo y financiamiento.** El costo total del Programa asciende a U\$100 millones, de los cuales U\$80 millones serán financiados por el Banco con cargo a los recursos de la facilidad Unimonetaria del Capital Ordinario en dólares, y U\$20 millones serán financiados con aporte local.

¹⁵ Serán elegibles para ser iluminados los atravesamientos urbanos y aquellos empalmes y cruces de rutas que: (i) sean parte de un corredor de tránsito donde otros empalmes o atravesamientos urbanos contiguos ya posean iluminación, lográndose la homogeneidad en el tratamiento del tramo; (ii) sean empalmes o cruce de rutas de categoría corredor internacional o red primaria con otras rutas o caminos con índice de peligrosidad (IP) igual o mayor a 35 durante los últimos tres años

¹⁶ Gestión de ejecución vía PPP y ejecución por Administración. Ver Anexo electrónico opcional 8.

TABLA I- CUADRO DE COSTOS (en millones de dólares estadounidenses)				
COMPONENTE		BID	APORTE LOCAL	TOTAL
1	Estudios e ingeniería	1,5	0,3	1,8
2	Rehabilitación Vial	55,0	14,2	69,2
	2.1 Corredores internacionales y red primaria	40,0	10,3	50,3
	2.2 Red secundaria	15,0	3,9	18,9
3	Seguridad Vial	10,0	2,5	12,5
	3.1 Iluminación	4,0	1,0	5,0
	3.2 Señalización	4,0	1,0	5,0
	3.3 Travesías urbanas	2,0	0,5	2,5
4	Sistemas Geográficos	5,0	1,1	6,1
5	Fortalecimiento institucional	8,5	1,9	10,4
	5.1 Adecuación institucional y organizativa de DNV y fortalecimiento de DNV en Seguridad Vial	3,5	0,8	4,3
	5.2 Elaboración e implantación de plan empresarial en empresas ferroviarias	5,0	1,1	6,1
TOTAL		80,0	20,0	100,0

- 1.39 **Condiciones contractuales especiales.** Dado que se trata de una operación relativamente sencilla y tradicional, y teniendo en cuenta el adecuado desempeño que el ejecutor ha tenido en el Programa de Infraestructura Vial I, se propone como única condición contractual especial, que para la ejecución del Componente 4 – Sistemas Geográficos–, el prestatario deberá presentar al Banco un estudio que analice los usos, beneficios y beneficiarios del proyecto, así como alternativas para su implementación, explicando la lógica para la selección de una de las alternativas.

C. Marco de Resultados con Indicadores Clave

- 1.40 **Resultados y sus indicadores.** Los principales resultados del Programa están relacionados con: (i) la reducción de los costos de operación vehicular en los corredores parcialmente rehabilitados; (ii) la disminución del índice de rugosidad (IRI) en corredores parcialmente rehabilitados; (iii) la mejora en el estado de conservación de los pavimentos en los corredores parcialmente rehabilitados; (iv) la adecuada política de conservación medida por el valor del patrimonio vial ponderado en los corredores parcialmente rehabilitados; (v) la reducción de la accidentalidad en corredores productivos; (vi) la reorganización institucional del sector ferroviario en los aspectos de política, regulatorios y operativos; y (vii) el aumento de la eficiencia productiva del sector ferroviario.
- 1.41 **Muestra representativa.** Se seleccionó una muestra representativa de los tramos a ser rehabilitados en el marco del Programa. Se realizó la evaluación económica de uno de los dos proyectos que componen la muestra representativa. Se trata de la rehabilitación de un tramo de Ruta 26 (entre Arroyo Sauce del Cañote y Río Tacuarembó, de 20,9 km de extensión, costo estimado US\$ 5 millones), que si bien está definida como red primaria, por las características de su pavimento, perfil transversal y altiplanimetría, es similar a las rutas que se definen como red secundaria. El segundo tramo seleccionado para la muestra pertenece al corredor internacional Ruta 3 (entre progresivas 128 y 153, de 25 km de extensión, costo estimado US\$ 16 millones). Estas obras representan razonablemente el universo

de obras elegibles para financiamiento y el valor estimado de las mismas equivale al 28% del valor del Programa en el Componente 2, y al 38% del aporte del Banco en dicho componente.

- 1.42 **Evaluación económica.** La DNV realizó la evaluación económica (análisis costo beneficio) de la primera de estas obras aplicando el HDM IV, metodología estándar en el sector; la evaluación arroja una TIR Económica de 17,4% y un VAN económico al 12% de US\$ 940.000 que justifica la intervención. Los resultados del análisis se encuentran en el documento de Evaluación Económica del Programa incluido en el [enlace opcional 2](#), y se resumen en la tabla siguiente. Se está realizando la evaluación económica de la segunda obra que compone la muestra representativa, y se contará con los resultados de la misma para el momento de la presentación a Directorio.

Tabla II. Evaluación Económica – Ruta 26 (Sauce del Cañote – Río Tacuarembó)				
Indicador	Caso base	Reducción de 20% beneficios	Incremento de 20% costo	Reducción 20% beneficios e Incremento 20% costo
VPN (US\$)	940.000	670.000	860.000	580.000
TIRE (%)	17,4	15,9	16,1	14,9

II. ESTRUCTURA FINANCIERA Y RIESGOS PRINCIPALES

A. Instrumentos Financieros

- 2.1 El Programa tiene un costo de US\$ 100 millones que serán financiados de acuerdo a la apertura indicada en el cuadro de costos. El financiamiento del Banco se concretará a través de un Préstamo de Inversión bajo la modalidad de obras múltiples. El plazo de ejecución será de 5 años, que se prevé responda al siguiente cronograma.

Tabla III- Programación de los desembolsos (en millones de dólares)						
	2012	2013	2014	2015	2016	Total
BID	9,6	17,6	25,6	17,6	9,6	80,0
Local	2,4	4,4	6,4	4,4	2,4	20,0
Total	12,0	22,0	32,0	22,0	12,0	100,0

B. Riesgos Ambientales y Sociales

- 2.2 Teniendo en cuenta la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), la naturaleza y objetivos del Programa y sus impactos y riesgos ambientales y socioculturales, esta operación fue clasificada como Categoría “B” y por lo tanto solo requiere de un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) centrado en temas específicos de la construcción de las obras. Asimismo, las actividades y obras del Programa no requieren de Autorización Ambiental Previa según la legislación ambiental de Uruguay (Decreto 349/05).
- 2.3 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 sino también para el transporte de pasajeros.

- 2.4 Los potenciales impactos ambientales negativos previstos asociados a la ejecución de las obras a ser financiadas, debido a la simpleza y pequeña magnitud de las mismas, estarán limitados a la contaminación puntual de las aguas, del suelo o del aire, con residuos o materiales de construcción, los cuales están limitados a los frentes de obra, no durarán más que el período de construcción y serán prevenibles o mitigables con medidas de manejo ambiental conocidas y de fácil aplicación. Las obras del Programa contarán con un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS) que define las medidas de manejo ambiental a ser incorporadas a las bases de licitación y respectivos contratos para ejecución de dichas obras. La DNV es responsable de la supervisión de las obras.
- 2.5 Todas las obras viales de la DNV siguen los procedimientos y especificaciones técnicas y ambientales contenidas en su “Manual Ambiental para Obras y Actividades del Sector Vial (MAOASV)”, las cuales fueron revisadas y consideradas adecuadas por el equipo de proyecto, por lo tanto, fueron incorporadas en su totalidad al PGAS; es decir que al aplicar el MAOASV se está igualmente aplicando el PGAS. Las Especificaciones Ambientales Generales (EAG), contenidas en la segunda parte del Manual, se consideran parte integral de todos los contratos que se rigen por el documento denominado “Pliego de Condiciones Generales” (PCG) de la DNV. Asimismo, las obras contarán con un Sistema de Seguimiento y Control Ambiental que se aplicará a todos los contratos firmados, de acuerdo a los procedimientos internos propios de la DNV.
- 2.6 Las obras serán ejecutadas dentro del derecho de vía actual, por lo que no se espera afectar predios ni viviendas, ni áreas ambientales o socialmente sensibles, ni áreas indígenas. En el caso de que hubiese afectación de áreas ambiental o socialmente sensibles se aplicará la Política de Medio Ambiente y Salvaguardias Ambientales (OP-703). En el eventual caso de afectación de edificaciones que exijan la reubicación de poblaciones o de actividades económicas, se aplicarán las medidas de mitigación adecuadas, basadas en la Política de Reasentamiento Involuntario (OP-710) del Banco.
- 2.7 La DNV presenta la capacidad adecuada para garantizar la implementación sostenible del Programa, así como la capacidad necesaria para supervisar las obras del punto de vista ambiental. Cada obra tiene un Director de Obras que hace cumplir de manera adecuada todo lo relacionado al proyecto, incluyendo el rubro ambiental, que por la legislación del país tiene como valor mínimo el 3% del valor total de cada obra.
- 2.8 La DNV se compromete, de acuerdo a términos acordados con el Banco, que en el eventual caso que se requiera implementar obras viales que estén incluidas en el listado del artículo segundo del Decreto 349/2005, se deberá obtener de la DINAMA y enviar al Banco, la Autorización Ambiental Previa al inicio de las obras y posteriormente la Autorización Ambiental para el inicio de la Operación.

C. Riesgo Fiduciario

- 2.9 Como parte de la preparación del programa se tomó en cuenta el desempeño de MTOP como ejecutor del anterior préstamo 1582/OC-UR (en etapa de cierre) y se implementó la metodología del Sistema de Evaluación de Capacidades Institucionales (SECI). El mismo concluye que el MTOP presenta una capacidad institucional satisfactoria, con un grado de desarrollo satisfactorio y riesgo bajo. En virtud de estos resultados, no surgen matrices de riesgos y de mejoras como están planteadas en la herramienta SECI. El resultado de riesgo bajo, sólo requiere de medidas de importancia menor a partir de sugerencias para una administración eficiente y eficaz de los recursos del Programa ver [enlace opcional 3](#).

D. Otros Aspectos Especiales y Riesgos

- 2.10 Se realizó el análisis de la gestión de riesgos, cuyos resultados identificados se calificaron como bajos. Este análisis estableció, en consecuencia que no es necesario implementar medidas de mitigación.

III. PLAN DE EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

A. Mecanismo de Ejecución

- 3.1 **Prestatario y organismo ejecutor.** El prestatario será la República Oriental del Uruguay. El ejecutor del Programa será el MTOP, que actuará por medio de tres de sus direcciones nacionales, de acuerdo al siguiente detalle:
- a. Componente 1, Dirección Nacional de Planificación y Logística (DNPL) para los temas relacionados al ferrocarril y la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) para el resto del componente.
 - b. Componente 2 y 3, la DNV.
 - c. Componente 4, la Dirección Nacional de Topografía
 - d. Componente 5, la DNPL para los temas relativos al ferrocarril, para el resto del Componente la DNV.
- 3.2 El MTOP ha implementado en el pasado y lo hace actualmente, programas financiados por Organismos Multilaterales de Crédito. Estos programas han financiado actividades que están comprendidas en los cometidos y competencias básicos del MTOP, que éste ejecuta con fondos propios y con ayuda financiera externa. Con funcionarios de su propia estructura, la organización del MTOP se encarga de la preparación de los documentos para licitaciones, de los llamados a Licitación Pública Nacional o Internacional, de la supervisión y del control de la ejecución de los contratos de consultoría y de ejecución de obras licitadas¹⁷.
- 3.3 El MTOP observa las formas que exige el proceso por etapas del gasto público. Para ello, su estructura de organización tiene una Asesoría de Financiamiento Externo vinculada al nivel jerárquico superior, quien coordinará la ejecución del Programa y estará a cargo de las relaciones con el Banco, y un Departamento de Préstamos Internacionales dependiente de la División Contabilidad y Finanzas.

¹⁷ Informe SECI, Enlace electrónico opcional 3

- 3.4 **Adquisiciones.** Dado el nivel de riesgo identificado el método de revisión es ex post para los límites presentados en tabla 1 del Acuerdo y Requisitos Fiduciarios.
- 3.5 **Desembolsos.** El Programa desembolsará los recursos bajo la modalidad de Anticipos de Fondos reflejando las necesidades reales de liquidez del proyecto. La supervisión se realizará bajo la modalidad ex post habida cuenta de que esta era la modalidad de trabajo del préstamo anterior (1582/OC-UR), sin observaciones por los auditores externos en sus revisiones anuales.
- 3.6 **Financiamiento Retroactivo.** El GdU ha solicitado al Banco el financiamiento retroactivo para financiar los avances que presenta el Programa en las obras de Rehabilitación de la Ruta 26 y la consultoría para “Apoyo y asistencia a las acciones para el fortalecimiento de la actividad ferroviaria en Uruguay”. El préstamo financiará los gastos elegibles de las obras y servicios de consultoría dentro de los 18 meses previos a su aprobación, y con posterioridad al 25 de agosto de 2011 (fecha de aprobación de perfil de proyecto) y que hayan cumplido con requisitos sustancialmente análogos a los que se establezcan en el contrato de préstamo, de conformidad con OP-504. El valor estimado de éstas asciende a US\$4,0 millones.

B. Resumen de Medidas de Monitoreo y Evaluación

- 3.7 El plan de monitoreo tiene por objetivo acompañar la ejecución del Programa, la realización de las actividades propuestas, y la ejecución física y financiera de los productos. El plan incorpora tres elementos principales de monitoreo: (i) administrativo y control del Programa; (ii) de las actividades y productos; y (iii) de los resultados del mismo.
- 3.8 Para el monitoreo y la evaluación de los resultados esperados del programa se utilizarán metodologías Antes y Después, así como Análisis Costo-Beneficio ex Post. La evaluación se basa principalmente en la utilización del Modelo *Highway Development and Management* (HDM-4). El análisis costo beneficio ex post de cada una de las obras financiadas por el programa será una réplica del modelo utilizado ex ante, que se realizó como parte de los estudios de factibilidad de las mismas. Se prevé la realización de este análisis en dos escenarios. La primera, en la cual se actualicen los beneficios esperados del programa, manteniendo constantes los costos; esto permite medir si con los costos planeados los beneficios realizados son suficientes para recuperar la inversión. En la segunda etapa se actualizarán tanto los beneficios como los costos, obteniendo así una medida de si el proyecto resultó una inversión rentable dados los costos y beneficios que se materializaron. Este análisis en etapas permite aislar el efecto de un posible aumento exógeno de costos del efecto de cambios en los beneficios realizados. En el caso de los diseños y construcción de contramedidas de seguridad vial en hasta dos proyectos piloto, se desarrollará una metodología para definir los indicadores más adecuados para medir el impacto de las medidas implementadas.

Matriz de Efectividad en el Desarrollo				
Resumen				
I. Alineación estratégica				
1. Objetivos de la estrategia de desarrollo del BID		Alineado		
Programa de préstamos		La intervención contribuye (i) al programa de préstamos para los países pequeños y vulnerables, y (ii) para respaldar la cooperación e integración regionales.		
Metas regionales de desarrollo		La intervención contribuye a la Cobertura de caminos pavimentados (Km/KM²).		
Contribución de los productos del Banco (tal como se define en el Marco de Resultados del Noveno Aumento)		La intervención contribuye al siguiente producto del Banco: "Km de vías interurbanas construidas o mantenidas/mejoradas".		
2. Objetivos de desarrollo de la estrategia de país		Alineado		
Matriz de resultados de la estrategia de país		GN-2626	El proyecto contribuye a apoyar el mantenimiento de la red vial.	
Matriz de resultados del programa de país		GN-2617	En preparación.	
Relevancia del proyecto a los retos de desarrollo del país (si no se encuadra dentro de la estrategia de país o el programa de país)				
II. Resultados de desarrollo - Evaluabilidad		Altamente Evaluable	Ponderación	Puntuación máxima
		9.0		10
3. Evaluación basada en pruebas y solución		8.3	25%	10
4. Análisis económico ex ante		10.0	25%	10
5. Evaluación y seguimiento		7.9	25%	10
6. Matriz de seguimiento de riesgos y mitigación		10.0	25%	10
Calificación de riesgo global = grado de probabilidad de los riesgos*		Bajo		
Clasificación de los riesgos ambientales y sociales		B		
III. Función del BID - Adicionalidad				
El proyecto se basa en el uso de los sistemas nacionales (criterios de VPC/PDP)		Si	Administración Financiera: Presupuesto, Tesorería, y Control Externo. Adquisiciones: Sistema de Información, Método de Compras, Sistema de licitaciones publicas.	
El proyecto usa otro sistema nacional para ejecutar el programa diferente de los indicados arriba				
La participación del BID promueve mejoras en los presuntos beneficiarios o la entidad del sector público en las siguientes dimensiones:				
Igualdad de género				
Trabajo				
Medio ambiente		Si	En el mediano plazo los efectos ambientales son positivos, pues hay una mejora en la gestión ambiental, una reducción en las emisiones de GEI (mejor operación vehicular) y, cuando corresponde, resolución de pasivos ambientales.	
Antes de la aprobación se brindó a la entidad del sector público asistencia técnica adicional (por encima de la preparación de proyecto) para aumentar las probabilidades de éxito del proyecto		Si	Se está preparando CT para Fortalecer al Gobierno de Uruguay, apoyándolo en la planificación y adopción de los esquemas institucionales, de ejecución y financiamiento más eficaces, para la actualización y conservación de la red vial nacional, de modo de alcanzar estándares de calidad eficientes.	
La evaluación de impacto ex post del proyecto arrojará pruebas empíricas para cerrar las brechas de conocimiento en el sector, que fueron identificadas en el documento de proyecto o el plan de evaluación.		Si	La evaluación del programa debería poder , en cuanto a los resultados esperados del Programa, medir si las intervenciones han logrado i) crear valor para la sociedad , ii) aplicar políticas de conservación eficientes , iii) aplicar políticas de conservación eficaces y iv) intervenciones de seguridad vial eficaces .	

El Programa tiene como objetivo general apoyar la conservación y gestión eficiente de la infraestructura de transporte de superficie que está siendo fuertemente exigida por el pronunciado 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 Dirección Nacional de Vialidad (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; y (iii) contribuir al aumento de la participación del modo ferroviario en la matriz de cargas. La intervención contribuye al programa de préstamos para la reducción de la pobreza y promoción de la equidad y para respaldar la cooperación e integración regionales. En cuanto a las metas regionales, contribuye a la cobertura de caminos pavimentados (km/km²). Asimismo, contribuye al producto del Banco relacionado con Km de caminos interurbanos construidos, mantenidos o mejorados. La intervención se alinea con el objetivo estratégico para apoyar el mantenimiento de la red vial.

El diagnóstico identifica claramente, con base en evidencia empírica, el problema principal y los factores que lo determinan. La lógica de la intervención propuesta es clara. Los indicadores de resultados y productos son SMART, con líneas de base, metas y fuentes de información específicas. Se realizó un análisis costo-beneficio ex ante para uno de los proyectos incluidos en la muestra representativa, utilizando supuestos razonables, que se aplicaran a cada una de las obras financiadas por el programa. La intervención incluye un plan de monitoreo y evaluación de acuerdo con las directrices del Banco y a las características propias de los proyectos de infraestructura vial. A través de la evaluación se prevé la réplica ex post del análisis costo beneficio de cada una de las obras.

Los riesgos han sido identificados, así como las medidas de mitigación y las métricas para supervisar su aplicación.

MATRIZ DE RESULTADOS

Objetivo del Proyecto	Apoyar la conservación y desarrollo eficiente de la infraestructura de transporte de superficie; en particular busca: (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; y (iii) contribuir al aumento de la participación del modo ferroviario en la matriz de cargas.
------------------------------	---

Indicadores	Línea de Base	Meta
Resultado Esperado: conservación vial en corredores productivos en tramos de la red principal (corredores de integración y red primaria) y secundaria		
Costos de Operación Vehicular (COV) en Tramos Rehabilitados ¹ .	0,197 U\$\$/km; (dólares de 2011) (medido para Automóvil particular. Durante la ejecución se medirá el indicador también para Ómnibus de pasajeros , Camión liviano, Camión pesado en cada tramo rehabilitado)	Disminución de al menos el 2,5% del COV del tramo rehabilitado
Estado de conservación (EdC ²) (en porcentaje)	EdC ² Corredores Internacionales y Red Primaria Muy Bueno 49 Bueno 17 Regular 18 Malo 16 EdC ² Red Secundaria Muy Bueno 6 Bueno 19 Regular 40 Malo 35	EdC ² Corredores Internacionales y Red Primaria Muy Bueno 54 Bueno 22 Regular 13 Malo 11 EdC ² Red Secundaria Muy Bueno 11 Bueno 24 Regular 35 Malo 30

¹ El valor incorporado corresponde a un tramo teórico promedio de la red construido como promedio ponderado de los costos de COV de los tramos considerados en la muestra representativa. A medida que se identifiquen y, analicen los tramos específicos a ser intervenidos, se redefinirá la línea de base para cada tramo específico. La meta se define como una reducción en un 2,5% de los COV del tramo escogido del corredor, aunque la misma podrá redefinirse en función de la dimensión de las obras planteadas y su impacto en el corredor particular.

² Los valores de esta línea de base y meta corresponden al estado medio de los Corredores Internacionales, Red Primaria y Red Secundaria, actuales y esperados. A medida que, durante la ejecución del Programa se vayan seleccionando los corredores y los tramos a intervenir, estos valores se reemplazarán por los correspondientes a los tramos y corredores específicos.

Valor de Patrimonio Vial Ponderado en tramos rehabilitados ²	Corredores Internacionales y Red Primaria 103.4% Red Secundaria 91.7% Red Terciaria 98.1% Total de la Red 99.6%	100% en cada uno de los corredores intervenidos
IRI (Índice de Rugosidad Internacional) máximo de tramos rehabilitados de pavimentos de hormigón ³		2 m/km
IRI máximo de tramos rehabilitados de pavimentos de carpeta asfáltica		1,8 m/km+/- 15% en recepción provisoria 2 m/km +/- 15% en recepción definitiva
IRI máximo de tramos rehabilitados de pavimentos de tratamiento bituminoso		2,5 m/km+/- 15% en recepción provisoria 2,8 m/km +/- 15% en recepción definitiva
Resultado Esperado: mejorar las condiciones de seguridad vial en la red interurbana		
Accidentes con víctimas (muertos o heridos) ⁴ (en base a listado preliminar de punto a ser intervenidos: cruces de rutas en ámbito rural y travesías urbanas)	64 (en 2010)	Reducción de 20% de los accidentes con víctimas en los puntos intervenidos

³ Valor del patrimonio vial ponderado (PVA/PVM). El patrimonio vial actual o vigente (PVA) es el valor económico de construir la infraestructura vial existente en su estado actual. También se definen los conceptos de patrimonio vial mínimo como el valor de la infraestructura en su peor estado admisible, el patrimonio vial máximo como el valor de la infraestructura totalmente nueva y el patrimonio vial medio (PVM) como el promedio del patrimonio vial mínimo y máximo. Estudios realizados por la CEPAL establecen que los costos globales del transporte (costo de mantenimiento de la infraestructura más costos de operación de los vehículos) se hacen mínimo cuando el patrimonio vial se encuentra levemente por encima del patrimonio vial medio. El objetivo del Programa es que este valor se mantenga por arriba del 100% en los corredores en que se realicen intervenciones, pues indica que se está aplicando una política de conservación vial exitosa. Como línea de base y con el objeto de servir de referencia, se presenta el valor que corresponde al promedio de los distintos tipos de redes. A medida que se identifiquen los tramos específicos a ser intervenidos por el Programa, se definirá una línea de base específica para cada corredor en el que existan intervenciones. La meta mínima es que todo corredor intervenido alcance un Valor del Patrimonio Ponderado de 100% que mostraría una adecuada política de conservación de la misma; no obstante podría definirse una meta mayor en caso de que el corredor posea valores mayores al promedio antes de la intervención.

⁴ La línea de base se determinará para cada corredor intervenido.

⁵ Accidentes con víctimas, promedio de los últimos 4 años en los puntos de la lista referencial de intervenciones. Como parte del Monitoreo y Evaluación del Programa se prevé perfeccionar y ampliar la metodología de medición y evaluación de accidentes a aplicarse.

Resultado Esperado: Reorganización institucional del sector ferroviario		
Conformación y puesta en marcha de: i) las empresas de infraestructura y transporte ferroviario; ii) la Dirección de Transporte Ferroviario.	Empresa integrada verticalmente (transporte e infraestructura); inexistencia de organismo regulador y de organismo responsable de política ferroviaria	Empresas (de infraestructura y transporte ferroviario) conformadas y funcionando según diseño propuesto por Gobierno de Uruguay; Nuevo reglamento operativo implantado. Dirección de Transporte Ferroviario creada y funcionando
Eficiencia Productiva del sector ferroviario (medida por las Ton km transportadas por vagón disponible)	0,239	0,570 ⁵
Resultado Esperado: Acceso y uso de información geográfica precisa⁶		
% de los usuarios identificados originalmente que, a los 24 meses de poner la información geográfica a su disposición, la utilizan (además de los usuarios del MTOP).	0	60%

⁶ En caso de que la reforma institucional sea exitosa, el transporte ferroviario debería operar con mayores niveles de eficiencia técnica; se toma un indicador de eficiencia técnica, y se pone como meta para el período de ejecución del préstamo que la brecha de eficiencia productiva con el promedio de los ferrocarriles argentinos disminuye a la mitad.

⁷ Como condición previa de ejecución del componente 4 del Programa se requiere la definición de usuarios de la información geográfica a ser provista; una vez definidos los mismos se propone como meta que el 60% de los mismos estén haciendo o hayan hecho uso de la información generada.

Productos Esperados del Proyecto						
Componente 1: Estudios e Ingeniería	Gestión, evaluación y monitoreo del Programa. Supervisión técnico ambiental de obras y auditorías. Estudios de consultoría para evaluar la viabilidad institucional, técnica, socioeconómica y ambiental de las obras no incluidas en la muestra y los diseños de proyectos ejecutivos.					
	Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Meta	Comentarios
Número de Estudios de factibilidad y diseños finales de ingeniería disponibles para el llamado a licitación aprobados	0	2	2	2	6	A redefinirse según tramos seleccionados
Número de informes de auditoría financiera con no objeción del BID.	0	1	1	1	3	
Número de contratos de obra terminada	0	1	2	3	6	
Número de informes de evaluación del Programa aprobados.	0		1	1	2	

Componente 2: Rehabilitación Vial	Conservación vial en corredores productivos en tramos de la red principal (corredores de integración y red primaria) y secundaria					
	Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Meta	Comentarios
<u>Productos</u>						
Longitud de Corredores internacionales o red primaria rehabilitados (km)	0	21	21	21	63	
Longitud red secundaria rehabilitados (km)	0	21	21	21	63	

Componente 3: Seguridad Vial	Mejorar las condiciones de seguridad vial en la red interurbana					
	Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Meta	Comentarios
<u>Productos</u>						
Longitud de ruta iluminada (km)	0				57	
Estudio de normativa de tratamiento de travesías urbanas entregado por el consultor a la DNV	0		1		1	
Piloto de travesías urbanas realizado	0		1	1	2	

Componente 4: Sistemas Geográficos	Acceso y uso de información geográfica precisa					
	Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Meta	Comentarios
<u>Productos</u>						
Relevamiento realizado	0		1		1	
Información procesada disponible para usuarios internos y externos al MTOP ⁸	0			1	1	
Componente 5: Fortalecimiento Institucional	Fortalecimiento Institucional de la DNV y del sector ferroviario					
	Línea de Base	Año 1	Año 2	Año 3	Meta	Comentarios
<u>Productos</u>						
Auditorías de seguridad vial realizadas	0		5	5	10	
Propuesta de reorganización de DNV diseñada y aprobada por MTOP	0		1		1	
Sistemas de planificación y gestión de DNV implantados y operativos	0		1	1	2	
Planes empresarios ferroviarios aprobados e implantados	0				1	
Número de contratos de supervisión de consultoría terminados.	0	1			1	

⁸ Se establece la condición previa de ejecución para este componente según la cual el MTOP establecerá el alcance de este componente; en ese momento se establecerá el alcance a darse a la línea de base y meta para este producto.

ACUERDOS Y REQUISITOS FIDUCIARIOS**PAÍS:** URUGUAY**PROYECTO N°** UR-L1067**NOMBRE:** PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL II**ORGANISMO EJECUTOR:** MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS (MTOP)**PREPARADO POR:** NADIA RAUSCHERT Y GABRIELE M. DEL MONTE**I. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL PAÍS.**

- 1.1 Los Acuerdos y Requisitos Fiduciarios establecidos para el presente Programa se fundamentan en el análisis CFAA que el país realizó en el año 2005, el conocimiento del organismo ejecutor (MTOP) a cargo del anterior Préstamo 1582/OC-UR Programa de Infraestructura Vial (UR-L1001), cuyo plazo para último desembolso está previsto para el 17.11.2011, y la evaluación SECI del Organismo Ejecutor (OE) de setiembre del 2011.
- 1.2 El riesgo fiduciario del Uruguay es considerado bajo, es decir que la probabilidad de que los fondos públicos o de donantes sean utilizados para fines no autorizados, es menor. En general, la administración financiera pública en Uruguay es considerada como responsable y transparente, pero con excesiva burocracia. Por lo que concierne las adquisiciones públicas, si bien el país cuenta con un marco jurídico e institucional reconocido y una buena base legal, sus debilidades fomentan prácticas ineficientes que afectan la efectividad y producen mayores costos. El país en este contexto es considerado de “riesgo medio”. Los estudios realizados en los años 2005 y 2008 indican que la corrupción no es percibida como un problema.
- 1.3 El costo total del programa se estima en US\$ 100 millones (US\$ 80 millones de financiamiento BID y US\$ 20 millones de contrapartida local). El prestatario y garante de la operación será la República Oriental del Uruguay mientras que el organismo ejecutor será el MTOP, a través de la Dirección Nacional de Vialidad quien ejecutará todos los componentes con excepción del componente 4 que ejecutará la Dirección Nacional de Topografía y los subcomponentes ferroviarios de los componentes 1 y 5 a cargo de la Dirección Nacional de Planificación y Logística. La coordinación del programa continuará a cargo de la Asesoría de Financiamiento Exterior, dependiente directamente del Ministro. La contabilidad y los desembolsos, continuarán siendo realizados por del Departamento de Préstamos Internacionales de la División Contabilidad y Finanzas del MTOP.

II. CONTEXTO FIDUCIARIO DEL ORGANISMO EJECUTOR

- 2.1 El OE de este Préstamo es el mismo del Préstamo 1582/OC-UR, y de operaciones precedentes con el Banco, cuyo contexto fiduciario es satisfactorio. Desde junio de 2007 dicho Préstamo se encuentra bajo la modalidad de revisión ex-post de desembolsos, mientras que la modalidad de revisión ex-post de adquisiciones estaba prevista en la cláusula 4.01 del Contrato de Préstamo.
- 2.2 Presupuesto, el proyecto y sus correspondientes créditos deberán estar incluidos en el Presupuesto Quinquenal 2010-2014;
- 2.3 Tesorería, se utiliza la Cuenta Única Nacional a través de la cuenta bancaria específica que el proyecto debe abrir en el Banco Central del Uruguay;
- 2.4 Contabilidad y reportes financieros, se utiliza el módulo de ejecución del gasto presupuestario del Sistema Integrado de Información Financiera (SIIF) y la contabilidad se llevará en el nuevo módulo del SIIF para préstamos con financiamiento externo o en un software contable paralelo si este no estuviera listo para implementarse al comenzar la ejecución. Sobre reportes financieros, la unidad ejecutora preparará sus estados financieros anuales de acuerdo con normas contables adecuadas.
- 2.5 Control Interno, el OE operará bajo un ambiente de controles internos propios de la administración central;
- 2.6 Control Externo, a efectuarse por el TCR, organismo que cuenta con nivel de elegibilidad 1.

III. EVALUACIÓN DEL RIESGO FIDUCIARIO Y ACCIONES DE MITIGACIÓN

- 3.1 Durante la misión de análisis se ha realizado el GRP del Préstamo para identificar los riesgos de la operación y entre ellos los fiduciarios. En este contexto, por la experiencia adquirida con el préstamo 1582/OC-UR el perfil de la operación es de riesgo Bajo, por lo cual las acciones fiduciarias de mitigación serán las usuales para este tipo de riesgos (ver Plan de Supervisión Financiera, al final de este Anexo).
- 3.2 Un elemento de incertidumbre podría ser representando por los componentes no relacionados a construcción de obras, con personal no experimentado con las normativas de del BID. Sin embargo el eventual riesgo es mitigado por el muy buen desempeño del área de Planificación de la Dirección Vial y de talleres de adquisiciones que se organizarán antes de proceder con las adquisiciones de estos componentes.
- 3.3 El GRP realizado no ha evidenciado problemas específicos relacionados con las adquisiciones. Las obras son esencialmente LPI, pero de tipología estándar que no reviste complejidades técnicas que podrían conllevar a riesgos de mayores costos o de competitividad.

- 5.3 Adquisiciones de Obras, Bienes y Servicios Diferentes de Consultoría¹: Los contratos generados y sujetos a LPI se ejecutarán utilizando los DEL emitidos por el Banco. Las licitaciones sujetas a LPN se ejecutarán usando DDL satisfactorios para el Banco.
- i. Sin perjuicio de lo indicado en las Políticas del BID en materia, se podrá utilizar la CD de insumos y servicios técnicamente simples y de menor valor económico (menor costo) hasta un máximo de US\$ 5.000, o equivalente. Para montos mayores del valor indicado la adquisición se realizará con los métodos competitivos pertinentes
- 5.4 Adquisición y Selección y Contratación de Consultores
- i. Firmas Consultoras: se seleccionarán y contratarán según las Políticas del BID.
 - ii. Selección de los consultores individuales²: se seleccionarán y contratarán según las Políticas del BID.
- 5.5 Capacitación: se utilizará la CD cuando el valor individual de cada adquisición sea inferior de US\$ 5,000. Para montos mayores del valor indicado la adquisición se realizará con los métodos competitivos pertinentes
- 5.6 Adquisiciones Anticipadas: hay dos contrataciones anticipadas: una relativa a las obras en la Ruta 26, mediante LPI del valor aproximado de USD 5 millones, para la cual se enviaron sugerencia de pliego para facilitar la eventual favorable aceptación después de la firma del Contrato de Préstamo; y otra relativa a la selección de firma consultora para “Apoyo y asistencia a las acciones para el fortalecimiento de la actividad ferroviaria en Uruguay” cuyo monto estimado del servicio asciende a USD 2.7 millones. En este último caso la colaboración ha sido estrecha y el pliego es sustancialmente el pliego BID.
- 5.7 Reconocimiento de Gastos: Se reconocerán gastos realizados previamente a la firma del Contrato de Préstamo realizados en los contratos mencionados del punto anterior y por hasta USD 4 millones.

1. Tabla de Montos Límites (miles US\$) aplicables para Uruguay

Obras			Bienes ³			Consultoría	
LPI	LPN	CP	LPI	LPN	CP	Publicidad Internacional	Lista Corta 100% Nacional
≥ 3.000	250-3.000	≤ 250	≥250	50-250	≤ 50	> 200	≤ 200

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

² De acuerdo con la Sección V de las Políticas del Banco GN-2350-9 no se requiere del uso de Lista Corta ni se utiliza la SEP.

³ Incluye servicios diferentes a la consultoría.

- 3.4 Adicionalmente, en el mes de setiembre/11 se realizó un análisis SECI que mostró que el OE tiene una capacidad institucional satisfactoria, a la cual se asocia un nivel de riesgo bajo. No obstante, en lo relacionado a su capacidad de control, la evaluación arrojó un resultado mixto, Medio para el Control Interno y Satisfactorio para el Control Externo, lo cual podría tener impacto bajo sobre el uso efectivo y eficiente de los recursos del proyecto. En lo que concierne a adquisiciones, el SABS del SECI también indica puntuación Satisfactoria por lo cual en esta área se cree oportuno considerar un nivel de RIESGO BAJO.

IV. ASPECTOS A SER CONSIDERADOS EN ESTIPULACIONES ESPECIALES A LOS CONTRATOS

- 4.1 Se incluyen a continuación aquellos Acuerdos y Requisitos que deberán ser considerados en las estipulaciones especiales:
- **Tipo de cambio**, el ejecutor optó por la “Pesificación”, o sea el tipo de cambio usado en la conversión de los US\$ transferidos por el Banco a moneda local
 - **Estados financieros**, se requiere su presentación al cierre de cada año y deberán estar auditados el TCR. Además el TCR deberá informar sobre la Revisión de los Procesos y Solicitudes de Desembolso, la evaluación del sistema de control interno y el potencial incumplimiento de cláusulas contractuales del préstamo.
 - **Impuestos**, respecto a su financiamiento (con cargo a endeudamiento o con rentas generales), el ejecutor informó que un 60% de retención de IVA se paga con aporte local, el restante 40% con cargo al préstamo.
 - **Intereses**, en acuerdo con el MEF, el ejecutor informó que se harán con cargo a rentas generales, no con recursos del financiamiento.

V. ACUERDOS Y REQUISITOS PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ADQUISICIONES

- 5.1 Las Políticas de adquisiciones que aplican para este Préstamo son la GN-2349-9 y la GN-2350-9.
- 5.2 Ejecución de las Adquisiciones
- i. Antes del inicio a las adquisiciones el Plan de Adquisiciones-PA para los primeros 18 meses deberá ser dado de alta en el SEPA, y mantenido actualizado por el OE.
 - ii. La pertinencia del gasto, es decir los TdR, ET, DDL y presupuesto, es responsabilidad del Especialista Sectorial (ES) del proyecto y necesita siempre de no-objeción previa del ES, con respecto al inicio de la adquisición misma, independientemente de la modalidad de revisión que se adopte de los procesos de adquisición (ex-ante o ex-post).

Límite para Revisión Ex-Post proyecto UR-L1067		
Obras	Bienes y Servicios distintos de Consultoría	Firmas Consultora y Consultores Individuales
<ul style="list-style-type: none"> • CP hasta US\$ 250.000 • LPN hasta US\$ 3.000.000 	<ul style="list-style-type: none"> • CP hasta US\$ 50.000; • LPN hasta US\$ 250.000 	<ul style="list-style-type: none"> • Firmas con SBCC hasta un valor de US\$ 200.000 (llamados públicos nacionales) • CI hasta un valor por contrato de US\$ 50.000

5.8 Otros: no aplicable (n/a)

5.9 Adquisiciones Principales. Las adquisiciones de los primeros 18 meses son reflejadas en el Plan de Adquisiciones en anexo obligatorio a la Propuesta de Préstamo. La mayoría son LPI de obras que no revisten complejidad técnica o de procedimientos y por tanto no merecen mención especial.

5.10 Costos recurrentes y Fondos concursables: N/a.

5.11 Supervisión de Adquisiciones

- i. Dado el nivel de riesgo identificado, el método de revisión es ex-post (para los límites de aplicación referirse a la Tabla nº 1) y se aplicara de inmediato.
- ii. La revisión ex-post⁴ de los procesos será cada 12 meses y de acuerdo con el Plan de supervisión del Préstamo. Antes del inicio de las adquisiciones se dictará al personal de la UE un taller de ex-post para uniformar criterios y evacuar eventuales dudas.
- iii. Los reportes de revisión ex-post preverán visitas de inspección física⁵. Por tal motivo y efecto deberá preverse adecuada partida presupuestaria en el presupuesto transaccional fiduciario anual.
- iv. Si perjuicio de lo anterior, para lo que pauta de pertinencia del gasto concierne, referirse al anterior párr.1.2

VI. GESTIÓN FINANCIERA

6.1 Programación y presupuesto

- i. Para la elaboración del Presupuesto Nacional Quinquenal (PNQ) del Poder Ejecutivo (PE), los organismos de la administración central presentan su propuesta al MEF, antes del 31 de julio del primer año de mandato del gobierno. El MEF, que es quien coordina el proceso de elaboración con el asesoramiento de la OPP y de la Oficina Nacional del Servicio Civil (ONSC), eleva el proyecto de PNQ al PE, quien

⁴ La responsabilidad, el apoyo a la revisión y la metodología se describen en el Documento de Pautas ex post en Adquisiciones.

⁵ La inspección verifica la existencia de las adquisiciones, dejando la verificación de la calidad y cumplimiento de especificaciones al especialista sectorial.

lo aprueba y envía al Poder Legislativo (PL) antes del 31 de agosto de dicho año. EL PL tiene 120 días para analizar, aprobar y pronunciarse sobre los montos propuestos, sin efectuar modificaciones que impliquen un mayor gasto. Las reprogramaciones y eventuales ampliaciones del presupuesto se hacen en forma anual por el PE al presentar la Rendición de Cuentas y el Balance de ejecución Presupuestal.

- ii. Para el presente Proyecto en análisis la contrapartida local asciende a US\$ 20 MM (20% del costo del Programa). Anualmente y antes del cierre del mes de febrero, la UE deberá presentar la demostración ante el BID de la asignación de los recursos de contrapartida local y para el primer año de ejecución será presentada por el OE en oportunidad del cumplimiento de condiciones previas.

6.2 Contabilidad y sistemas de información

- i. Los créditos presupuestales aprobados por Ley de Presupuesto Quinquenal para el Proyecto, se asignan y ejecutan a través del SIIF de la Contaduría General de la Nación (CGN), por lo tanto para procesar los compromisos y pagos relacionados con el Proyecto, se deberán seguir los procedimientos establecidos por la CGN a tales efectos. Sobre el registro contable, la CGN se encuentra desarrollando un módulo contable del SIIF para las transacciones con Organismos Internacionales. Dicho módulo se estima finalizar su desarrollo sobre fin de éste año, y ser probado en 2 o 3 programas pilotos. Se propondrá a la unidad ejecutora del MTOP su conformidad para ser piloto de este nuevo sistema, si los tiempos de comienzos de ejecución concuerdan con el módulo desarrollado. En caso contrario, se deberán usar sistemas paralelos al SIIF para la registración contable de las transacciones.
- ii. Los Estados Financieros deberán ser emitidos al menos en forma anual, de acuerdo a Normas Contables Adecuadas y siguiendo la Guía de Informes Financieros y Auditoría Externa del Banco y se requerirá que sean auditados por el TCR.

6.3 Desembolsos y flujo de de caja

- i. A los efectos de la ejecución de los fondos del Proyecto la Tesorería General de la Nación (TGN), a solicitud de la Unidad Ejecutora del Proyecto, deberá habilitar una cuenta especial en el BCU. Esta cuenta recibirá los fondos desembolsados por el Banco, pero al ser de carácter nominativo (no se pueden efectuar pagos) se deberá abrir una cuenta bancaria específica del Proyecto en el banco comercial estatal (Banco de la República Oriental del Uruguay – BROU) a efectos de efectuar los pagos correspondientes. El procedimiento para efectuar un pago es el siguiente:
 - el Ejecutor ingresa la solicitud de pago en el SIIF,
 - el TCR realiza el control previo del mismo,

- la TGN solicita la transferencia desde la cuenta especial del Proyecto en el BCU a la cuenta en el banco comercial,
 - una vez recibidos los fondos en la cuenta el OE transfiere o libera el cheque al beneficiario del pago.
- ii. No obstante, se mencionó al ejecutor que la Tesorería General de la Nación se encuentra realizando mejoras en su sistema de pagos a efectos de que el proceso de pagos de los gastos con cargo a endeudamiento se haga como actualmente ocurre con los pagos de rentas generales, de cuentas bancarias administradas por la Tesorería que conforman la CUN (cuenta única nacional). De esta forma, se eliminarían las cuentas operativas en el BROU que generan altos costos de uso y mantenimiento. Es de esperar que ya en la ejecución de este programa, el sistema se encuentre actualizado y el nuevo procedimiento implementado.
- iii. La modalidad de desembolsos será la de “anticipos” basada en las necesidades reales de liquidez, sustentadas en una adecuada proyección financiera y de desembolsos. Preferentemente estos anticipos se harán en forma semestral, una vez que se haya hecho la rendición de cuentas de por lo menos el 80% del monto anticipado y como documentación se requerirá la presentación de los formularios de rendición, y la planilla de planificación financiera. Es de destacar que el MTOP ha informado que para los nuevos préstamos usará la modalidad de desembolsos a través del e-disbursements.

6.4 Control Interno y auditoría interna

- i. El sistema de control interno está basado en el Sistema Nacional definido en la normativa legal vigente. Según lo establecido en el Texto Ordenado de Contabilidad y Administración Financiera (TOCAF) el TCR realiza la intervención preventiva de todos los gastos relacionados con la ejecución del Proyecto. El nivel de confiabilidad para la ejecución de esta operación es alto.

6.5 Control Externo e Informes

- i. El sistema nacional de control externo es realizado por el TCR. La anterior operación con el MTOP (1582/OC-UR) fue auditada por el TCR, con presentación oportuna y opinión limpia de sus informes anuales correspondientes. En este proyecto, la intención del OE es que el TCR continúe auditando sus estados financieros.
- ii. Los informes por la auditoría financiera anual y la revisión de los procesos y solicitudes de desembolso, deberán presentarse por cada ejercicio anual durante la etapa de desembolso, hasta el 30 de abril del año siguiente. Se deberán tomar en consideración las Normas de Auditoría emitidas el INTOSAI. Los costos de auditoría serán acordados en la Carta Acuerdo de Servicios que el TCR realiza y serán financiados con recursos de contrapartida local.

6.6 Plan de supervisión financiera

i. El plan de supervisión financiera inicial considera los siguientes aspectos:

- Participación en el taller de arranque definido por el equipo de proyecto, realizando una breve presentación de los aspectos de la reforma fiduciaria.
- Revisión de las condiciones previas de carácter financiero (plan de cuentas, acuerdo con TCR, demostración de la asignación presupuestal de los recursos)
- Revisión del POA y plan financiero inicial preparado por la unidad ejecutora como respaldo del primer anticipo a solicitar luego de la elegibilidad del programa.
- Además de la revisión anual de los EFAs emitidos por el TCR, se efectuará una visita financiera anual durante la ejecución del proyecto, donde se evaluarán aspectos como: conciliación de la cuenta de anticipos e inversiones, implementación de las recomendaciones de la auditoría externa, calidad y oportunidad de los registros contables y archivo de la documentación.

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/11

Uruguay. Préstamo ___/OC-UR a la República Oriental del Uruguay
Programa de Infraestructura Vial II

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

Autorizar al Presidente del Banco, o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco, proceda a formalizar el contrato o contratos que sean necesarios con la República Oriental del Uruguay, como Prestatario, para otorgarle un financiamiento destinado a cooperar en la ejecución del Programa de Infraestructura Vial II. Dicho financiamiento será por una suma de hasta US\$80.000.000 de la Facilidad Unimonetaria de los recursos del Capital Ordinario del Banco, y se sujetará a los Plazos y Condiciones Financieras y a las Condiciones Contractuales Especiales del Resumen de Proyecto de la Propuesta de Préstamo.

Disposición condicional: Esta resolución entrará en vigor el 1° de enero de 2012.

(Aprobado el __ de _____ de ____)

LEG/SGO/CSC/IDBDOCS#36473245
UR-L1067