

Informe de Terminación de Proyecto

PCR

Nombre del proyecto:	Programa de Infraestructura Vial
País:	Uruguay
Sector/Subsector:	Transporte / Programas Viales
Equipo de proyecto Original:	Gregorio Arévalo (RE1/FI1), Jefe Equipo; Esteban Diez Roux, Rafael Acevedo, Mario Durán, Emilio Sawada (RE1/FI1); Sergio Deambrosi (COF/CUR); Rosina de Souza (LEG), Juan Martín Cala (consultor); y Margarita Orozco (RE1/FI1)
Número de proyecto:	UR-L1001
Número de préstamo:	1582/OC-UR
Fecha del QRR:	16 de agosto de 2013
Fecha de aprobación Final del PCR:	8 de julio de 2014

Equipo de PCR

Autor Principal: Andrés Pereyra (TSP/CUR) Jefe de Equipo

Miembros: Gabriel Luongo (Consultor); Juan Alberti (CSC/CUR); Esteban Diez Roux (INE/TSP); Rafael Acevedo (INE/TSP); y Elías Rubinstein (TSP/CUR)

ÍNDICE

I.	INFORMACIÓN BÁSICA.....	4
II.	EL PROYECTO	4
	A. CONTEXTO DEL PROYECTO.....	4
	B. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	5
	C. REVISIÓN DE LA CALIDAD DEL DISEÑO	6
III.	RESULTADOS	6
	A. EFECTOS DIRECTOS.....	6
	B. EXTERNALIDADES	8
	C. PRODUCTOS.....	8
	D. COSTOS DEL PROYECTO	10
IV.	IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO	10
	A. ANÁLISIS DE LOS FACTORES CRÍTICOS	10
	B. DESEMPEÑO DEL PRESTATARIO/AGENCIA EJECUTORA.....	10
	C. DESEMPEÑO DEL BANCO.....	11
V.	SOSTENIBILIDAD.....	11
	A. ANÁLISIS DE FACTORES CRÍTICOS	11
	B. RIESGOS POTENCIALES	11
	C. CAPACIDAD INSTITUCIONAL	11
VI.	EVALUACION Y SEGUIMIENTO.....	11
	A. INFORMACIÓN SOBRE RESULTADOS.....	11
	B. SEGUIMIENTO FUTURO YEVALUACIÓN EX-POST	12
VII.	LECCIONES APRENDIDAS.....	12

ANEXOS

- ANEXO I: Actas del taller de cierre
ANEXO II: Evaluación del prestatario

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

AE	Agencia Ejecutora
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
DFE	Dirección de Financiamiento Exterior
DNV	Dirección Nacional de Vialidad
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
PCR	Informe de Terminación de Proyecto

I. INFORMACIÓN BÁSICA

DATOS BÁSICOS (MONTO EN US\$)

N° PROYECTO: UR-L1001	TÍTULO: Programa de Infraestructura Vial
Prestatario: República Oriental del Uruguay	Fecha aprobación Directorio: 20-Oct-2004
Agencia ejecutora (AE): Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP)	Fecha efectividad contrato préstamo: 17-Nov-2004
Préstamo: 1582/OC-UR	Fecha elegibilidad primer desembolso: 23-Jun-2005
Sector: Transporte / Programa Vial	Meses en ejecución * desde aprobación: 99 * desde efectividad del contrato: 98
Instrumento de préstamo: Inversión - Específico	Periodos de desembolso Fecha original desembolso final: 17-Nov-2008 Fecha actual desembolso final: 17-Nov-2012 Extensión acumulativa (meses): 48
	Monto préstamo * Monto original: US\$77.000.000 * Monto actual: US\$77.000.000 * PariPassu (si aplica): 70%
	Desembolsos Monto a la fecha: 100%
	Costo Total del Proyecto (Estimado Original): US\$110.000.000 (Actualizado): US\$124.234.009 Diferencia a cargo de aporte local
Reducción de Pobreza (PTI): No	Re direccionamiento N/A
Equidad Social (SEQ): No	En estado de "Alerta"
Clasificación ambiental: B	Está el proyecto "en alerta" por PAÍS: No

Resumen de la Clasificación de Desempeño

OD	<input type="checkbox"/> Muy Probable(MP)	<input checked="" type="checkbox"/> Probable (S)	<input type="checkbox"/> Poco Probable (PP)	<input type="checkbox"/> Improbable (MI)
PI	<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (I)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)
SO	<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

II. EL PROYECTO

A. Contexto del proyecto

- 2.1 Entre los años 1995 y 2000 se desarrolló una profunda transformación institucional de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), que sumado a importantes niveles de inversión, permitió lograr muy buenos resultados en el estado de conservación y servicio de la red vial nacional, a tal punto que en el año 2000 se alcanzó el valor máximo de su patrimonio¹. Sin embargo, la disminución de las inversiones en

¹ Patrimonio vial es la suma del valor presente de los caminos que componen la red vial. El valor correspondiente al estado actual del camino se estima como el valor de un camino nuevo menos el valor de la inversión necesaria para elevar el estado del camino al estado bueno. Metodología de Schliessler y Bull. "Caminos: un nuevo enfoque para la gestión y conservación de redes viales". Cepal, GTZ (1994)

infraestructura producto de la crisis económica regional a inicios de 2000 dio lugar a un proceso de deterioro de la red vial, que entre los años 2002 y 2003 volvió a mostrar valores deficitarios de su patrimonio vial. En este marco, el Proyecto buscó responder a la crisis procurando: i) dar continuidad al plan de obras; y ii) afianzar los cambios institucionales que se habían logrado. Para esto, el Proyecto comprendió los siguientes componentes: i) rehabilitación de carreteras; ii) adecuación de los puentes a los límites de carga del MERCOSUR; iii) mejoras en la seguridad vial; y iii) perfeccionamiento de las herramientas y equipamiento de planificación y gestión vial.

- 2.2 En el año 2006 el Proyecto fue reformulado para ser alineado con las prioridades y planes del nuevo gobierno para el sector vial, así como con la política presupuestal establecida para el ejercicio 2005-2009. Dicha reformulación mantuvo los componentes originales, agregándose un nuevo componente que permitiría impulsar el mantenimiento por contrato y por administración, sin alterar el objetivo y monto de la operación.

B. Descripción del proyecto

1. Objetivo de Desarrollo

- 2.3 El objetivo general del programa es mejorar el transporte terrestre de cargas y pasajeros en los corredores prioritarios de la red vial de Uruguay, con el fin de aumentar la competitividad y la integración regional.
- 2.4 El propósito del programa es reducir los costos totales de transporte, preservar el patrimonio vial del país, mejorar la gestión vial y aumentar la seguridad vial, mediante el mejoramiento y rehabilitación de corredores de integración con Argentina y Brasil y las rutas nacionales prioritarias que conectan sus centros de producción con mercados locales y externos.

2. Componentes

- 2.5 El programa se propuso para ejecutarse mediante la modalidad de obras múltiples, con cuatro componentes, como se explica a continuación:
- 2.6 **Componente 1: Obras de rehabilitación de carreteras y mejoramiento de puentes.** Se divide en tres sub-componentes: a) Sub-componente 1, orientado a la rehabilitación de las carreteras principales (corredores internacionales y red primaria) mediante obras tipo: i) rehabilitación plan-altimétrica de trazado, ensanche de plataforma y rehabilitación de pavimento; ii) rehabilitación del pavimento con carpeta asfáltica; y iii) rehabilitación del pavimento con recargo y tratamiento asfáltico; b) Sub-componente 2, orientado a la rehabilitación de las carreteras secundarias (red secundaria y terciaria), con obras de características similares a las del sub-componente 1. c) Sub-componente 3, orientado a la construcción y mejoramiento de puentes para adecuarlos a los límites de carga del MERCOSUR, consiste en obras tipo: i) construcción de puentes nuevos y accesos; ii) ensanche y

refuerzo de puentes existentes; y iii) obras varias de rehabilitación y reparación de puentes.

- 2.7 **Componente 2: Plan de inversiones en seguridad vial.** Orientado a todas aquellas obras y acciones directamente relacionadas con la mejora de la seguridad vial, entre las que se incluyen: suministro e instalación de señalización vertical, demarcación horizontal, iluminación, elementos de contención; apoyo a las escuelas con elementos educativos y de seguridad vial; campañas de educación y concientización en seguridad vial.
- 2.8 **Componente 3: Fortalecimiento institucional y capacitación.** Orientado a las acciones tendientes a apoyar el fortalecimiento de la DNV y su consolidación como órgano de planeamiento y gestión de la red vial, como ser: actualización de los inventarios de características físicas y estado de la red, consolidación del sistema de conteo estadístico de tránsito, consolidación del sistema de control de sobrepeso vehicular, capacitación a los funcionarios y contratistas en temas socio-ambientales, modernización del sistema de gestión de señalización, mejoramiento del sistema de accidentes de tránsito, etc.
- 2.9 **Componente 4: Obras de mantenimiento por contrato o administración.** Orientado a financiar el mantenimiento de la red vial a través de los contratos tipo CREMA o microempresas, así como los insumos para el mantenimiento por administración. Esta componente fue agregada en la reformulación del Proyecto del año 2006.

C. Revisión de la Calidad del Diseño

Revisión de la Calidad del Diseño			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Plenamente Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Menos que Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Insatisfactorio (I)

III. RESULTADOS

A. Efectos directos

LOGRO DEL LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO (OD)			
Objetivo de Desarrollo (Propósitos): Contribuir al desarrollo económico y social del Uruguay mediante el mejoramiento del transporte carretero y el consiguiente aumento de la competitividad e integración regional (contribuir a reducir los costos generalizados del transporte, contribuir a mantener el valor del patrimonio vial, mejorar la eficiencia de la gestión vial, mejorar la seguridad vial) Clasificación: Probable.			
Indicadores Claves de Efectos Directos			
Efectos Directos Planeados	Efectos Directos Logrados		
	Base	Planeado	Logrado
Indicadores del Objetivo de Desarrollo			
Contribuir al desarrollo económico y social del Uruguay mediante el mejoramiento del transporte carretero y el consiguiente aumento de la competitividad e integración regional: mejorarlos niveles de comercio internacional y mejorar la accesibilidad en las	comercio interno: 2M ton en 2003 movilidad interna: 1520 veh-día promedio anual en 2003 (red principal)	//	comercio intern: 3M ton en 2011 movilidad interna: 2433 veh-día promedio anual en 2010 (red principal)

rutas intervenidas.																																																		
Indicadores de Propósitos																																																		
1. Contribuir a reducir los costos generalizados de transporte: lograr en los tramos intervenidos los valores de VAN y TIR estimados en los estudios de factibilidad económica.		VAN = US\$ 1,1 M TIR= 20,5%		// VAN = N/D TIR= N/D (información no suministrada por el MTOP - DNV)																																														
2. Contribuir a mantener el valor del patrimonio vial: mejorar la relación entre el valor del patrimonio vial y el valor del patrimonio vial correspondiente al “punto medio”.		año 2003 -1.35%		año 2009 +0.2% año 2011 -3.87%																																														
3.1. Mejorar eficiencia de la gestión vial: mejorar el estado de conservación de la red vial nacional.		año 2003 <table><tr><td></td><td>%</td><td>%</td></tr><tr><td>MB</td><td>20</td><td>39</td></tr><tr><td>B</td><td>19</td><td></td></tr><tr><td>R</td><td>29</td><td>61</td></tr><tr><td>M</td><td>32</td><td></td></tr></table>			%	%	MB	20	39	B	19		R	29	61	M	32		año 2009 <table><tr><td></td><td>%</td><td>%</td></tr><tr><td>MB</td><td>20</td><td>41</td></tr><tr><td>B</td><td>21</td><td></td></tr><tr><td>R</td><td>29</td><td>59</td></tr><tr><td>M</td><td>30</td><td></td></tr></table>		%	%	MB	20	41	B	21		R	29	59	M	30		año 2011 <table><tr><td></td><td>%</td><td>%</td></tr><tr><td>MB</td><td>25</td><td>46</td></tr><tr><td>B</td><td>21</td><td></td></tr><tr><td>R</td><td>29</td><td>54</td></tr><tr><td>M</td><td>26</td><td></td></tr></table>		%	%	MB	25	46	B	21		R	29	54	M	26	
	%	%																																																
MB	20	39																																																
B	19																																																	
R	29	61																																																
M	32																																																	
	%	%																																																
MB	20	41																																																
B	21																																																	
R	29	59																																																
M	30																																																	
	%	%																																																
MB	25	46																																																
B	21																																																	
R	29	54																																																
M	26																																																	
3.2. Mejorar eficiencia de la gestión vial: mejorar el estado de confort de la red vial nacional.		año 2003 <table><tr><td></td><td>%</td><td>%</td></tr><tr><td>MB</td><td>33</td><td>60</td></tr><tr><td>B</td><td>27</td><td></td></tr><tr><td>R</td><td>25</td><td>40</td></tr><tr><td>M</td><td>15</td><td></td></tr></table>			%	%	MB	33	60	B	27		R	25	40	M	15		año 2009 <table><tr><td></td><td>%</td><td>%</td></tr><tr><td>MB</td><td>37</td><td>67</td></tr><tr><td>B</td><td>30</td><td></td></tr><tr><td>R</td><td>22</td><td>33</td></tr><tr><td>M</td><td>11</td><td></td></tr></table>		%	%	MB	37	67	B	30		R	22	33	M	11		año 2011 <table><tr><td></td><td>%</td><td>%</td></tr><tr><td>MB</td><td>26</td><td>44</td></tr><tr><td>B</td><td>18</td><td></td></tr><tr><td>R</td><td>30</td><td>56</td></tr><tr><td>M</td><td>26</td><td></td></tr></table>		%	%	MB	26	44	B	18		R	30	56	M	26	
	%	%																																																
MB	33	60																																																
B	27																																																	
R	25	40																																																
M	15																																																	
	%	%																																																
MB	37	67																																																
B	30																																																	
R	22	33																																																
M	11																																																	
	%	%																																																
MB	26	44																																																
B	18																																																	
R	30	56																																																
M	26																																																	
4.1 Aumentar la seguridad vial y reducir el número de accidentes: mejorar el índice de peligrosidad en la red vial nacional.		año 2003 51		año 2009 45 año 2011 36																																														
4.2 Aumentar la seguridad vial y reducir el número de accidentes: mejorar el indicador de accidentes con víctimas.		año 2003 1207		año 2009 1000 año 2011 1458																																														
Reformulación. Fecha de aprobación en el Directorio: 29-noviembre-2006. El objetivo, las metas finales y el monto de la operación no fueron modificados. Se eliminaron las metas intermedias. Se agregó el componente referido a obras de mantenimiento vial. Se ajustaron los montos de los componentes.																																																		
Reajuste ISDP: Se ajustó para impactar la reformulación.																																																		
Resumen del (os) Objetivo(s) de Desarrollo Clasificación (OD):																																																		
[] Muy Probable(MP) [X] Probable (S) [] Poco Probable (PP) [] Improbable (MI)																																																		
Justifique brevemente la clasificación basada en el grado de cumplimiento de las metas planeadas, explicando las diferencias entre los efectos directos planeados y los logrados, así como otros factores relevantes. Indicar referencias sobre la evidencia que respalda dichos resultados.																																																		
En el contexto en que se plantea y reformula el programa, el principal objetivo explícito era mantener o mejorar levemente el estado de la red vial para que ésta no fuera un impedimento para el desarrollo nacional (ver indicador 1). Visto desde esta perspectiva el programa logró su objetivo.																																																		
Mantenimiento de la red vial. Si bien el Proyecto no logró una mejora del estado general de la red (ver indicadores 2 y 3.1), si permitió mantener su condición de estado, evitando mayor deterioro producto del notable incremento del tránsito. La mayor ejecución de tareas de mantenimiento vial repercutió en una pérdida de confort para los usuarios (ver indicador 3.2).																																																		
El análisis de esta situación según la importancia del camino, muestra que la red principal (corredores internacionales y red primaria) se encuentra en buen estado y ha mejorado, mientras que los caminos correspondientes a las redes secundaria y terciaria han empeorado su confort. A pesar de esto, el aporte del programa en lo referente al mantenimiento es catalogado como positivo, pues colaboró en mantener el estado de la red sin el cual el impacto hubiera sido otro.																																																		

Evolución del estado de conservación

Red	Estado	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
CI+RP	MB	36%	38%	39%	45%	41%	45%	45%	48%
	B	22%	24%	24%	22%	25%	22%	19%	17%
	R	19%	21%	18%	15%	16%	22%	21%	17%
	M	22%	17%	19%	18%	18%	12%	15%	17%
RS+RT	MB	7%	8%	9%	10%	9%	8%	9%	8%
	B	19%	24%	28%	24%	27%	27%	30%	22%
	R	35%	31%	33%	37%	36%	41%	38%	39%
	M	40%	37%	31%	29%	29%	24%	23%	31%

Evolución del estado de confort

Red	Estado	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
CI+RP	MB	49%	52%	49%	48%	51%	57%	62%	62%
	B	24%	24%	23%	24%	19%	17%	15%	13%
	R	18%	19%	20%	19%	22%	17%	14%	15%
	M	9%	6%	8%	10%	8%	10%	9%	10%
RS+RT	MB	12%	12%	8%	6%	7%	11%	11%	11%
	B	45%	42%	42%	33%	30%	28%	32%	14%
	R	26%	26%	27%	32%	32%	29%	26%	31%
	M	18%	19%	22%	28%	31%	33%	31%	44%

Seguridad vial. La situación de la seguridad vial mejoró desde el punto de vista de la peligrosidad (ver indicador 4.1), pero no se logró la meta en lo referente a la cantidad de accidentes con víctimas (ver indicador 4.2), aunque si se toma en consideración que hubo un incremento del tránsito del orden del 40% se observa que la cantidad de accidentes con víctimas mejoro en términos relativos. En razón de esto se entiende que el aporte del programa en materia de seguridad vial debe ser considerado como positivo.

Estrategia de País: El programa avanzó en la estrategia del BID en relación al sector del transporte vial, impulsando el mantenimiento de la red vial y facilitando el fortalecimiento de las capacidades de planificación y gestión de DNV.

B. Externalidades

3.1 No se observa la existencia de externalidades socio-ambientales o de otra índole.

C. Productos

PROGRESO EN LA IMPLEMENTACIÓN (PI)			
Componentes (Productos)	Indicadores Claves del Producto		
Componente 1: rehabilitación de carreteras y mejoramiento de puentes Costo total: US\$69.4 M Contrapartidas\$ 23.3 M BID:US\$46.1 M Desembolso BID: 66.4% Clasificación: Satisfactorio	Indicador	Meta	Resultado 2011
	km de corredores internacionales o red primaria rehabilitados y mantenidos durante 5 años con IES > 70 e IRI < 2.8	135	153
	km de red secundaria y terciaria rehabilitados y mantenidos durante 5 años con IES > 65 e IRI < 3.5	60	43
	m de puentes mejorados y acondicionados a las exigencias de carga de la región	1000	0
Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. La DNV explica el incumplimiento de la meta de metros de puentes mejorados y acondicionados, aclarando que inicialmente estaba previsto licitar las obras de puentes en forma independiente, pero con el desarrollo del préstamo se decidió licitar las obras de puentes conjuntamente con las obras de las carreteras adyacentes. Por otra parte, las licitaciones de ensanche y refuerzo de puentes fueron transferidas mayormente a la Corporación Vial del Uruguay y ejecutados por esa entidad pública.			
Reestructuración. En noviembre 2006 se modificó el contrato reduciendo el monto en un 50% para este componente, sin embargo el resultado final fue un aumento notable de la longitud ejecutada y una ejecución apenas 23% inferior a la inicialmente prevista.			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS) <input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S) <input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS) <input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)			

Componente 2: plan de inversiones en seguridad vial Costo total: US\$10.9 M Contrapartidas\$ 4.1 M BID:US\$6.8 M Desembolso BID: 62.4% Clasificación: Satisfactorio	Indicador		Meta	Resultado 2011
	km de señalización vertical mejorados		584	4850 *
	km de iluminación mejorados		12	180 *
	km de demarcación horizontal mejorados		1400	11.330*
	m de sistemas de contención instalados o mejorados		11000	0
	cantidad escuelas apoyadas con elementos de seguridad vial		300	366*
Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. (*) Parcialmente ejecutado con recursos de otra fuente.				
Reestructuración. En 2008 se amplió 2.5 veces el monto original, se ejecutó 100%.				
[] Muy Satisfactorio (MS) [X] Satisfactorio (S) [] Poco Satisfactorio (PS) [] Muy Insatisfactorio (MI)				
Componente 3: fortalecimiento institucional y capacitación Costo total: US\$0.1 M Contrapartidas\$ 0.04 M BID:US\$0.07 M Desembolso BID: 62.6% Clasificación: Poco Satisfactorio	Actualización del inventario de la red vial	Indicador		Resultado 2011
		índice de rugosidad internacional		si +
		índice de estado superficial		si *
		características físicas de la red		no #
	Consolidación del sistema de control de pesos con cinco estaciones fijas y ocho puestos móviles		si *	
	Consolidación del sistema de conteo estadístico de tránsito		si *	
	Capacitación de cinco funcionarios DNV en temas socio - ambientales		si	
	Capacitación con tres talleres a las empresas contratistas en temas socio ambientales		si	
	Modernización del sistema de gestión de señalización		no #	
	Modernización del sistema de accidentes de tránsito		no #	
Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. (+) Ejecutado una vez con recursos del proyecto y las otras veces con recursos de otra fuente. (*) Ejecutado con recursos de otra fuente. (#) Actividades pendientes que se consideran relevantes en el funcionamiento institucional de la DNV.				
Reestructuración. Se redujo el monto y se ajustaron las metas para incorporar el componente de mantenimiento y fortalecer el componente de seguridad vial.				
[] Muy Satisfactorio (MS) [] Satisfactorio (S) [X] Poco Satisfactorio (PS) [] Muy Insatisfactorio (MI)				
Componente 4: obras de mantenimiento Costo total: US\$28.7 M Contrapartida: US\$11.8 M BID:US\$16.9 M Desembolso BID: 58.8% Clasificación: Satisfactorio	Indicador		Meta	Resultado 2011
	estado de confort “muy bueno”		37%	24%
	estado de confort “bueno”		30%	21%
	estado de confort “regular”		22%	29%
	estado de confort “malo”		11%	26%
Explique brevemente diferencias entre los productos planeados y actuales. Ver los comentarios realizados en el punto A) denominado Resultados - Efectos Directos.				
Reestructuración. Se generó el componente para atender contratos de mantenimiento y la adquisición de materiales para apoyar el mantenimiento por administración.				
[] Muy Satisfactorio (MS) [X] Satisfactorio (S) [] Poco Satisfactorio (PS) [] Muy Insatisfactorio (MI)				
Resumen del Progreso en la Implementación Clasificación (PI):				
[] Muy Satisfactorio (MS) [X] Satisfactorio (S) [] Poco Satisfactorio (I) [] Muy Insatisfactorio (MI)				

D. Costos del proyecto

				Costo Total del Proyecto Planeado (miles US\$)			Costo Total del Proyecto Reestructurado (miles US\$)			Costo Total del Proyecto Actual (miles US\$)			Diferencia (%)		
Categorías de inversión				BID	Local	Total	BID	Local	Total	BID	Local	Total	BID	Local	Total
1	Ingeniería, estudios ambientales y administración			0,2	0,1	0,3	0,2	0,1	0,3	0	0	0	-100	-100	-100
2	Costos directos			68,5	30,1	98,6	68,5	30,1	98,6	69.8	37.8	107.6	1.9	25.7	12.6
2.1	Obras de rehabilitación de carreteras y mejoramiento de puentes			62,9	26,9	89,8	28,5	15,8	44,3	46.0	22.6	68.6	61.5	43.0	54.9
2.1.1	Reh. red primaria			26,9	11,5	38,4	15,8	8,8	24,6	38.6	18.6	57.2	43.5	61.8	49.0
2.1.2	Reh. red secundaria			28,6	12,7	41,3	11,7	6,5	18,2	7.4	4.0	11.4	-74.1	-68.6	-72.4
2.1.3	Reh. y mejoramiento de puentes			7,4	2,7	10,1	1,0	0,5	1,5	0	0	0	-100	-100	-100
2.2	Seguridad vial			3,0	1,3	4,3	7,5	3,2	10,7	6.8	3.9	10.7	-9.1	21.3	0
2.3	Fortalecimiento institucional y capacitación			2,6	1,9	4,5	6,7	0,0	6,7	0.07	0.04	0.1	-98.9	NA	-98.2
2.4	Obras de mantenimiento por contrato o administración			0,0	0,0	0,0	25,8	11,1	36,9	16.9	11.3	28.2	-34.5	2.0	-23.5
3	Imprevistos			1,1	1,7	2,8	1,1	1,7	2,8	0	0	0	-100	-100	-100
4	Costos financieros			7,2	1,1	8,3	7,2	1,1	8,3	7.2	7.5	14.7	0	577.8	76.6
4.1	Intereses			7,2	0,8	8,0	7,2	0,8	8,0	7.2	7.0	14.2	0	779.1	77.9
4.2	Comisión de crédito			0,0	0,3	0,3	0,0	0,3	0,3	0	0.4	0.4	NA	41.0	41.0
4.3	Fondo de inspección y vigilancia			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0	0
TOTAL				77,0	33,0	110,0	77,0	33,0	110,0	77.0	45.3	122.3	0	37.3	11.2
Porcentajes				70%	30%	100%	70%	30%	100%	63	37	100	-10.1	23.5	0
Explique brevemente diferencias. El programa se reformuló en el año 2006 y se ajustaron varias veces las categorías para alinearlos con las prioridades y planes del nuevo gobierno, referenciando las tareas de mantenimiento, en detrimento de las obras de rehabilitación y mejoramiento, así como del fortalecimiento institucional y capacitación.															

IV. IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO

A. Análisis de los factores críticos

- 4.1 El cambio de autoridades de gobierno del año 2005 trajo aparejado la modificación en las prioridades en la actuación sobre la red vial nacional, en parte debido a restricción presupuestal, que implicaron la reformulación del programa y la consiguiente demora circunstancial en su ejecución, priorizando el mantenimiento frente a las obras de rehabilitación y mejoramiento, y al fortalecimiento institucional y capacitación.
- 4.2 La flexibilidad del diseño inicial del programa, y la habilidad del equipo de trabajo del Banco y el prestatario, permitieron la adecuación del programa para atender las nuevas prioridades para el sector vial resultantes del nuevo escenario, sin afectar el objetivo de desarrollo y afectando muy levemente los resultados del mismo.

B. Desempeño del prestatario/agencia ejecutora

Clasificación del Desempeño del Prestatario/Agencia Ejecutora			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)
El Prestatario desarrolló la gestión técnica, las adquisiciones y la contabilidad del programa sin inconvenientes, aunque corresponde resaltar lo extenso del proceso de licitación - contratación y las frecuentes prórrogas y ampliaciones que surgieron en las obras (aunque algunas de ellas no fueron financiadas con cargo al programa).			

C. Desempeño del Banco

Clasificación del Desempeño del Banco			
<input checked="" type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)
Ver detalles en el Anexo 2 – Evaluación del Prestatario.			

V. SOSTENIBILIDAD

A. Análisis de factores críticos

- 5.1 Se consideran los siguientes factores como críticos para la sostenibilidad de los resultados logrados:
- capacidad técnica y gerencial del MTOP para gestionar la red vial
 - sistemas informáticos de apoyo a la gestión de la red vial, tanto en la planificación de las inversiones como en la gestión de la conservación.

B. Riesgos potenciales

- 5.2 Los principales riesgos para la sostenibilidad de los resultados están directamente vinculados a: i) la falta de presupuesto para actividades de rehabilitación de caminos justificado en una política con fuerte impronta en actividades de mantenimiento; y ii) la pérdida de capacidades técnicas del MTOP para gestionar la red vial. En esa línea el Banco puede colaborar impulsando nuevas operaciones que favorezcan el mantenimiento de la red vial, a la vez de reforzar las capacidades de los técnicos y gerentes del MTOP en técnicas y herramientas de gestión vial.

C. Capacidad institucional

- 5.3 La capacidad del MTOP se basa en la capacidad de sus recursos humanos: técnicos y gerentes, y la disponibilidad de herramientas de gestión: programas y equipos. En los dos aspectos la institución ha perdido capacidad durante el desarrollo del programa: se redujo sensiblemente la plantilla de personal experimentado, no se ha realizado capacitación del personal en planificación vial y se tornaron obsoletas las herramientas de gestión. El programa incluía acciones para reforzar la capacidad institucional, pero buena parte de ellas no fueron ejecutadas en aras de dar preferencia a la ejecución de obras y mantenimientos. No obstante se entiende que el MTOP conserva las habilidades mínimas para mantener los resultados obtenidos, pero también que resulta imperioso actuar para que el proceso de deterioro no progrese.

Clasificación de Sostenibilidad (SO)			
<input type="checkbox"/> Muy Satisfactorio (MS)	<input checked="" type="checkbox"/> Satisfactorio (S)	<input type="checkbox"/> Poco Satisfactorio (PS)	<input type="checkbox"/> Muy Insatisfactorio (MI)

VI. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

A. Información sobre resultados

- 6.1 La información sobre resultados siempre estuvo disponible en forma oportuna, aunque corresponde resaltar la poca difusión que tuvieron los mismos, así como la

disponibilidad para acceso público del plan de obras viales, debido a que el MTOP carece de los medios y la cultura de divulgar los resultados a la ciudadanía.

B. Seguimiento futuro y evaluación *Ex Post*

- 6.2 El programa incluía la realización de una evaluación económica *ex post*, que no fue realizada, por tanto sus resultados no se incluyen en el punto III: a) denominado Resultados - Efectos Directo. Posteriormente la Dirección Nacional de Planificación y Logística (DINAPLO) del MTOP realizó un estudio crítico sobre las evaluaciones *ex ante* realizadas, así como una evaluación *ex post* de una obra, encontrando que la evolución de las principales variables determinantes de los proyectos había sido sustancialmente distinta a la que se había previsto en las evaluaciones *ex ante*. En anexo se presenta el informe de DINAPLO.
- 6.3 No obstante se puede dar seguimiento de los resultados, mediante los indicadores de patrimonio vial, índice de conservación e índice de confort, que usualmente elabora el MTOP con su estructura y presupuesto regular.

VII. LECCIONES APRENDIDAS

- 7.1 Se identificaron las siguientes lecciones aprendidas y líneas de acción donde resulta factible realizar mejoras en los siguientes programas:
1. Colaborar con la DFE para que publique en su página web información actualizada sobre las metas, avances y resultados obtenidos con los préstamos que le corresponde ejecutar.
 2. Colaborar con la DNV para que publique en su página web información actualizada sobre la red vial y su tránsito, los planes de obra, gestión realizada y los resultados obtenidos.
 3. Colaborar con la DNV para que habilite caminos sencillos de comunicación con la sociedad civil, donde se pueda obtener información, presentar quejas o expresar reconocimientos.
 4. Colaborar con la DNV para modernizar los sistemas informáticos y equipos necesarios para relevar, procesar y ordenar la información vial e institucional que permita evaluar y controlar la gestión.
 5. Colaborar con la DNV para fortalecer la integración de los procesos de planificación, evaluación económica y diseño de proyectos.
 6. Colaborar con la DNV en fortalecer la capacidad para ejecutar o contratar la preparación de los diseños y licitaciones, desarrollando una norma de diseño; mientras se logra lo anterior, solicitar a la DNV que vuelva a implementar el rol de revisor / auditor de los diseños y pliegos que supo existir en el pasado.

7. Colaborar con la DNV en fortalecer la técnica para realizar los estudios de precios de las obras y desarrollar una política para evaluar los límites que hacen que un precio elevado o bajo de una licitación pueda igualmente ser considerado como aceptable para resultar adjudicada la licitación.
8. Colaborar con la DNV en desarrollar condiciones de contratación tendientes a reducir las demoras en las obras: requisitos de calificación (disponibilidad de capital de trabajo, disponibilidad de equipos), metas de avance físico/ financiero para las obras y mecanismos de disuasión o sanción, etc.
9. Acordar entre la DNV, la DFE y el BID el procedimiento (plazos, documentos, etc.) que permita al BID evaluar técnicamente las propuestas de ampliación (en plazo o monto) que propone el MTOP antes de conceder la correspondiente “no objeción” a la modificación del contrato.
10. Solicitar a la DNV las características y alcances de las supervisiones de obra cuando estas vayan a ser realizadas por la propia institución, detallando: cantidad y dedicación de personal, frecuencia de ensayos y pruebas de control de calidad, frecuencia y contenidos de los informes de obra, mecanismos de auditoria o control superior, etc., hasta tanto la DNV no desarrolle un manual de dirección de obras.
11. Establecer en el BID un seguimiento y monitoreo (técnico/ambiental) de las obras, que incluya la visita al sitio de obras.



Banco Interamericano de Desarrollo
Informe de Terminación de Proyecto –2006 PCR
Evaluación del Prestatario

Nombre del Proyecto: PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL

Agencia(s) Ejecutora(s): MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Prestatario: República Oriental del Uruguay

Fecha de Aprobación del Proyecto: 20.01.2004

Fecha Efectividad Contrato: 17.11.2004

Fecha Evaluación Prestatario: 28.01.2013

Fecha Taller de Cierre:

Clasificación del Desempeño del Proyecto por el Prestatario

La probabilidad de Lograr su Objetivo(s) de Desarrollo:

☐ Muy Probable (MP) ☒ Probable (P) ☐ Poco Probable (PP) ☐ Improbable (I)

Implementación del Proyecto:

☐ Muy Satisfactorio (MP) ☒ Satisfactorio (S) ☐ Poco Satisfactorio (PS) ☐ Muy Insatisfactorio (MI)

Sostenibilidad de Resultados de Proyecto:

☐ Muy Probable (MP) ☒ Probable (P) ☐ Poco Probable (PP) ☐ Improbable (I)

Comentarios:

El plazo estimado de ejecución del Programa debió prorrogarse por causas externas, no obstante la implementación del mismo se considera satisfactoria.

Desempeño del Prestatario

Por favor clasifique su propio desempeño durante la preparación y ejecución del Proyecto:

☐ Muy Satisfactorio (MS) ☒ Satisfactorio (S) ☐ Poco Satisfactorio (PS) ☐ Muy Insatisfactorio (MI)

Comentarios:

El Organismo Ejecutor trabajó coordinadamente enfocado a sortear restricciones presupuestales y nuevos enfoques estratégicos (ejecución fuera del Programa de actividades inicialmente previstas en él) logrando concretar globalmente los objetivos establecidos.

Desempeño del Banco

Por favor clasifique el desempeño del Banco durante la preparación y ejecución del Proyecto. Elementos que deben ser considerados, incluir hasta qué punto el Banco facilitó la participación en el diseño del proyecto, propuso adecuadas soluciones técnicas a problemas identificados, y respondió a las necesidades del Prestatario (sentido del tiempo a la respuesta del Banco, y selección de tipo de instrumento) así como asistencia técnica (y la flexibilidad de responder a situaciones de emergencia durante la implementación del proyecto. Sus comentarios serán incorporados en el PCR, sin ser alterados). Favor notar que esta sección será replicada sin alterar al cuerpo principal del PCR.

☒] Muy Satisfactorio (MS) ☐] Satisfactorio (S) ☐] Poco Satisfactorio (PS) ☐] Muy Insatisfactorio (MI)

Comentarios:

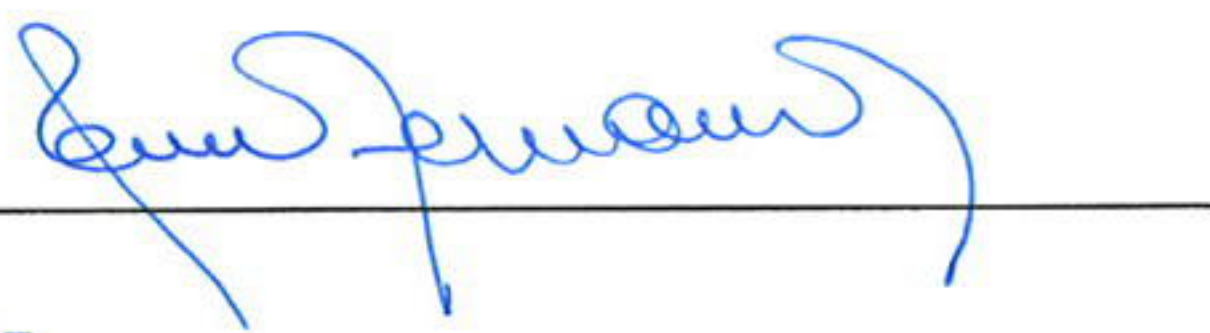
En todo momento (formulación y ejecución del Programa) el apoyo del equipo de trabajo del Banco permitió adecuar la programación tanto a las necesidades de la Administración como a su capacidad presupuestaria.

Sugerencias Adicionales para Mejorar el Desempeño del Banco

Comentarios/sugerencias adicionales para mejorar el futuro desempeño del Banco:

Firma en representación del Organismo Ejecutor:

Firma:



Aclaración de firma: [Renée Fernández](#)

PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL (UR-L1001) 1582/OC-UR

REUNION DE CIERRE

PARTICIPANTES: Por una parte, los responsables de la Unidad de Financiamiento Exterior del MTOP: Renée Fernández, coordinadora del Programa y Rafael Ferrando, coordinador de otros programas de financiamiento externo del MTOP (con el WB en particular). Por el Banco participaron Andrés Pereyra, Jefe de Equipo y Elías Rúbinstein, consultor. El Ejecutor no consideró pertinente la realización de una reunión más amplia para la discusión de los resultados del PCR.

OBJETIVO: El objetivo de la reunión fue la discusión de los resultados presentados en el PCR.

RESULTADOS: Los participantes de la reunión resumieron las principales conclusiones del informe de cierre del programa en los siguientes puntos:

a) El programa fue eficiente en cuanto a sus componentes de obras y mantenimiento vial, para sostener el estado de conservación de la red.

b) Sin embargo apenas se ejecutó el componente de fortalecimiento institucional, que comprendía actualización de herramientas informáticas para gestión vial ya obsoletas y capacitación en temas relevantes; solamente se ejecutó la capacitación en temas ambientales.

Esto es un indicador significativo sobre la evolución de la capacidad institucional del Ejecutor; no obstante se destaca que algunas de las actividades de fortalecimiento previstas fueron ejecutadas fuera del programa y financiadas con otras fuentes.

Se encontró consenso en la necesidad de identificar las razones por las que no se ejecutó el componente, dado que el fortalecimiento institucional es una preocupación permanente de los técnicos de la DNV.

c) se observó que el MTOP no presentó las evaluaciones ex post comprometidas en el programa y se identificó como insuficiente la información disponible de las evaluaciones económicas ex ante. A su vez se observó cierta debilidad metodológica en la realización de evaluaciones ex post. Se convino la necesidad de requerir mejor calidad de la información proporcionada con las evaluaciones ex ante, incluyendo los archivos correspondientes a HDM IV de cada evaluación ex ante y ex post.

d) Se convino canalizar todas las comunicaciones, coordinaciones y ejecución de actividades a través de la Asesoría de Financiamiento Exterior del MTOP.