

PERFIL DE PROYECTO

URUGUAY

I. DATOS BÁSICOS

Nombre del Proyecto:	Programa de la Corporación Vial del Uruguay (CVU) II
Número de Proyecto:	UR-L1107
Equipo de Proyecto:	Andrés Pereyra (TSP/CUR), Jefe de Equipo; Miroslava Nevo (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Elias Rubinstein (TSP/CUR); Agustín Elvira y Virginia Navas (INE/TSP); Alonso Chaverri-Suarez (LEG/SGO); Nadia Rauschert y David Salazar (FMP/CUR); Ana Castillo (MIF/CUR); y Nicolás Rezzano (consultor)
Prestatario:	Corporación Nacional para el Desarrollo (CND)
Organismo Ejecutor:	Corporación Vial del Uruguay (CVU) y Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) exclusivamente para el Componente 3
Garante:	República Oriental del Uruguay
Plan Financiero:	BID - Capital Ordinario: US\$ 76.000.000 Local: US\$ 24.000.000 Total: US\$100.000.000
Salvaguardias:	Políticas activadas: OP-703 (Directrices B.01; B.02; B.03; B.05; B.06; B.07; B.11; B.14; y B.17); OP-102; OP-704; y OP-761 Clasificación: B

II. JUSTIFICACIÓN GENERAL Y OBJETIVOS

- 2.1 **Infraestructura vial.** Uruguay cuenta con una red vial de 8.700 km de carreteras principales bajo jurisdicción de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), en su mayoría pavimentados, que conectan los principales centros poblados del país, los pasos de frontera y puertos. Más del 80% de esta red es simple vía, salvo en las proximidades del área metropolitana de Montevideo y en el corredor turístico del sur del país. Adicionalmente existen 40.000 km de caminos (de los cuales 12.000 caminos tienen un rol importante en el escurrimiento de la producción agrícola y ganadera) bajo jurisdicción de las intendencias departamentales.
- 2.2 **Crecimiento económico e infraestructura vial.** Uruguay ha crecido a una tasa superior al 5,7% promedio anual en el último decenio, rompiendo la tendencia de las décadas anteriores con un promedio menor al 2%, basado en gran medida en las exportaciones de origen agroindustrial. Esta nueva situación ha generado un fuerte incremento en la demanda de transporte de carga¹, cuyo impacto ha

¹ Entre el 2005 y el 2013, el tránsito de camiones en la red primaria creció un 13% anual y en la red secundaria un 15% anual, mientras que el tránsito general creció un 7% y 6% anual respectivamente.

recaído sobre la red vial, habida cuenta del escaso desarrollo del transporte ferroviario en el país².

- 2.3 **La Corporación Vial del Uruguay (CVU).** A partir del año 2002 la conservación de los 1.600 km más importantes de la Red Vial Principal (RVP)³ se ha realizado a través de la CVU⁴. Como concesionario de obra pública del MTOP, la CVU recibe lo recaudado por el cobro de peajes y un subsidio del MTOP hasta el año 2020. Este mecanismo ha permitido combinar recursos de los usuarios y del presupuesto nacional para mantener un adecuado nivel de servicio de la red asignada⁵. La gestión técnica de la concesión es realizada por la DNV a través de un contrato de asistencia técnica, siendo responsable de tareas como los diseños de ingeniería, la asistencia técnica a las contrataciones y la supervisión de obras.
- 2.4 **La conservación de la red vial y la brecha de infraestructura.** La estrategia y el gasto aplicado a la conservación vial no han sido suficientes para atender la fuerte presión sobre la vialidad, producto del aumento sustancial de las cargas en los últimos años y su nueva distribución geográfica⁶. Esto ha llevado a un deterioro de parte de la red (principalmente la red secundaria de uso intensivo), a un mantenimiento insuficiente del conjunto de la misma⁷ y a peores condiciones de seguridad vial de la red de mayor tránsito⁸.
- 2.5 Estudios recientes han estimado que la inversión necesaria tendiente a cerrar la brecha de inversión en infraestructura vial⁹ es del orden de los US\$2.000 millones para el próximo quinquenio¹⁰. Esquemáticamente, la inversión mencionada corresponde a recursos a ser aplicados fundamentalmente en la rehabilitación y conservación de la RVP; pero además en: (i) el cambio de estándar¹¹ de parte de la red secundaria que ha aumentado sustantivamente su uso vinculado al tránsito de madera y granos a plantas de celulosa y puerto de Nueva Palmira respectivamente; y (ii) las inversiones para

² En la red de carretas de Uruguay circulan aproximadamente 29 millones de toneladas anuales, de las cuales 60% son granos y madera. Los puertos de Nueva Palmira y Montevideo se reparten por partes iguales los 20 millones de toneladas exportadas, mientras que las plantas de celulosa ubicadas recientemente en el sudoeste del país son el principal polo atractor de cargas, junto al área metropolitana de Montevideo.

³ Ver mapa en el siguiente [enlace](#).

⁴ La CVU es una entidad de dependencia pública, regida por derecho privado y cuyo único accionista es la CND, la cual es una entidad pública que opera en el derecho privado y depende del Ministerio de Economía.

⁵ El BID ha financiado parcialmente a la CVU. Ver Reporte de Culminación del Programa Vial de CVU (2041/OC-UR) ([UR-L1022](#)).

⁶ Tradicionalmente los flujos intensivos eran los que se dirigían a Montevideo en el sur del país; en el nuevo marco productivo se desarrolla el tráfico también de forma intensiva en las rutas que conducen al puerto granelero de Nueva Palmira y a las plantas de celulosa ubicadas en el suroeste del país; dichas carreteras son aproximadamente el 40% de las rutas consideradas de alto tránsito, siendo muchas de ellas todavía categorizadas como de segundo orden.

⁷ El 55% de la Red Vial Nacional se encuentra en estado malo o muy malo. Fuente: Logística de cargas e infraestructura y servicios de transporte en Uruguay, BID 2015.

⁸ Entre el 2010 y el 2014 la cantidad de fallecidos en rutas nacionales aumentó un 25%. Fuente: Siniestralidad vial en Uruguay, Informe anual UNASEV, 2014.

⁹ Concepto definido en: La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe, CEPAL 2011.

¹⁰ Fuente: Logística de cargas e infraestructura y servicios de transporte en Uruguay, BID 2015.

¹¹ Consistirá en la adecuación geométrica y estructural de las vías al tráfico actual.

mejora de la seguridad vial, incluyendo circunvalaciones a centros poblados, adecuación de travesías urbanas e implementación de terceras vías¹².

- 2.6 **Integración y logística.** Este programa contribuye a la meta de financiamiento de operaciones en apoyo a la cooperación e integración regional y global, pues cumple con los criterios de focalización multinacional y adicionalidad regional (GN-2733), generando resultados positivos directamente relacionados con la integración regional como el aumento de la velocidad media de los camiones, en áreas que conectan los puertos de Uruguay y los pasos fronterizos con Argentina y Brasil con los centros de producción y consumo, la reducción en los costos de logísticos y la mejora en la cobertura, calidad y conectividad de la infraestructura. Adicionalmente, la infraestructura de este programa se encuentra dentro del área de influencia del Eje Mercosur-Chile que conforma la cartera de proyectos de la Iniciativa para la integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN).
- 2.7 **Organización y eficiencia.** El rol del sector público en la provisión de infraestructura vial ha ido cambiando en la última década, reduciendo su participación en la ejecución directa (transferida al sector privado) y asumiendo mayores responsabilidades en la planificación, regulación y control, aunque manteniendo en la órbita pública la elaboración de proyectos y la supervisión de las obras. No obstante, los cambios en el mercado de trabajo de profesionales (alentados por el crecimiento económico), unidos a esquemas de remuneración restrictivos y a un marco de incentivos inadecuado en el sector público, han disminuido sustantivamente los cuadros profesionales, y generado una estructura y forma de trabajo que muestra oportunidades importantes de mejora, a través de la incorporación del sector privado en el diseño y supervisión de las intervenciones, y en la incorporación de nuevas tecnologías en las mismas¹³.
- 2.8 **Asociaciones Público Privadas (APP).** En septiembre de 2011 entró en vigencia la Ley 18.786 de APP, la cual se reglamentó mediante el Decreto 17/012 en enero de 2012. En el nuevo esquema institucional la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) es la entidad pública a la que los eventuales contratantes de las APP pueden recurrir para estructurar sus proyectos. Actualmente se están llevando adelante dos proyectos piloto, uno de ellos en el sector vial, y se está anunciando un amplio programa para el próximo quinquenio¹⁴. La CND ha fortalecido su capacidad técnica para preparar, evaluar y estructurar los proyectos de las APP, pero deberá ganar en escala para estructurar un programa amplio como el anunciado¹⁵.
- 2.9 **Estrategia del país.** El proyecto es consistente con el Plan del Gobierno de Uruguay que propone aumentar el volumen de inversión en vialidad por encima de la tendencia histórica, pero de forma compatible con los equilibrios fiscales y con otros desafíos en el área de las políticas sociales. En ese marco se plantea

¹² Fuente: Logística de cargas e infraestructura y servicios de transporte en Uruguay, BID 2015.

¹³ Fuente: Logística de cargas e infraestructura y servicios de transporte en Uruguay, BID 2015.

¹⁴ El Gobierno de Uruguay anunció un programa de 1.300 km de carreteras, por un monto estimado de U\$S650 millones a ser ejecutados este quinquenio. Fuente: El País, 11 de mayo de 2015.

¹⁵ Fuente: Memoria Técnica del Proceso PPP en Uruguay, FOMIN, 2015.

dar un nuevo impulso a la ejecución de la CVU, así como acelerar el uso de las APP para la ejecución de las nuevas obras.

- 2.10 **En la Estrategia del Banco con Uruguay 2010-2015 (GN-2626)** se identifica al sector de infraestructura vial dentro de las áreas de actuación previstas para el quinquenio, en donde se propone promover: (i) el mantenimiento vial; y (ii) el apoyo al fortalecimiento institucional de: (a) el MTOP; (b) la DNV; (c) la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE); y (d) las instituciones responsables de la seguridad vial.
- 2.11 Asimismo, esta operación contribuirá a las prioridades del Noveno Aumento General de Recursos del Banco (GCI-9) (GN-2733), en lo relacionado con: (i) préstamos a países pequeños y vulnerables; y (ii) financiamiento para la cooperación e integración regional, al contribuir con los objetivos de focalización multinacional y adicionalidad regional (¶2.11). Además, el programa se alinea con el Marco Sectorial de Transporte (GN-2740-3), que tiene como líneas de acción la rehabilitación de sistemas viales que aseguren la plena utilización de activos existentes, incorporando nuevas tecnologías y fortaleciendo las instituciones responsables del mantenimiento de los activos.
- 2.12 **Justificación del programa.** El programa propuesto busca incrementar las inversiones en la rehabilitación y mantenimiento de la red vial principal, a través de intervenciones en tramos de la red vial que permitan mejores condiciones de acceso a los puertos y la integración con los países del Mercosur. Los tramos de carreteras que se prevé intervenir con este programa forman parte de los corredores más importantes que conectan el territorio con terminales marítimas y las fronteras con Argentina y Brasil. La mejora de estas vías, además de reducir el costo de transporte carretero, facilitará el transporte de cargas destinadas a la exportación y contribuye a la integración con los países vecinos y al resto del mundo.
- 2.13 **Objetivos.** El objetivo general del programa es continuar mejorando la calidad y seguridad en la circulación de la RVP. Los objetivos específicos son: (i) disminuir los costos de operación vehicular; (ii) disminuir la accidentalidad; (iii) conservar el patrimonio vial; y (iv) posibilitar una mejor integración regional y con los países vecinos, mediante: (a) el apoyo al financiamiento de la rehabilitación y conservación por niveles de servicio de corredores principales bajo la responsabilidad de la CVU; (b) la consideración de aspectos de seguridad vial en los diseños de ingeniería, y la mejora y estandarización de las condiciones generales de seguridad vial en los corredores intervenidos; y (c) el apoyo técnico y financiero al diseño, evaluación y estructuración de proyectos viales a ser contratados como APP. Para alcanzar dicho objetivo, se estructurará un programa con los componentes descritos a continuación:
- 2.14 **Componente 1. Rehabilitación y conservación de la RVP.** Dicho componente financiará: (i) los contratos de rehabilitación y mantenimiento en corredores principales; (ii) estudios técnicos, ambientales y económicos de obras viales a ejecutarse por la CVU; (iii) elaboración de protocolos de diseño de carreteras; (iv) contratación de supervisión de obras; (v) estudios necesarios para la adopción del protocolo de dirección de obras; y (vi) apoyo a la adopción y difusión tecnológica.

- 2.15 **Componente 2. Seguridad vial.** Dicho componente financiará: estudios y auditorías de seguridad vial en los corredores incluidos en el programa, medidas de gestión, además de obras enfocadas directamente a la mejora de las condiciones de seguridad de las vías en la red, bajo responsabilidad de la CVU.
- 2.16 **Componente 3. Apoyo al proceso de diseño e implementación de APP en el sector vial.** Dicho componente financiará: (i) el apoyo a la revisión externa de proyectos, incluyendo la evaluación económica, los diseños técnicos, el valor por dinero, etc.; y (ii) la estructuración de proyectos de las APP viales.

III. CONOCIMIENTO DEL SECTOR, ASPECTOS TÉCNICOS Y FIDUCIARIOS

- 3.1 **Modalidad.** Esta operación está siendo diseñada como un préstamo de inversión de obras múltiples, con un periodo de ejecución de cinco años. La muestra estará conformada por la ruta 1 y la ruta 2, con un costo estimado de US\$34 millones, que cuentan con diseños técnicos, económicos y ambientales.
- 3.2 Al igual que en el Programa Vial de CVU (UR-L1022), el prestatario será la CND y el ejecutor será la CVU¹⁶, salvo en el caso del Componente 3 que el ejecutor será la CND; la República será garante del préstamo. El ejecutor cuenta con experiencia en procesos de adquisiciones de proyectos financiados con el Banco, así como con otros organismos multilaterales. Está previsto realizar la evaluación de la capacidad institucional y el taller de gestión de riesgos en proyectos.
- 3.3 **Riesgos.** Se identificó preliminarmente un riesgo asociado a la pérdida de capacidades técnicas y profesionales de la DNV, quien lleva adelante la gestión técnica de la CVU. Se prevén recursos en el programa para mitigar este riesgo mediante la contratación al sector privado de servicios profesionales en diseños de ingeniería y supervisión de obras.
- 3.4 **Financiamiento retroactivo y contratación anticipada.** Para la contratación de la obra de la ruta 2 (estimado en U\$20 millones) que forma parte de la muestra representativa del programa, el ejecutor podrá adelantar el procedimiento de licitación antes de la aprobación del préstamo por parte del Banco, en la cual podrá utilizar procedimientos licitatorios compatibles con las políticas del Banco.
- 3.5 Podrán reconocerse gastos retroactivos por hasta el 20% del financiamiento, siempre que correspondan a gastos realizados dentro de los 18 meses previos a la aprobación del préstamo por parte del Directorio Ejecutivo del Banco y luego de la aprobación del Perfil de Proyecto (PP).

IV. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 4.1 **Salvaguardas ambientales y sociales.** Se anticipa que la operación presentará impactos ambientales y sociales positivos, así como impactos ambientales negativos de baja intensidad, locales y de corto plazo, limitados a las fases de construcción de obras, los cuales se prevendrán o mitigarán a través de medidas de manejo efectivas. Si bien no se prevé actuar por fuera del derecho de vía existente, y por lo tanto no se prevén reasentamientos de población relacionados

¹⁶ El programa se ejecutará en el marco del contrato de concesión vigente entre CVU y el MTOP.

al proyecto, en caso de haberlos se aplicará lo establecido en la Política OP-710 de Reasentamiento Involuntario. Con base en lo anterior y teniendo en cuenta lo establecido en la Directiva B.03 de la Política de Salvaguardias, el proyecto se clasifica como Categoría "B".

V. RECURSOS Y CRONOGRAMA DE PREPARACIÓN

- 5.1 En el [Anexo V](#) se detalla el cronograma de preparación y aprobación por el Comité de Políticas Operativas (OPC) de la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) para el 2 de octubre 2015. Adicionalmente, se estiman los recursos administrativos por un valor de US\$97.750 para la realización de misiones (US\$47.750) y contratación de consultores (US\$50.000).

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).

SAFEGUARD SCREENING FORM

PROJECT DETAILS	
IDB Sector	TRANSPORT-ROAD MAINTENANCE
Type of Operation	Investment Loan
Additional Operation Details	
Country	URUGUAY
Project Status	
Investment Checklist	Generic Checklist
Team Leader	Pereyra Da Luz, Andres (APEREYRA@iadb.org)
Project Title	CVU Highway Program II
Project Number	UR-L1107
Safeguard Screening Assessor(s)	Elvira Mastache, Agustin (agustine@IADB.ORG)
Assessment Date	2015-05-19

PROJECT CLASSIFICATION SUMMARY		
Project Category: B	Override Rating:	Override Justification:
		Comments:
Conditions/ Recommendations	<ul style="list-style-type: none"> Category "B" operations require an environmental analysis (see Environment Policy Guideline: Directive B.5 for Environmental Analysis requirements). The Project Team must send to ESR the PP (or equivalent) containing the Environmental and Social Strategy (the requirements for an ESS are described in the Environment Policy Guideline: Directive B.3) as well as the Safeguard Policy Filter and Safeguard Screening Form Reports. These operations will normally require an environmental and/or social impact analysis, according to, and focusing on, the specific issues identified in the screening process, and an environmental and social management plan (ESMP). However, these operations should also establish safeguard, or monitoring requirements to address environmental and other risks (social, disaster, cultural, health and safety etc.) where necessary. 	

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



development banks.

List on Banned Pesticides, and the Pollution Prevention and Abatement Handbook (PPAH), should be taken into consideration.

DISASTER RISK SUMMARY

Disaster Risk Category: Low

Disaster/
Recommendations

- No specific disaster risk management measures are required.

ASSESSOR DETAILS

Name of person who
completed screening:

Elvira Mastache, Agustin (agustine@IADB.ORG)

Title:

Date:

2015-05-19

COMMENTS

No Comments

SAFEGUARD POLICY FILTER REPORT

PROJECT DETAILS	
IDB Sector	TRANSPORT-ROAD MAINTENANCE
Type of Operation	Investment Loan
Additional Operation Details	
Investment Checklist	Generic Checklist
Team Leader	Pereyra Da Luz, Andres (APEREYRA@iadb.org)
Project Title	CVU Highway Program II
Project Number	UR-L1107
Safeguard Screening Assessor(s)	Elvira Mastache, Agustin (agustine@IADB.ORG)
Assessment Date	2015-05-19

SAFEGUARD POLICY FILTER RESULTS		
Type of Operation	Loan Operation	
Safeguard Policy Items Identified (Yes)	The Bank will make available to the public the relevant Project documents.	(B.01) Access to Information Policy– OP-102
	The operation is in compliance with environmental, specific women's rights, gender, and indigenous laws and regulations of the country where the operation is being implemented (including national obligations established under ratified Multilateral Environmental Agreements).	(B.02)
	The operation (including associated facilities) is screened and classified according to their potential environmental impacts.	(B.03)
	An Environmental Assessment is required.	(B.05)
	Consultations with affected parties will be performed equitably and inclusively with the views of all stakeholders taken into account, including in particular: (a) equal participation of women and men, (b) socio-culturally appropriate participation of indigenous peoples and (c) mechanisms for equitable participation by vulnerable groups.	(B.06)
	The Bank will monitor the executing agency/borrower's compliance with all safeguard requirements stipulated in the loan agreement and project operating or credit regulations.	(B.07)
	The operation has the potential to pollute the environment (e.g.	(B.11)



	air, soil, water, greenhouse gases...).	
	The operation is a repeat or second phase loan.	(B.14)
	Suitable safeguard provisions for procurement of goods and services in Bank financed projects may be incorporated into project-specific loan agreements, operating regulations and bidding documents, as appropriate, to ensure environmentally responsible procurement.	(B.17)
Potential Safeguard Policy Items(?)	No potential issues identified	
Recommended Action:	Operation has triggered 1 or more Policy Directives; please refer to appropriate Directive(s). Complete Project Classification Tool. Submit Safeguard Policy Filter Report, PP (or equivalent) and Safeguard Screening Form to ESR.	
Additional Comments:		

ASSESSOR DETAILS

Name of person who completed screening:	Elvira Mastache, Agustin (agustine@IADB.ORG)
Title:	
Date:	2015-05-19

COMMENTS

No Comments

ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

I. DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA Y DE LOS PROYECTOS OBJETO DE LA ESTRATEGIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 1.1 El programa propuesto consiste en el desarrollo de obras de rehabilitación, mejoramiento, mantenimiento, estudios técnicos asociados y actividades conexas de gestión en tramos viales estatales del Uruguay para mejorar las condiciones de tránsito. El objetivo general del programa es continuar mejorando la calidad y seguridad en la circulación de Red Vial Principal (RVP). Los objetivos específicos son: (i) disminuir los costos de operación vehicular; (ii) disminuir la accidentalidad; (iii) conservar el patrimonio vial, mediante: (a) el apoyo al financiamiento de la rehabilitación y conservación por niveles de servicio de corredores principales bajo responsabilidad de la CVU; (b) la consideración de aspectos de seguridad vial en los diseños de ingeniería, y la mejora y estandarización de las condiciones generales de seguridad vial en los corredores intervenidos; y (c) el apoyo técnico y financiero al diseño, evaluación y estructuración de proyectos viales a ser contratados como Asociaciones Publico Privadas (APP).
- 1.2 El programa está siendo diseñado como un préstamo de inversión de obras múltiples. El costo del programa es de U\$S100 millones, de los cuales el Banco financiará U\$S70 millones. El programa ha sido estructurado en los siguientes componentes principales:
- 1.3 **Componente 1. Rehabilitación y conservación de la RVP.** Dicho componente financiará: (i) los contratos de rehabilitación y mantenimiento en corredores principales (rutas 1, 2, 3 y 5); (ii) estudios técnicos y económicos de obras viales a ejecutarse por la CVU; (iii) elaboración de protocolos de diseño de carreteras; (iv) contratación de supervisión de obras; (v) estudios necesarios para la adopción del protocolo de dirección de obras; y (vi) apoyo a la adopción y difusión tecnológica.
- 1.4 **Componente 2. Seguridad vial.** Dicho componente financiará: estudios y auditorías de seguridad vial en los corredores incluidos en el programa, medidas de gestión, además de obras enfocadas directamente a la mejora de las condiciones de seguridad de las vías en la red, bajo responsabilidad de la CVU.
- 1.5 **Componente 3. Apoyo al proceso de diseño e implementación de APP en el sector vial y revisión contractual de CVU.** Dicho componente financiará: (i) el apoyo a la revisión externa de proyectos, incluyendo la evaluación económica, los diseños técnicos, el valor por dinero, etc.; (ii) la estructuración de proyectos de las APP viales; y (iii) los estudios de apoyo para la revisión del contrato de concesión de la CVU.
- 1.6 Al igual que en el Programa Vial de CVU (UR-L1022), el prestatario será la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) y el ejecutor será la CVU, salvo en el caso del Componente 3 que el ejecutor será la CND, la Nación será garante del préstamo. El programa incluye una muestra representativa de obras civiles en dos proyectos que incluyen los contratos de rehabilitación y mantenimiento de las rutas 1 y 2. Estos proyectos cuentan con estudios técnicos, ambientales y económicos que permitirán concluir los diseños ejecutivos previo a la aprobación del financiamiento del Banco. Dado el avance en la preparación de algunos de estos proyectos, se estima que las primeras obras del programa podrían comenzar a ejecutarse en 2015.

- 1.7 El programa propuesto busca incrementar las inversiones en la rehabilitación y mantenimiento de la red vial principal, a través de intervenciones en tramos de la red vial que permitan mejores condiciones de acceso a los puertos y la integración con los países del Mercosur. Los tramos de carreteras que se prevé intervenir con este programa forman parte de corredores importantes que conectan el territorio con terminales marítimas y las fronteras con Argentina y Brasil. La mejora de estas vías, además de reducir el costo de transporte carretero, facilitará el transporte de cargas destinadas a la exportación, y contribuye a la integración con los países vecinos y al resto del mundo. El programa contribuirá a: (i) mejorar y conservar la RVN; (ii) mejorar la seguridad del transporte; (iii) apoyar la mejora institucional de la CVU; y (iv) desarrollar e implementar diferentes herramientas para la implementación de las APP.

II. MARCO INSTITUCIONAL Y REGULATORIO

A. Marco Institucional

- 2.1 **El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO)** es el responsable de diseñar, ejecutar, controlar y evaluar la Política Nacional de Transporte en todas sus modalidades y actuando en coordinación con las intendencias municipales. Por otra parte, desarrolla la infraestructura nacional (vial, portuaria, fluvial y ferroviaria) y coordina acciones con las empresas públicas relacionadas y con otras organizaciones estatales y privadas. La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) del MTO es responsable de estudiar, proyectar, conservar, construir y promover la estructura vial y ferroviaria nacional asegurando a los usuarios condiciones de accesibilidad, conectividad y circulación económicas, seguras y coordinadas con los otros modos de transporte, dando soporte al desarrollo social y económico del país.
- 2.2 La CVU es una empresa privada que tiene como actividad la operación de una concesión vial otorgada por el MTO de Uruguay. De acuerdo a lo previsto en el convenio-contrato de concesión, la CVU tiene por objeto el desarrollo de la infraestructura nacional de transporte, mediante la construcción de obras y mantenimiento de los mismos, y la explotación de los puestos de peajes en carreteras. A los efectos de llevar adelante este objeto la CVU percibe ingresos provenientes de los peajes administrados y subsidios provenientes del MTO. La CVU cuenta con una política ambiental a través de la cual busca impulsar y promover prácticas ambientales seguras de modo de prevenir toda forma de contaminación, minimizando la ocurrencia de incidentes ambientales y fomentando la prevención a través de la concientización y motivación respecto a la preservación ambiental. En el marco de su sistema de gestión integrado se abordan los aspectos ambientales relativos a las obras viales¹.
- 2.3 En esta operación la gestión técnica de la CVU (institución ejecutora) es llevada a cabo por la DNV, lo que se determina en el contrato de asistencia técnica entre las dos entidades. El sistema de gestión integrado de la CVU establece un estándar de gestión ambiental aún más alto respecto al utilizado por la DNV.
- 2.4 **El Ministerio de Vivienda Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (MVOTMA)** en materia ambiental tiene a su cargo la formulación, ejecución, supervisión y evaluación de los planes nacionales de protección del medio ambiente y la instrumentación de la política nacional en la materia. En particular su Dirección Nacional de Medio Ambiente (DINAMA) tiene entre

¹ <https://www.cvu.com.uy/#/sistema-gestion-integrado-cvu>.

sus objetivos: desarrollar el sistema nacional ambiental para la gestión ambiental integrada, velar por la protección de la biodiversidad y mantener un sistema de información ambiental, entre otros. La DINAMA es la dirección que tiene bajo su órbita el proceso de evaluación de impacto ambiental, y en consecuencia tiene la potestad de entregar autorizaciones ambientales a los emprendimientos que corresponda.

B. Marco Regulatorio Ambiental

- 2.5 En el Uruguay existe una descentralización territorial materializada en 19 departamentos. En cada uno de ellos hay, a su vez, un poder legislativo (Junta Departamental) y un Poder Ejecutivo (Intendente). En la jurisdicción de las autoridades departamentales tienen vigencia tanto las normas municipales como las nacionales.
- 2.6 Constitución de la República, en el Art. 47, se establece que la protección del ambiente es de interés general. Las personas deberán abstenerse de cualquier acto que cause depredación, destrucción o contaminación graves al medio ambiente. La ley reglamentará esta disposición y podrá prever sanciones para los transgresores.
- 2.7 Ley N° 16.466/94, La Ley de Evaluación de Impacto Ambiental. Declara como interés general la protección de medio ambiente contra cualquier tipo de depredación, destrucción o contaminación, y plantea la obligatoriedad del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) para ciertas actividades o construcciones.
- 2.8 Ley N° 17.283/00, Ley General de Protección del Medio Ambiente. Declara de interés general la protección del ambiente, de la calidad del aire, del agua, del suelo y del paisaje; la conservación de la diversidad biológica y la prevención, eliminación, mitigación y la compensación de los impactos ambientales negativos, entre otros.
- 2.9 Decreto 349/05, Reglamentario de la Ley de Impacto Ambiental N°16.466 sancionada en 1994. Este Decreto reglamenta el procedimiento que debe seguirse para obtener la autorización ambiental que concede la DINAMA-MVOTMA para llevar adelante un emprendimiento de la Autorización Ambiental Previa (AAP). El Art. 2º del Decreto da una lista no taxativa de 34 acápite que se refieren a proyectos y obras con presencia física. A continuación se incluyen los numerales relacionados con las actividades potencialmente relacionadas con la operación:
 - a. En el numeral 1 se encuentra: construcción de carreteras nacionales o departamentales y toda rectificación o ensanche de las existentes, salvo respecto de las carreteras ya abiertas y pavimentadas, en las que la rectificación o ensanche deberá modificar el trazado de la faja de dominio público, con una afectación superior a 10 (diez) hectáreas.
 - b. En el numeral 3 se encuentra: construcción de nuevos puentes o la modificación de los existentes cuando implique realizar nuevas fundaciones.
 - c. En el numeral 13 se encuentra: extracción de minerales a cualquier título, cuando implique la apertura de minas (a cielo abierto, subterráneas o subacuáticas), la realización de nuevas perforaciones o el reinicio de la explotación de minas (a cielo abierto, subterráneas o subacuáticas) o perforaciones que hubieran sido abandonadas y cuya autorización original no hubiera estado sujeta a evaluación del impacto ambiental.
 - d. En el numeral 14 se encuentra: extracción de materiales de la Clase IV prevista en el Art. 7º del Código de Minería (Decreto de Ley N°15.242, del 8 de enero de 1981), de los álveos de dominio público del Río

Uruguay, Río de la Plata, Océano Atlántico y Laguna Merín, así como la extracción en otros cursos o cuerpos de agua en zonas que hubieran sido definidas como de uso recreativo o turístico por la autoridad departamental o local que corresponda.

- e. En el numeral 34 se encuentra: las actividades, construcciones u obras que se proyecten dentro de las áreas naturales protegidas que hubieran sido o sean declaradas como tales y que no estuvieren comprendidas en planes de manejo aprobados con sujeción a lo dispuesto en la Ley N° 17.234, de 22 de febrero de 2000.
- 2.10 Cuando un proyecto se encuentra incluido en el listado mencionado, su ejecución está condicionada a la obtención de la AAP. Para ello, el inicio del proceso se da cuando el emprendatario eleva al MVOTMA la intención de llevar adelante el proyecto de acuerdo con las formalidades de lo que se designa como comunicación de proyecto. Los proyectos pueden ser clasificados por DINAMA en las siguientes categorías:
- a. La Categoría “A” incluye a proyectos de actividades, construcciones u obras cuya construcción no presentaría impactos negativos, o si los presentara serían mínimos, dentro de lo tolerado y previsto por las normas vigentes. Estos proyectos no requieren la realización de un EIA, por lo que una vez clasificado el proyecto pasa automáticamente a resolución ministerial para expedición de la AAP.
 - b. La Categoría “B” incluye a proyectos de actividades, construcciones u obras que pudieran tener impactos ambientales moderados, o que afectarían parcialmente al entorno, o que podrían reducirse o eliminarse con medidas conocidas y de fácil aplicación. Estos proyectos requerirán un EIA sectorial.
 - c. La Categoría “C” incluye a los proyectos de actividades, construcciones u obras cuya ejecución pueda producir impactos ambientales negativos de significación cualitativa o cuantitativa, aún si tienen previstas medidas de prevención o mitigación. Estos proyectos requerirán un EIA completo.
- 2.11 Cuando un proyecto es clasificado por la DINAMA en los literales “B” o “C”, entonces el paso siguiente es elevar a la DINAMA la solicitud de AAP. La solicitud de AAP implica la presentación ante la DINAMA de los documentos del proyecto a nivel ejecutivo y el EIA suscrito por el técnico responsable ambiental ante la DINAMA. El alcance tanto de los documentos del proyecto como del EIA están detallados en la Guía de Solicitud de AAP². Una vez que la DINAMA ha finalizado el análisis técnico de la información presentada por el proponente y, de ser el caso, como resultado del intercambio técnico entre ambas partes se han realizado los ajustes y modificaciones solicitados por la Administración, el proyecto está en condiciones de ser puesto de manifiesto (etapa de participación pública). Para ello, la DINAMA solicitará al emprendatario la presentación del Informe Ambiental Resumen, en el que debe exponer en un lenguaje claro y accesible el contenido de los documentos del proyecto y del EIA. El periodo de puesta de manifiesto se inicia con la publicación por parte del emprendatario de los edictos previstos por la Ley, cuyo texto le es proporcionado por la Administración. Los edictos se publican en el Diario Oficial, en un diario de circulación nacional y otro de la localidad más cercana al emplazamiento del emprendimiento, anunciando que durante 20 días hábiles (a partir de la última de las mencionadas

² [Guía de Solicitud Ambiental Previa.](#)

publicaciones) estará a disposición de los interesados el Informe Ambiental Resumen del proyecto en cuestión. Por lo general el documento queda físicamente disponible en las oficinas de la DINAMA y en una o varias dependencias públicas (sean o no dependientes del MVOTMA) en la o las localidades más próximas al emplazamiento previsto para que el público acceda a él, lo conozca y pueda presentar por escrito sus consultas, apreciaciones, discrepancias, reclamos, etc. También suele publicarse en formato PDF en el sitio web oficial de DINAMA, para que pueda ser leído o bajado desde allí por quien así lo desee.

- 2.12 La instancia de audiencia pública manifiesto (etapa de participación pública) es obligatoria para los proyectos que hubieran sido categorizados como “C” y puede ser discrecionalmente solicitada por la Administración cuando la clasificación ha sido “B”. En la audiencia, el emprendatario o su representante técnico realiza una presentación del proyecto para los asistentes y luego DINAMA recoge las opiniones, consultas, reclamos, discrepancias, etc. que los asistentes deseen plantear, para su posterior análisis. Primero se recogen opiniones formuladas por escrito y son leídas a viva voz por los técnicos de la DINAMA. Luego se abre un espacio para realizar comentarios en forma oral, que son grabados para ser también considerados en el análisis que realiza la Administración a posteriori. Es importante recalcar que en la audiencia pública ni el emprendatario ni la Administración responden a ninguno de los planteos que allí se efectúe; la función de este evento es recoger inquietudes, no responder a ellas. Luego de la audiencia pública pueden abrirse nuevas instancias técnicas en que la DINAMA solicite información, modificaciones, etc. al emprendatario, y una vez concluida esta etapa la DEIA eleva al Sr. Ministro su recomendación acerca de la concesión de la AAP y de las condicionantes técnicas que eventualmente pudieran asociársele. La AAP o la denegación de tal autorización es emitida por resolución ministerial, y comunicada al emprendatario. El plazo de que dispone legalmente el MVOTMA para expedirse en relación a la AAP de un emprendimiento es de 120 días a partir del ingreso de la solicitud de AAP. El plazo se interrumpe cada vez que se solicita información complementaria o aclaratoria al emprendatario. Si al cabo de este periodo no hubiera resolución expresa por parte del ministerio, el silencio de la Administración deberá computarse como denegatoria ficta.
- 2.13 Con base a antecedentes de obras similares, se anticipa que DINAMA categorizará los proyectos del programa como de Categoría “A” de acuerdo a los requisitos nacionales, por lo que las obras de obras de rehabilitación, mejoramiento y/o mantenimiento no requerirán de EIA. Las actividades de gestión y manejo ambiental de la obra estarán sujetas al cumplimiento del manual ambiental para obras y actividades del sector vial del DNV (ver manual en siguiente [enlace](#))³.

C. Políticas ambientales y sociales del BID

- 2.14 Los proyectos de la muestra han activado las siguientes políticas: Política OP-102 de Acceso a la información y las Directrices B.01, B.02, B.03, B.05, B.06, B.07, B.11 y B.17 de la Política OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias, la Política OP-761 de Equidad de Género en el Desarrollo y la Política OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres. Este programa es categorizado como “B” por su potencial impacto ambiental y social.

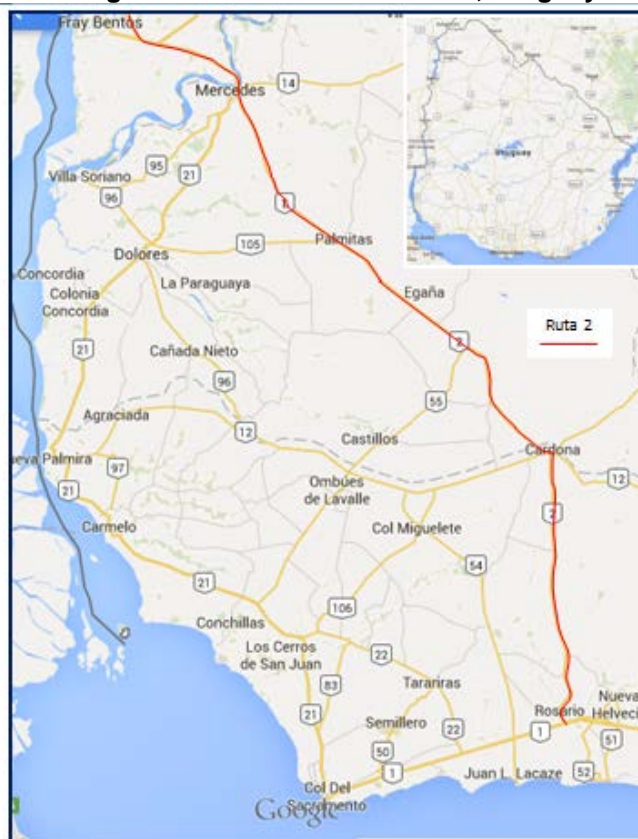
³ [Manual de Gestión Ambiental de la CVU.](#)

III. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES

- 3.1 Los aspectos ambientales y sociales de las obras viales se gestionan primeramente en caso de estar incluidas las obras en el Decreto 349/005 con la DINAMA, y en todos los casos directamente con la CVU a partir de su sistema de gestión integrado.
- 3.2 Las obras viales se desarrollarán en los corredores de las rutas 1, 2, 3 y 5. El programa comprende obras de rehabilitación y mantenimiento de tramos de las rutas principales. No se incluyen duplicaciones, solamente terceras vías en casos en que la mejora de la seguridad vial lo demande, y siempre dentro del derecho de vía.
- 3.3 Se prevé que los posibles impactos ambientales negativos generados por la construcción y operación de las obras sean de media a baja magnitud, localizados, de corto plazo, y para los cuales existen medidas de mitigación efectivas. Al no haber duplicación de calzada, se anticipa que no existirán afectaciones prediales y en consecuencia no se requerirán expropiaciones ni reasentamientos de familias o negocios, ni se intervendrán en áreas ambiental o socialmente sensibles.
- 3.4 La muestra representativa está compuesta por obras en la ruta 1 y ruta 2. En el caso de la última, se cuenta con estudios de ingeniería definitivos y está siendo licitada; los estudios de las obras en ruta 1 están siendo preparados. El tipo de intervenciones son similares en las obras de la muestra y en las obras que podrán incorporarse en el futuro como parte del programa de obras múltiples.
- 3.5 A modo de ejemplo, a continuación se describe los aspectos de gestión ambiental obligatorios para una de las obras de la ruta 2 (Mantenimiento por Niveles de Servicio Ruta 2 M/47) que forma parte de la muestra representativa del programa donde el procedimiento de licitación fue adelantado previamente a la aprobación del préstamo por parte del Banco. Los documentos de la licitación se encuentran disponibles en la página web de CVU, pliego M/474.
- 3.6 A modo de introducción, la ruta 2 fue abierta al tránsito en 1930, cuenta con pavimento bituminoso desde 1963, tiene una extensión de 180 km, y recorre los departamentos de Colonia, Soriano y Río Negro. En lo que respecta a su trazado, la ruta comienza en un entronque en la ruta 1 a 50 km de Colonia del Sacramento (capital del Departamento de Colonia) se dirige en sentido norte hacia la ciudad de Cardona, posteriormente se dirige hacia el noroeste y hacia la ciudad de Mercedes (capital del departamento de Soriano), atraviesa el Río Negro, llega a la ciudad de Fray Bentos (capital del departamento de Río Negro). Previo a la llegada a Fray Bentos existe un empalme hacia el puente internacional sobre el Río Uruguay Libertador General San Martín frontera con Argentina.

⁴ <https://www.cvu.com.uy/#/cvu-adjudicaciones-curso-inicio-1>.

Figura 1. Extensión de la ruta 2, Uruguay



3.7 En la siguiente tabla se observa el Tránsito Promedio Diario Anual (TPDA) en distintos tramos de la ruta, así como la distribución de estos valores por tipo de vehículo:

Tabla 1. TPDA ruta 2

Km inicio	Km fin	Descripción	TPDA	Autos	Omni bus	Cam. Med.	Cam. Semi	Cam. Pes.
182399	207300	Florencio Sanchez - Jose E. Rodo	3.002	1.849	90	496	147	420
207300	225000	Jose E. Rodo - Arroyo Corralito	3.002	1.849	90	496	147	420
225000	242800	Arroyo Corralito - Palmitas a+, R.105 a	3.002	1.849	90	496	147	420
242800	280200	Palmita (Ruta 105) - Mercedes	3.002	1.849	90	496	147	420
280200	301500	Mercedes - Acceso Sur a Fray Bentos	3.971	2.520	121	437	33	860
301500	308500	Acc. Sur F. Bentos - Pte. Gral. San Marti	2.286	1.177	6	259	171	673
301500	309899	Acceso Sur a Fray Bentos	1.932	1.569	97	173	54	39
305700	313000	Ramal Puerto Fray Bentos	2.286	1.177	6	259	171	673
307299	308500	Ruta 2 - Ramal Pto. Fray Bentos	1.932	1.569	97	173	54	39
287399	296399	Ramal R2 R24 (9K000, Ombucitos)	250	159	8	27	2	54

Fuente: CVU, 2014

3.8 El contrato denominado Mantenimiento por Niveles de Servicio Ruta 2 (M/47) tiene por objeto la gestión y conservación de los pavimentos, obras de arte, señalización y faja de dominio público por niveles de servicio en la sección de

la vía ente Cardona y el puente internacional San Martín. Los tramos de carretera se detallan a continuación:

Tramo	Descripción	P. inicial	P. final	Longitud
1	Florencio Sánchez - Sta catalina	182k400	195k900	13k500
2	Sta Catalina (planta urbana)	195k900	197k600	1k700
3	Sta catalina - Rodó	197k600	207k000	9k400
4	Rodó (planta urbana)	207k000	209k650	2k650
5	J. E. Rodó - A° Corralito	209k650	225k000	15k350
6	A° Corralito - Palmitas (Ruta 105)	225k000	242k800	17k800
7	Palmitas (Ruta 105) - Mercedes (277km000)	242k800	277k000	34k200
8	Mercedes (planta urbana)	277k000	279k500	2k500
9	Mercedes - Acceso Sur a Fray Bentos	279k500	301k500	22k000
10	Acceso Sur a Fray Bentos-Paso de frontera	301k500	307k500	6k000
11	Paso de frontera - Puente Gral. San Martin	307k500	308k500	1k000
12	Acceso Sur a Fray Bentos	301k500	308k500	7k000
13	Ramal Puerto Fray Bentos	305k700	313k000	7k300
14	Ruta 2 - Ramal Puerto Fray Bentos	307k300	308k500	1k200

- 3.9 En la sección 1 del pliego (instrucciones a los licitantes) se menciona explícitamente que uno de los documentos de la licitación es el manual ambiental del sector vial. En la sección 5 del pliego, condiciones generales de la licitación, ítem 49, se presenta el rubro recuperación ambiental donde se menciona:

*"Junto con el Acta de replanteo, el Contratista deberá presentar para su aprobación, a la Dirección de Obra y al Contratante el **plan de gestión ambiental y un plan de contingencias**, en el que deberán constar como mínimo las medidas a aplicar para prevenir la ocurrencia de derrames, incendios y accidentes, así como las responsabilidades y formas de actuación en caso de que ocurrieran, incluyendo las acciones requeridas para minimizar el daño ambiental, una lista de contactos claves (bomberos, servicio de limpieza de derrames, etc.), y los planes de comunicación interna y externa); capacitar a su personal en la aplicación de las medidas previstas en el plan, tanto si se trata de personal permanente como contratado; presentar a la Dirección de obra y al Contratante la constancia de haber realizado dicha capacitación, incluyendo la nómina del personal capacitado; presentar para su aprobación, a la Dirección de Obra y al Contratante, un estudio y plan de seguridad de la obra, antes de la implantación de la misma; deberá incluir en sus informes trimestrales, el listado de los accidentes ambientales ocurridos en el período la evaluación posterior al accidente y de la eficacia de la capacitación brindada a su personal en la aplicación de las medidas previstas en el plan.*

La empresa Contratista debe estar dispuesta a la realización de simulacros de respuesta ante lo estipulado en su Plan de Contingencias, en caso de ser requerido por la CVU.

El Contratista deberá cumplir con las especificaciones contenidas en las Especificaciones Ambientales Generales del Manual Ambiental para Obras y Actividades del Sector Vial de la DNV así como las Especificaciones del Manual de los Sistemas de Gestión Integrados y documentos aplicables asociados de CVU, considerándose los costos de todos estos trabajos incluidos en el rubro 71 denominado "Recuperación ambiental", cuyo importe sin impuestos ni leyes sociales no podrá ser inferior al 3% del monto del contrato sin impuestos ni leyes sociales.

Si no se cotiza este rubro o se cotiza por debajo del 3%, la oferta será rechazada.

Se pagará de la siguiente forma: (a) El 50% durante el desarrollo de la obra y proporcionalmente al avance de la misma, en función del cumplimiento del Plan de gestión ambiental presentado al inicio del contrato y oportunamente aprobado y sujeto a la no existencia de no conformidades pendientes; (b) El 50% a la recepción definitiva del contrato, en función del cumplimiento del Plan de recuperación ambiental oportunamente aprobado.

El Contratista deberá presentar semestralmente al Contratante los Informes de las Auditorías Internas y/o Externas de su Sistema de Gestión Ambiental. La no presentación de dicha documentación generará una no conformidad y habilitará al Contratante a realizar las auditorías correspondientes, quedando el Contratista sujeto a la responsabilidad del levantamiento de las No Conformidades que puedan surgir de las mismas.

Señalización de obra - Estos trabajos se cotizarán en el rubro "Señalización de Obra" (unidad "global"), cuyo importe sin impuestos ni leyes sociales no podrá ser inferior al 0,5% del monto del total de las obras obligatorias del contrato sin impuestos ni leyes sociales. Si no se cotiza este rubro o se cotiza por debajo del 0,5%, la oferta será rechazada."

De lo anterior surge la obligatoriedad de la presentación del plan de gestión ambiental y un plan de contingencias junto con el acta de replanteo. Por otra parte el Contratista deberá cumplir con lo establecido Manual Ambiental para Obras y Actividades del Sector Vial de la DNV y las Especificaciones del Manual de los Sistemas de Gestión Integrados y documentos aplicables asociados de CVU. Los costos del rubro Recuperación ambiental no podrán ser inferiores al 3% del monto del contrato sin impuestos ni leyes sociales, en caso de que lo sean es causante del rechazo de la oferta. Finalmente el Contratista debe presentar al Contratante los Informes de las Auditorías Internas y/o Externas de su Sistema de Gestión Ambiental semestralmente.

En la sección 7 del pliego, punto 2.3.5, se plantea específicamente que el contratista llevará una bitácora de obra en donde registrará diariamente los hechos o actos más relevantes que ocurran durante la ejecución del contrato relativo al mantenimiento, ejecución de obras, medio ambiente, accidentes, etc. En el punto 2.3.7 de la misma sección, se menciona que se deberán presentar los informes ambientales de acuerdo a lo dispuesto en el Manual Ambiental para obras viales. El incumplimiento en tiempo y forma de la presentación de los informes y demás detallados en esta cláusula, se sancionará aplicando una multa equivalente a US\$100 por día y por informe, hasta su presentación en forma a exclusivo juicio del Concedente. En el punto 3.3 las evaluaciones programadas de frecuencia semestral, se plantea que luego de finalizadas las obras de puesta a punto, se procederá a realizar la Primera Evaluación Semestral y luego cada seis meses se realizará una evaluación semestral del Contrato para evaluar y cuantificar el Nivel de Servicio global de Contrato y de cada uno de los tramos. Se plantea que en este punto que se evaluará en esta ocasión el cumplimiento de la Gestión Ambiental según los planes presentados por el contratista y de acuerdo al Manual Ambiental. En la sección 7 sobre "Multas por incumplimientos" se plantea que los incumplimientos relacionadas con el medio ambiente, serán penalizadas directamente, sin otorgar tiempo de respuesta, con una multa de U\$S200 por día.

- 3.10 Fuera de los aspectos específicos de esta licitación vale mencionar que se deberá cumplir con los aspectos establecidos en el sistema de gestión

integrado, en el marco del esquema de comunicación DNV - Contratista establecido en el documento.

- 3.11 El programa propuesto tendrá impactos positivos, tanto en términos económicos como sociales y ambientales, con la mejora inicial y el mantenimiento de las condiciones de la superficie de rodadura que conservarán el patrimonio vial del país, disminuirán los costos de transporte y tiempos de viaje no solamente para el transporte de cargas pero también para el transporte de pasajeros.
- 3.12 Por otra parte, las obras a ser comprendidas en la operación deberán considerar en su diseño y construcción aspectos relativos a la seguridad vial, aspecto al que se le asigna un lugar muy especial, habiendo un componente específico para abordar el tema.
- 3.13 En particular en lo que respecta a la DNV, el manual ambiental para obras es un anexo a los pliegos de todas las licitaciones. Todas las especificaciones relativas a la gestión y recuperación ambiental de la obra están contenidas en los pliegos de licitaciones de obras viales. El manual ambiental para obras y actividades del sector vial de la DNV mencionado, ofrece lineamientos y especificaciones ambientales generales a los proyectistas y contratistas de obras viales, a fin de contribuir a la protección del ambiente inserto en el área de influencia de los proyectos viales. El manual establece las medidas que se deben tomar para mitigar los impactos sobre el ambiente, causados por las obras viales, tanto en las fases de proyecto y construcción como de rehabilitación y/o mantenimiento durante la operación de las carreteras.
- 3.14 En lo que respecta a la CVU, ésta exige la implementación y certificación de sistemas de gestión ambiental según la Norma ISO 14001:2004 a los contratistas de obras y mantenimiento viales.
- 3.15 Las contrataciones son realizadas por la CVU con sus propios pliegos y contratos tipo que están publicados en su web y en ellos se exige a los contratistas y a los directores de las obras el cumplimiento del manual de sistemas de gestión integrados, manual de mejores prácticas ambientales⁵ y manual de procedimientos para el control de obras viales publicados en la web de la CVU.
- 3.16 El manual ambiental para obras y actividades del sector vial de la DNV establece la obligatoriedad para el contratista de elaborar Informes Trimestrales de Gestión Ambiental (ITGA), además del Plan de Gestión Ambiental (PGA) y del Plan de Remediación Ambiental (PRA). Si bien todos estos documentos deben ser evaluados y aprobados por la Dirección de Obra (DDO) previo envío por éstos a la CVU, el contratista deberá enviarlos a la CVU simultáneamente con el fin de optimizar los tiempos de presentación. En caso de que la DDO detecte observaciones a dichos documentos, deberá comunicarlo a la CVU y enviar el documento aprobado. En caso contrario se considerará cómo válida la versión enviada por el contratista.
- 3.17 El control de dichos documentos se registra en el sistema de gestión integrada de la CVU. En el mismo, se documenta la recepción por parte de la CVU del PGA, PRA, ITGA y de los Informes Mensuales, además del Plan de

⁵ En el marco de su sistema de gestión integrado, la CVU cuenta con un manual de mejores prácticas ambientales donde se expresan los lineamientos principales de la correcta gestión ambiental a nivel de obras viales donde se abordan entre otros los siguientes aspectos: planes de gestión ambiental, plan de remediación ambiental, respuesta ante contingencias y emergencias, y monitoreo e indicadores de gestión ambiental.

Contingencia (PC) y el Informe Ambiental Final. La presentación de dicha documentación debe efectuarse según lo estipulado en cada pliego de condiciones en particular.

- 3.18 Por otra parte se prevé en el marco de la operación, la realización de auditorías ambientales llevadas a cabo por personal contratado por la CVU, de todos sus contratos. Estas pueden ser realizadas al inicio, durante y/o al finalizar cada obra.
- 3.19 Finalmente, vale mencionar que todos los contratos de la CVU cuentan con un rubro recuperación ambiental que es pago, si y solo si, no existen no conformidades ambientales, de acuerdo a lo establecido en sus pliegos. Con el fin de asegurar el cumplimiento del Plan de Remediación Ambiental, los DDO previo a la firma del acta de inspección previa a la recepción provisoria deben solicitar a la CVU la ejecución de las auditorías ambientales de cierre. En el procedimiento de auditorías ambientales se establecen las directrices para la realización de las mismas. Por otra parte la recepción provisoria de las obras y la liberación del saldo del rubro recuperación ambiental está condicionada a que no haya no conformidades pendientes en la auditoría de cierre de la misma.

IV. DEBIDA DILIGENCIA AMBIENTAL Y SOCIAL

- 4.1 Dado a que el programa está siendo diseñado como un préstamo de inversión de obras múltiples, como parte de la debida diligencia, el Banco analizará los aspectos ambientales y sociales de todo el programa en dos niveles: (i) un análisis específico de los proyectos que comprenden la muestra representativa; y (ii) la definición de los criterios, requerimientos y el proceso de evaluación y análisis para los proyectos restantes del programa.
- 4.2 Como parte de la evaluación de la muestra representativa de proyectos del programa se revisarán los estudios de impacto ambiental correspondientes a la DINAMA y de ser necesario se complementarán para que estos cumplan con las previsiones de las políticas del Banco. Para proyectos futuros se preparará un Marco de Gestión Ambiental y Social (MGAS) integrando los elementos de gestión de la CVU y la DNV para atender los requerimientos de las políticas del Banco. El MGAS definirá los criterios, requerimientos y el proceso de evaluación y análisis para los proyectos restantes del programa, el cual servirá para que el Banco de su no objeción relacionada a aspectos ambientales y sociales posterior a la aprobación del préstamo.
- 4.3 El equipo de proyecto realizará las siguientes actividades de debida diligencia enfatizándose en los tramos de la muestra:
 - a. Evaluación de cumplimiento de los tramos representativos del programa con las políticas ambientales y sociales del Banco, incluyendo la Política OP-102 sobre Acceso a la Información; Política OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias y la Política OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres.
 - b. Evaluación del cumplimiento de los tramos representativos del programa con las leyes y normas ambientales, sociales, laborales, de salud ocupacional tanto a nivel federal como estatal y municipal (leyes, regulaciones, estándares, permisos, autorizaciones, etc.). En particular, se realizará el seguimiento en lo que respecta a la obtención de las autorizaciones ambientales de los proyectos de la muestra, así como el cumplimiento de las condiciones establecidas en éstas.

- c. Evaluación integral del proyecto para confirmar que los impactos directos, indirectos, y acumulativos si los hubiese han sido apropiadamente identificados y analizados, en particular:
 1. Se profundizará el análisis de posibles impactos directos e indirectos sobre hábitats naturales.
 2. Se evaluará las medidas para evitar la erosión, transporte de materiales y sedimentación en los cauces de aguas superficiales y subterráneas.
 3. Se evaluará en forma detallada los sitios para la disposición final de materiales sobrantes o vertederos, sitios de préstamo, plantas industriales, campamentos temporales y permanentes, etc.
 4. Aunque no se anticipa, pero de ser aplicable, se documentará el proceso de adquisición de tierra y en particular, la magnitud absoluta y relativa de su afectación, el proceso de consulta que se llevó con propietarios y/o usufructuarios para informarlos de sus derechos y opciones de indemnización así como los criterios que se utilizaron para determinar el monto y modo de indemnización según el tipo de terreno.
 5. Se revisarán las cláusulas contractuales y los documentos de la licitación para asegurar que los contratistas cumplirán con los estándares principales de trabajo, las leyes laborales y normas de seguridad ocupacional; que no existan criterios salariales diferentes entre hombres y mujeres para los trabajos equivalentes; y en la medida de lo posible, maximizar el empleo personal local, siempre que se cumplan los requisitos técnicos y de eficiencia del proyecto, sin discriminación por género ni etnia.
- d. Identificación de pasivos socio ambientales críticos de la muestra de proyectos.
- e. Revisión de aspectos de diseño de la muestra representativa del Programa, particularmente el análisis de las alternativas de los contornos urbanos, para evaluar sus repercusiones ambientales así como el diseño y operación de obras hidráulicas con un enfoque de adaptación al cambio climático.
- f. Evaluación del manual ambiental para obras y actividades del sector vial del DNV y planes asociados de salud ocupacional y de contingencias para confirmar que los impactos potenciales negativos del proyecto serán manejados adecuadamente durante sus fases de construcción, operación y mantenimiento, así como que existe suficiente presupuesto y recursos humanos para su implementación.
- g. Revisión de los procesos de consulta propuestos, así como el análisis de los sistemas para proveer información a la opinión pública.
- h. Análisis del desempeño de la DNV, específicamente en la gestión ambiental y social de otras operaciones financiadas previamente por el Banco y de su capacidad (personal, recursos, planes de capacitación, etc.). Se identificarán lecciones aprendidas en la operación UR-L1022, y se incorporarán estos aspectos a la presente operación. Se hará énfasis en los planes y procedimientos, responsabilidades, recursos disponibles, actividades de capacitación, de auditoría y supervisión de forma de asegurar que la muestra y en general el programa sea ejecutado adecuadamente desde las perspectivas ambiental y social.

- i. Revisión de las especificaciones y cláusulas contractuales en las bases de licitación.
 - j. Evaluación del sistema de captura y procesamiento de quejas y reclamos.
- 4.4 Durante la debida diligencia del programa el Banco asesorará al ejecutor para preparar el MGAS a ser implementado por el mismo. El MGAS se adecuará con base al documento preparado por el Banco para operaciones de transporte de obras múltiples y los elementos de gestión de la CNV y la DNV. El equipo consolidará los análisis realizados en los puntos anteriores en un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) a ser presentado conjuntamente con la Propuesta de Desarrollo de la Operación (POD) donde se profundizarán los aspectos relativos a la vinculación CVU-DNV en relación a la gestión ambiental de la operación.

ÍNDICE DE TRABAJO SECTORIAL CONCLUIDO Y PROPUESTO

Temas	Descripción	Fechas esperadas	Referencias y links a archivos técnicos
Estrategia de País con Uruguay 2010 - 2015	La estrategia apoya las siguientes áreas estratégicas: (i) transporte; (ii) energía; (iii) agua y saneamiento y residuos sólidos; (iv) ciencia y tecnología; (v) protección social; (vi) educación y formación laboral; (vii) agroindustria; (viii) exportación de servicios; (ix) gestión y finanzas públicas; y (x) desarrollo urbano y seguridad	Concluido	#39666913
Nota técnica de logística	Mejorar la integración nacional y regional, y disminuir los costos de operación y transporte	Concluido	#39666924
Análisis de costos de los proyectos y viabilidad económica	Se realizará el análisis de factibilidad técnico-económico para los proyectos de la muestra del programa	Agosto 2015	n/a
Análisis institucional de la Corporación Vial del Uruguay (CVU)	Se realizará el análisis institucional de la CVU y del Ministerio	Agosto 2015	n/a
Aspectos socio ambientales	Análisis ambiental y social del programa Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) del programa	Agosto 2015	n/a
Análisis financiero de la CVU	Análisis de capacidad financiera de la CVU y riesgo fiscal	Agosto 2015	n/a

CONFIDENCIAL

¹ La información contenida en este Anexo es de carácter deliberativo, y por lo tanto confidencial, de conformidad con la excepción relativa a “Información Deliberativa” contemplada en el párrafo 4.1 (g) de la “Política de Acceso al Información” del Banco (Documento GN-1831-28).