

PROYECTO FERROVIARIO

REHABILITACIÓN DEL TRAMO ALGORTA - FRAY BENTOS, URUGUAY

Rehabilitación de 141 km de vías férreas ya existentes, en el litoral de la República Oriental del Uruguay

Inversión estimada: USD 100 – 110 MM

Plazo estimado de construcción: 24 meses

Gastos de mantenimiento anual estimado: USD 420 mil

Período de contrato: 30 años

Pago por disponibilidad, sin riesgo de demanda de mercado

Pago por disponibilidad (referencia): USD 17MM por año

Cuatro tipos de indicadores:

- 1) Disponibilidad
- 2) Atención ante incidencias o eventos
- 3) Calidad
- 4) Gestión integral de la infraestructura

Adjudicación: Menor pago por disponibilidad



Fuente imagen: <http://commons.wikimedia.org/>

PROYECTO FERROVIARIO

REHABILITACIÓN DEL TRAMO ALGORTA - FRAY BENTOS

ANTECEDENTES

La infraestructura ferroviaria del país fue desarrollada principalmente a principios del siglo pasado. Diferentes etapas del desarrollo del país, así como distintas gestiones del modo ferroviario, han llevado, luego de extensos períodos de falta de inversión y de mantenimiento, a una situación actual en la cual la infraestructura existente no responde en general a los requerimientos mínimos.

OBJETIVO DEL PROYECTO

La situación actual de la infraestructura ferroviaria en el Uruguay se contrapone con lo que son las necesidades crecientes del país, determinadas por el crecimiento de la actividad agroindustrial. En este sentido, el gobierno busca reactivar el transporte por ferrocarril, de manera que se constituya en una alternativa atractiva para el movimiento de carga masiva.

Con este fin, el gobierno se encuentra llevando a cabo un proceso para la reactivación del modo ferroviario, que incluye una recuperación de la infraestructura de vías férreas Montevideo – Rivera y Piedra Sola – Algorta – Paysandú. Este proceso resulta clave, a su vez, para el cumplimiento del objetivo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de impulsar el desarrollo del país como centro logístico regional.

La mejora de la infraestructura ferroviaria permitirá atender una demanda insatisfecha actual, que se estima en 915 mil toneladas de madera al año, reduciendo el uso del transporte carretero, con el consiguiente desgaste en la infraestructura vial, una mayor peligrosidad, accidentalidad y emisión de gases contaminantes. Esta vía podría, además, atender posibles requerimientos futuros de nuevos emprendimientos, que dirijan su producción al puerto de Fray Bentos.



Fuente imagen: <http://commons.wikimedia.org/>

LA INVERSIÓN

AFE ha decidido trabajar en conjunto con la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) para la estructuración de un proyecto de participación público-privada (PPP) con el fin de atender la recuperación del tramo ferroviario que une Algorta, en el departamento de Paysandú, con Fray Bentos, capital de Río Negro. Este tramo tiene una extensión de 141 km y prácticamente la totalidad del mismo se ubica dentro del departamento de Río Negro.

La vía del ramal Fray Bentos está fuera de servicio desde el año 2010. La característica general del tramo es de vía asentada sobre la tierra, sin balasto. Será necesaria su renovación completa: plataforma, drenajes y cunetas, durmientes y rieles, sin que se requiera cambio en el trazo ni expropiaciones.

EVALUACIÓN

Se ha elaborado un modelo económico financiero con los flujos de caja de una sociedad contratista, que permite estimar los pagos que hacen viable el esquema de pago por disponibilidad propuesta para esta PPP. Este pago se dimensiona de manera tal que se alcancen los siguientes objetivos:

- Cubrir los costos de inversión y mantenimiento
- Hacer frente al servicio de la deuda, en un plazo máximo determinado, y cumpliendo con unos ratios mínimos de cobertura del servicio de la deuda
- Obtener rentabilidad de los capitales aportados por los socios, de acuerdo a lo que se estima para proyectos similares

El modelo económico financiero se ha realizado aplicando:

- Los parámetros contables y fiscales actualmente en vigor en Uruguay
- Un periodo del contrato de 30 años
- Plazo de construcción de 24 meses, incluyendo 6 meses de elaboración de proyectos
- Una estructura financiera inicial consistente en capital y deuda en una proporción de 30/70 con una amortización anticipada contra una emisión de bonos.

Como resultado del estudio de pre factibilidad, en el que se estimó una inversión total de USD 109 millones y un costo de mantenimiento anual de USD 420.000, el pago por disponibilidad sería de US\$ 17,3 millones por año.

MECANISMO DE PAGO

El pago por disponibilidad podría estar sujeto a descuentos, de acuerdo con cuatro tipos de indicadores, cuyo detalle está en las Bases Técnicas:

Disponibilidad: El contratista contará con periodos para hacer mantenimiento. Fuera de éstos, la infraestructura debe estar disponible, salvo excepciones como: decisiones del operador de la vía o del contratante, incidentes que no sean responsabilidad del contratista, fuerza mayor.

Atención ante incidencias o eventos: Existe la obligación de brindar atención (4 horas), solución simple (24 horas) y solución compleja (1 semana) hasta que se restablezca la disponibilidad. El pago por disponibilidad no tendrá descuentos si la contratista actúa en los tiempos establecidos, ante incidentes que no sean de su responsabilidad.

Calidad: Refiere a diez indicadores: Conservación de taludes, Drenajes, Balasto, Durmientes, Riel y geometría de la vía, Juntas y sujeciones, Cruzamientos y cambios de vía, Limpieza de la plataforma, Señalización y accionamiento de cambios de vía, Pasos a nivel.

Gestión integral de la infraestructura: Mantener una base de datos de toda la infraestructura. Monitoreo y reconocimiento del estado: Auscultación, recorridas a pie, recorridas en cabina.

ADJUDICACIÓN

Se adjudicará a la empresa que solicite menor pago por disponibilidad, sujeto a que cumpla con los requisitos de experiencia y solvencia, presente su oferta técnica completa, que la oferta económica no contenga valores anormales o desproporcionados, y que el Plan Económico Financiero presentado esté correctamente elaborado. Estos y otros requisitos están detallados en el Pliego de Condiciones Administrativas.