

Proyecto ferroviario bajo modalidad PPP

● POR PEDRO BELLOCQ, SOCIO DEL ESTUDIO JURÍDICO SCELZA & MONTANO

A comienzos de 2016, el gobierno uruguayo lanzó tres proyectos bajo modalidad PPP: dos proyectos de infraestructura vial y el proyecto ferroviario, que comentaremos en esta nota. El proyecto ferroviario consiste en la reconstrucción y mantenimiento del tramo de la vía férrea que va desde Algorta, en el departamento de Paysandú, al puerto de Fray Bentos, capital de Río Negro. El ramal tiene una extensión de 141 km y desde el 2010 se encuentra fuera de servicio.

La apertura de ofertas se realizará el 23 de junio de 2016 a las 14 h, salvo que haya una prórroga. La red ferroviaria de Uruguay fue construida mayoritariamente a principios del siglo 20. Cuenta con una extensión de 3073 km, de los cuales hoy en día aproximadamente la mitad se encuentran fuera de operación, debido a una falta de inversión y mantenimiento.

El objetivo del proyecto es reactivar el ramal Algorta-Fray Bentos para convertirlo en una alternativa

atractiva para el movimiento de carga. La idea es que se pueda transportar, por ejemplo, madera desde zonas de producción hasta la planta de UPM y el acopio de Montes del Plata en Mbopicuá, así como granos y fertilizantes. El proyecto permitirá dar acceso por ferrocarril a los puertos de Montevideo y Río Grande en Brasil.

Se trata de un proyecto bajo modalidad PPP. Recordemos que en julio de 2011 se aprobó la ley de PPP (Nº 18 786), que fue reglamentada por los decretos 17/012 y 280/012. En 2013, se aprobó el decreto 45/013 que permite aplicar los beneficios fiscales previstos en el marco de la Ley de Promoción de Inversiones a los contratos de PPP.

A la luz de la experiencia del primer contrato de PPP¹, en setiembre de 2015 de promulgó el decreto 251/015, que busca precisar mejor las competencias de los distintos organismos intervinientes en el proceso, para hacerlo más ágil y efectivo.

Los contratos de PPP son aquellos en los que una administración pública encarga a un privado, por hasta un período de hasta 35 años, la financiación, construcción, operación y financiamiento de una estructura.

Bajo la modalidad PPP, el privado cobra una vez que la infraestructura está en operación. Los contratos de PPP buscan que los distintos riesgos sean soportados por la parte (el Estado o el privado) que está mejor preparada para soportarlo.

Volviendo al proyecto ferroviario, en este caso la entidad contratante es la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE). Se trata de un contrato a 30 años. Se estima un plazo para el diseño y construcción de 36 meses.

De acuerdo a los estudios de prefactibilidad, se estima que el proyecto va a requerir una inversión de aproximadamente USD 110 millones y un costo anual de mantenimiento de USD 420 mil.

1 El 9 de junio de 2015, es decir, cuatro años después de la sanción de la ley, se firmó el primer contrato de PPP, para el diseño, financiación, construcción, equipamiento de una cárcel para 1960 reclusos, así como la prestación de servicios de mantenimiento, limpieza, alimentación, lavandería y venta de artículos de almacén (el Estado conserva los servicios de seguridad, salud y educación). El proyecto fue adjudicado al consorcio Unidad Punta de Rieles formado por Teyma, Instalaciones Inabensa y Gollard Cattering Group y actualmente se encuentra en fase de construcción. El proyecto se financia con un 79 % de deuda y 21 % de equity (PPP – Octubre 2015, Uruguay XXI). La deuda se estructuró por medio de una emisión de obligaciones negociables en UI, que fueron colocadas al BPS y cuatro AFAPS.

El proyecto comprende el diseño, financiación, reconstrucción y mantenimiento de la vía férrea. En primer lugar, el privado debe diseñar eficientemente la nueva vía férrea, tomando en cuenta el estado actual de la vía, las condiciones del terreno y el marco legal y medioambiental. En segundo lugar, debe obtener y estructurar el financiamiento de las obras. En tercer lugar, debe construir la vía férrea y acondicionamientos asociados, cumpliendo con los niveles de servicio exigidos en la memoria técnica del pliego. Por último, debe mantener la infraestructura durante 30 años, cumpliendo con los niveles de servicio especificados en el pliego.

Durante la vigencia del contrato, AFE realizará pagos regulares por disponibilidad de la infraestructura (PPD), independientemente del tráfico efectivo. De esta forma el privado no corre el riesgo de demanda sino que cobra por el mero hecho de tener la infraestructura disponible. El PPD equivale al valor ofertado por el privado, ajustado por la disponibilidad efectiva y la calidad del estado de la infraestructura. Para ello se definen estándares que deben ser cumplidos por el privado, bajo pena de que se le hagan descuentos.

Los oferentes deberán cotizar en su oferta económica el monto máximo diario, expresado en UI (sin incluir IVA), a percibir por parte de AFE como contraprestación. El valor máximo de la oferta

no podrá superar 444 503 UI (sin incluir IVA).

Se adjudicará el proyecto al oferente que oferte el menor pago por disponibilidad (PPD), siempre y cuando cumpla con los antecedentes requeridos, presente un plan económico financiero consistente y cumpla con el resto de los requisitos exigidos en el pliego.

Hoy nadie duda de que Uruguay no puede postergar determinadas obras de infraestructura. Pero por otro lado, el Estado tiene serias restricciones presupuestales que le impiden disponer de recursos para realizar obras con los esquemas tradicionales. En este contexto, las PPP parecen ser un mecanismo que permitan concretar la realización de estos proyectos. Las empresas que pretendan participar en las obras de infraestructura de los próximos tiempos no les queda más remedio que estudiar y entender el sistema para detectar oportunidades de negocio.