

Proyecto Ferrocarril Central

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

Desde un primer momento, UPM puso como una de las condiciones para instalar su segunda planta de celulosa en las proximidades de Paso de los Toros, que el Estado uruguayo asuma el costo de la infraestructura ferroviaria necesaria.

Así nació el proyecto Ferrocarril Central, el cual plantea enormes desafíos para todos los actores involucrados. En primer lugar, porque Uruguay no tiene experiencia en el desarrollo y ejecución de proyectos ferroviarios de este tipo. En segundo lugar, por su tamaño (se estima una inversión de aproximadamente USD 600 millones) que incide en muchos aspectos, entre otros en el perfil de oferentes y en las particularidades de la financiación. Respecto al perfil de oferentes, no hay empresas nacionales capaces de ejecutar el proyecto por sí solas. Por tanto, los oferentes serán o bien contratistas internacionales o bien empresas locales consorciadas con contratistas internacionales. Respecto a la financiación, se espera que no sea financiada por una única entidad sino por un *pool* que las agrupe para compartir el riesgo.

En diciembre de 2016, el Ministerio de Transporte y Obras Pú-

blicas (MTO) lanzó la Licitación Pública Internacional 35/2017, que tiene por objeto la contratación para el tramo ferroviario "Puerto de Montevideo – Paso de los Toros".

Es interesante destacar que antes de publicar los Pliegos, el MTO circuló entre potenciales contratistas el borrador de los Pliegos para que puedan hacer sus aportes y sugerencias de cambios, algunos de los cuales fueron recogidos en la versión final.

El Ferrocarril Central tendrá una extensión de 273 km, a la que se suma un tramo inicial de 26 km en el ingreso al Puerto de Montevideo. El proyecto contempla una docena de vías secundarias para cruces de trenes y más de 40 puentes. Las vías deberán tener capacidad para transportar hasta 22 toneladas por eje, permitiendo transportar 4,5 millones de toneladas al año. Se estima que los trenes vayan de Paso de los Toros a Montevideo en aproximadamente seis horas.

Si bien el Ferrocarril será principalmente utilizado por UPM para transportar la celulosa, se prevé que pueda ser utilizado por otras empresas para transportar su carga (madera, granos, contenedores, combustible, etc.).

Para no sobrepasar los límites establecidos de contratación bajo modalidad PPP, el Pliego prevé la celebración de dos contratos:

a) Un contrato bajo modalidad PPP, cuyo objeto es el financiamiento, diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. Este contrato estará regido por la normativa de PPP.

b) Un contrato de obra pública "clásica", cuyo objeto consiste en el diseño, construcción y rehabilitación de Obras Adicionales. Este contrato estará regulado por las normas propias del contrato de obra pública.

Así es que el adjudicatario recibirá dos retribuciones:

a) Una retribución por el contrato de PPP. En tal sentido, el oferente deberá indicar el monto máximo diario, expresado en dólares estadounidenses sin decimales, sin incluir IVA, a percibir del MTO como contraprestación por las labores y servicios objeto de este contrato, bajo la modalidad de Pago por Disponibilidad (PPD). El PPD supone el pago independientemente del tráfico existente. A su vez, el PPD = valor de la oferta, ajustado en base al nivel de disponibilidad

efectiva y calidad del estado de la infraestructura, de acuerdo a los índices de ajustes establecidos en las condiciones técnicas. El Pliego establece un monto máximo de PPD (USD 429 425) que no podrá ser superado por el oferente.

b) Otra retribución por el contrato de Obras Adicionales, la que se realizará por certificación y avance de obra. En este caso, se abonarán en pesos uruguayos.

El plazo del contrato de PPP será de 18 años. El adjudicatario cuenta con 36 meses, contados a partir de la firma de los contratos para obtener la puesta en servicio de la infraestructura.

Los antecedentes financieros requeridos y la experiencia que deben acreditar los oferentes son exigentes. Con respecto a los antecedentes financieros requeridos, entre otros requisitos, los oferentes deberán acreditar un Patrimonio Neto de al menos USD 120 millones. Asimismo, los oferentes deberán presentar experiencia en la financiación de al menos cinco infraestructuras públicas, en los últimos 10 años, siendo el importe financiado de al menos uno de ellos de USD 300 millones.

Con respecto a la experiencia, los oferentes deberán acreditar haber ejecutado y administrado en los últimos diez años al menos tres contratos de construcción y mantenimiento con un presu-

puesto mayor a USD 200 millones y debiendo totalizar entre todos un importe superior a USD 800 millones. La oferta debe acreditar experiencia en el diseño y construcción de infraestructuras ferroviarias y civiles de acuerdo a lo previsto en los Pliegos.

El criterio para la determinación de la oferta ganadora no considera únicamente el precio ofertado. Se pondera positivamente la fabricación local de los durmientes necesarios para el proyecto. Asimismo, se prevé la asignación de un puntaje correspondiente a la evaluación técnica de la oferta.

La presentación de ofertas está prevista para el día 9 de abril de 2018, salvo que se disponga alguna prórroga. Como decíamos al comienzo, los desafíos que plantea el proyecto son muy importantes. El Ferrocarril Central es una excelente oportunidad para mostrarle al mundo que Uruguay está capacitado para desarrollar y ejecutar grandes proyectos de infraestructura. Ojalá que así sea.