



CORPORACION

NACIONAL PARA EL DESARROLLO

· ORGULLOSOS DE SER PARTE ·

CORREDOR VIAL 21-24

CORREDOR VIAL 21-24

1 RESUMEN

Modalidad del contrato:

Diseño, construcción, financiamiento, operación, y transferencia.

Licitación:

Internacional

Variable de adjudicación:

Pago por Disponibilidad + Peaje Sombra

Plazo estimado del contrato:

20 años

Inversión inicial estimada:

Entre 64 y 92 millones de dólares

Inversión total del Proyecto:

Entre 165 y 235 millones de dólares

Mecanismos de pago:

Pago por disponibilidad trimestral y anual en Unidades Indexadas

Regulación del contrato:

Por estándares de servicio

2. ¿POR QUÉ INVERTIR EN TRANSPORTE?

Uruguay ofrece a los inversores localizarse en un punto estratégico de América del Sur, con las mejores conexiones para establecer una base logística en el corazón de la región más rica del continente. Uruguay cuenta con un posicionamiento estratégico donde los ríos Paraná, Río de la Plata y Uruguay convergen con el Océano Atlántico. Además, cuenta con la red de carreteras más densa de América Latina. Por Uruguay circula el 65% de las mercaderías en tránsito de la región.

Por otro lado, transporte es un sector con gran apoyo gubernamental y con una marco regulatorio innovador y seguro. Uruguay cuenta con una Ley de Participación Público Privada aprobada recientemente y con una ejemplar Ley de Inversiones.



3. ¿POR QUÉ INVERTIR EN CARRETERAS EN URUGUAY?



Luego de la crisis económica de 2001-2002, Uruguay ha cambiado en buena parte su modelo de negocio como país. Pasó de tener un crecimiento basado en servicios a tener un crecimiento basado principalmente en las exportaciones, especialmente del sector agroindustrial. Este crecimiento necesita de una dotación adecuada de infraestructura, y en este sentido es importante mencionar la necesidad de disponer de carreteras con un adecuado nivel de servicio para estas actividades. El aumento inesperado del tráfico, ha hecho que muchas de nuestras rutas tengan un nivel de mantenimiento inferior al deseado.

Particularmente, el sector del litoral oeste ha sufrido un aumento considerable del tránsito de camiones haciendo que el nivel de servicio

de las rutas asociadas descienda hasta niveles críticos. El deterioro de los niveles de servicio implica un aumento de los costos de operación vehicular y un incremento en la probabilidad de ocurrencias de accidentes.

En este sentido, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) ha solicitado a la Corporación Nacional para el Desarrollo el asesoramiento para la estructuración de un paquete de corredores viales por un monto aproximado de 1200 millones de dólares, tanto para la fase de construcción como de operación por un período de 20 años.

Uno de los corredores que está siendo estructurado por CND en conjunto con el MTO, es el circuito comprendido entre las rutas 21 y 24.

4. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El proyecto en estudio corresponde al actual trazado de la ruta 21 desde la ciudad de Nueva Palmira a Mercedes, y de la ruta 24 entre ruta 2 y ruta 3. Sin perjuicio de otras actividades productivas, la ruta 21 es utilizada principalmente por camiones graneleros que se dirigen hacia el puerto de Nueva Palmira, mientras que en la ruta 24 predomina la carga maderera.

Actualmente, se debe realizar una fuerte inversión en obras de reconstrucción, rehabilitación y mantenimiento para mejorar el estado actual de dichos tramos de rutas 21 y 24. Asimismo, se deberá realizar un proyecto de circunvalación a la ciudad de Nueva Palmira como parte de las obras iniciales.

Inversión:

El monto estimado de inversión inicial es de entre 64 y 92 millones de dólares. El monto total de inversiones para toda la vida del contrato (20 años) es de entre 165 y 235 millones de dólares.

Características Técnicas:

El proyecto consiste en la reconstrucción, rehabilitación y puesta a punto de 170 km de ruta.

Capacidad: 3.200 vehículos livianos por hora en ambas direcciones en forma combinada.

Número de carriles: 2

Tiempo estimado de ejecución: 36 meses, realizando recepciones para comenzar PPD por tramos.

Velocidad de circulación: 90 km/h

Obras mínimas Ruta 21:

- Ensanche de plataforma (76 km)
- Colocación de carpeta de rodadura con asfalto modificado

Obras mínimas Ruta 24:

- Ensanche de plataforma (16 km)
- Colocación de carpeta de rodadura con asfalto modificado
- Reconstrucción total del paquete estructural (46 km)

Baipás Nueva Palmira:

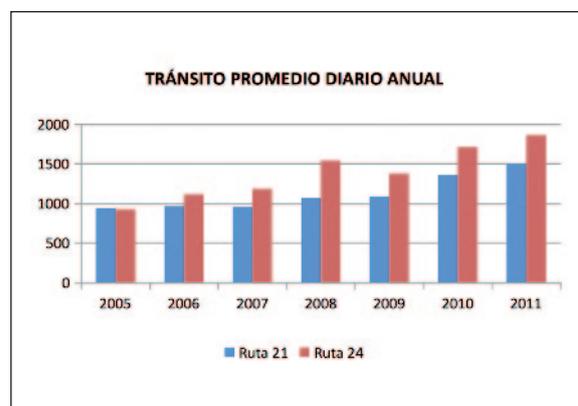
- Construcción de obra nueva en hormigón según proyecto existente

5. IMPORTANCIA ESTRATÉGICA Y SOCIAL

El incremento del tráfico de carga por las rutas del litoral ha deteriorado de forma significativa las rutas de la zona por lo que su rehabilitación es urgente para no limitar el futuro crecimiento de país (estimado entre un 3 y 5% anual para el periodo 2011-2015).

La inversión en infraestructura vial y su mantenimiento ha sido destacada como prioridad para el gobierno y este proyecto forma parte del plan de obras del próximo quinquenio para el MTOP.

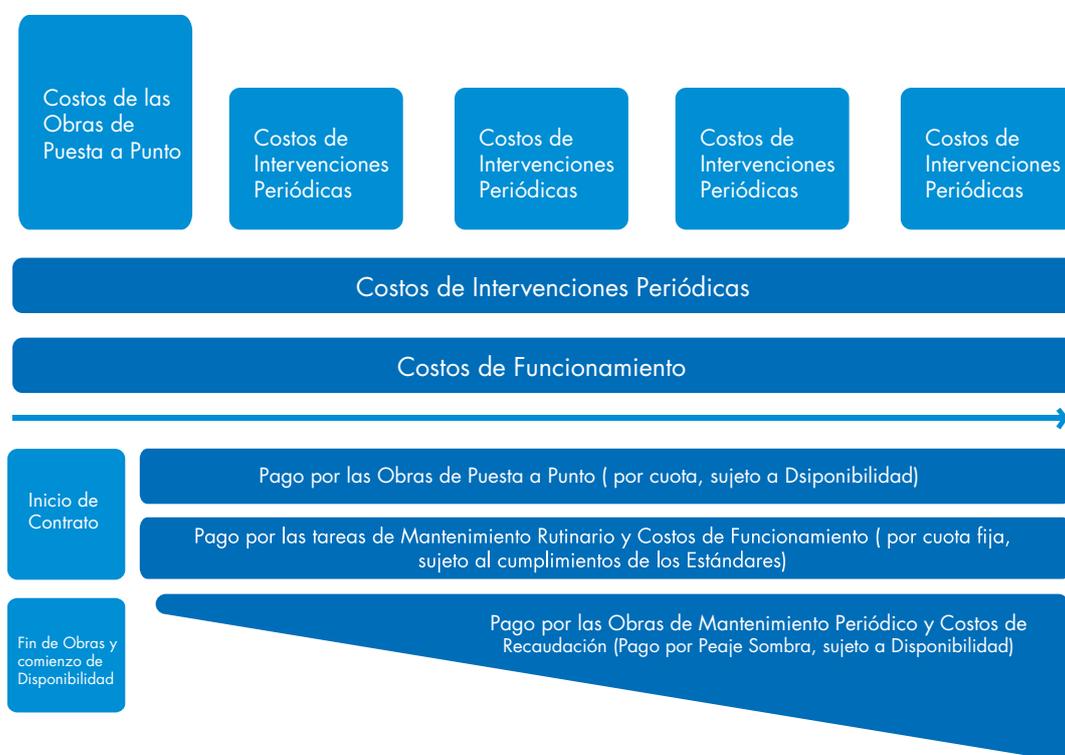
Finalmente, no se deben olvidar otros objetivos centrales de la Administración actual como ser: la descentralización, el alivio de la pobreza y la competitividad empresarial. Todos estos objetivos se ven afectados por la falta/inadecuada infraestructura vial debido a la falta de medios de transporte rápidos, acceso al mercado montevideano y los altos costos de transporte respectivamente.



— Ruta 21 y 24

Ilustración: Imagen del recorrido de Ruta 21 y Ruta 24 para el proyecto

6. MODELO DE NEGOCIO



Como retribución por la inversión realizada, el contratista recibirá ingresos de tres tipos:

- PPD1: Un pago fijo anual por disponibilidad cuyo objetivo es repagar al contratista la inversión inicial (obras de "puesta a punto").
- PPD2: Un pago fijo trimestral por disponibilidad cuyo objetivo es repagar al contratista los gastos de mantenimiento rutinario.

- PPD3: El estado pagará un peaje sombra por vehículo pesado que circule por la ruta cuyo objetivo es cubrir los gastos de mantenimiento mayor que se deban realizar a lo largo de la vida del contrato.

$$\text{Pago Total} = \text{PPD1} + \text{PPD2} + \text{N}^\circ \text{ Vehiculos pesados} \times \text{Peaje Sombra}$$

Las tres fuentes de ingresos estarán sujetas a un 100% de deducciones por disponibilidad.

7. MODELO DE ADJUDICACIÓN

- Licitación internacional

El contrato se adjudicará teniendo en cuenta por ejemplo los siguientes aspectos:

1. Técnico:

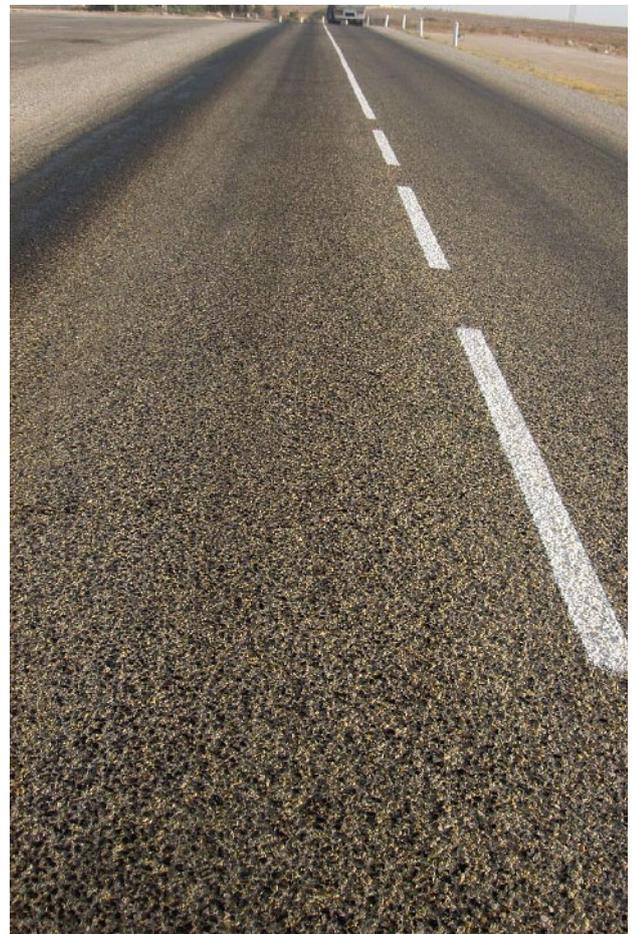
- Calidad de la oferta técnica para las obras de puesta a punto
- Evaluación del equipo técnico propuesto
- Compromiso de IRI
- Detalle y calidad del modelo de autocontrol

2. Financiero:

- Porcentaje de constitución de un fondo de reparo para el estado final del circuito
- Consistencia de la ecuación económica-financiera
- Coherencia de los planes globales

3. Económico:

- Valor presente de los pagos futuros



8. MODELO DE CONTRATO

El Ministerio de Transporte nombrará la figura de Inspector de Contrato para las etapas de pre-operación y de operación. Estos inspectores serán auxiliados en sus labores por equipos técnicos.

El modelo de inspección se basa en tres elementos:

1. Autocontrol

- El contratista deberá recorrer el circuito a los efectos de verificar el cumplimiento de los estándares básicos de servicios.
- Si el contratista detecta una no conformidad, la declara en un sistema informático y a partir de ese momento comienzan a correr sus plazos
 - Si el contratista cumple con reponer el servicio en tiempo y forma, se levanta la no conformidad
 - Si la falla no es reparada en el plazo especificado, aplica un incumplimiento
- Si el Inspector del contrato (o sus equipos técnicos) detecta una no conformidad que sea atribuible al contratista y que no haya sido declarada previamente por éste, aplica directamente un incumplimiento

2. Controles Trimestrales

- Se seleccionarán tramos al azar para evaluar y los resultados obtenidos afectarán directamente la disponibilidad.

3. Controles Anuales

- Se realizarán anualmente controles de IRI y Deflexión

El número de incumplimientos del periodo determina el nivel de servicios y por lo tanto el pago por disponibilidad.

9. MATRIZ DE RIESGOS

Etapa Licitación

Categoría del riesgo	Riesgos estándares	Administración	Contratista	Descripción
Riesgo de implementación	Riesgo de adquisición de terrenos	X		Dificultad en la entrega de terrenos en concordancia con un programa previamente definido, lo que implica atrasos en el proceso constructivo. Riesgos de expropiación. Se corresponde con las actuaciones para el Bypass de Nueva Palmira.
Riesgo de implementación	Riesgo de demora en la aprobación de la adjudicación del contrato de construcción	X		El contrato no se suscribe en la fecha programada y retrasa el inicio del proyecto.
Riesgo de implementación	Desacuerdos	X	X	Discordancias en aspectos de los acuerdos.
Riesgos financieros	Riesgo de obtención de financiamiento		X	No obtención del financiamiento apropiado. El proyecto no puede levantar los fondos suficientes para ser materializado, lo que implica retrasos.

Etapa Construcción

Categoría del riesgo	Riesgos estándares	Administración	Contratista	Descripción
Riesgo de construcción	Riesgo de diseño		X	El diseño de ingeniería y/o arquitectura establecido por el Contratista para el proyecto puede ser insuficiente, lo que puede generar la realización de nuevas obras y/o inversiones complementarias.
Riesgo de construcción	Riesgo de diseño Baipás Nueva Palmira	X		El diseño de ingeniería y/o arquitectura establecido por la Administración para el Baipás de Nueva Palmira puede ser insuficiente, lo que puede generar la realización de nuevas obras y/o inversiones complementarias.
Riesgo de construcción	Riesgo de sobre costos	X	X	Aumento de costos debido a incrementos en las cubriciones de los materiales, insumos, mano de obra y especificaciones de diseño.
Riesgo de construcción	Riesgo de atrasos en el desarrollo de la construcción		X	Aumentos de los costos debido a atrasos en la ejecución de las actividades programadas.
Riesgo de construcción	Riesgo de Servicios Afectados		X	Durante la construcción se pueden afectar servicios públicos en la zona.
Riesgo de construcción	Riesgo Geológico		X	Sobre trazado existente.
Riesgo de mercado	Riesgo Geológico Baipás Nueva Palmira	X		Sobre Baipás de Nueva Palmira.
Riesgo de construcción	Riesgo de incremento en el precio de insumos	X	X	El precio de los insumos necesarios para las obras o de la operación del proyecto aumenta debido a contingencias macroeconómicas.
Riesgo de construcción	Riesgo arqueológico	X		Durante la realización de la obra se encuentran restos arqueológicos que interfieren con el normal desarrollo de la construcción del proyecto. Se recalca que el efecto es muy bajo debido a que involucra el 5% del trazado y corresponde al Baipás de Nueva Palmira.

Etapa Construcción y Explotación

Categoría del riesgo	Riesgos estándares	Administración	Contratista	Descripción
Riesgos ambientales	Riesgo ambiental	X		Cambios en las normativas ambientales que afectan la ejecución del proyecto.
Riesgos ambientales	Riesgo ambiental		X	Daños por siniestros ambientales no previstos.
Riesgos de operación y mantenimiento	Riesgo de sobre costos	X	X	Aumento no previsto de los costos de operación y/o mantenimiento del proyecto.
Riesgos de operación y mantenimiento	Riesgo de nivel de servicio (disponibilidad)		X	No se logra alcanzar un nivel de servicio y de calidad para el proyecto acorde con las especificaciones.
Riesgos de costos	Riesgo de demanda		X	Por aumentos de demanda, el pago por aumento del tránsito (peaje sombra) no llega a cubrir los costos de las obras remanentes.
Riesgos tecnológicos	Riesgo de obsolescencia tecnológica		X	Los equipos y tecnología necesarios para la operación, cumplen su ciclo de vida y quedan obsoletos, o no se encuentran operativos para satisfacer los requerimientos del proyecto, lo que implica un aumento de costos.

Todas las etapas

Categoría del riesgo	Riesgos estándares	Administración	Contratista	Descripción
Riesgos financieros	Riesgo de tasa de interés		X	Las tasas de interés fluctúan en forma desfavorable encareciendo los costos financieros.
Riesgos financieros	Riesgo de tipo de cambio	X	X	El tipo de cambio fluctúa de manera desfavorable afectando el financiamiento y el costo de los insumos importados.
Riesgos de fuerza mayor	Riesgo de catástrofes naturales	X		Hechos de la naturaleza, conflictos bélicos, terrorismo u otros riesgos no asegurables que impiden el desarrollo del proyecto, destruyen activos, incrementan los costos, interrumpen el servicio no permitiendo su operación de manera adecuada.
Riesgos políticos	Riesgo de cambios en la legislación pertinente		X	Cambios en la legislación y/o regulación de los estándares (técnicos, ambientales, económicos, entre otros) genera efectos en los costos, ingresos e inversiones afectando la viabilidad del proyecto.
Riesgos políticos	Riesgo de cambios en la legislación pertinente	X		Cambios en la legislación a nivel general incluyendo impuestos quedan asignados al contratista con la excepción del IVA.
Riesgos sociales	Riesgo de terminación del proceso de contratación	X		Por decisiones políticas se deja de desarrollar el proyecto y se genera una terminación anticipada obligando a realizar compensaciones y/o entrar en un proceso judicial.
Riesgos políticos	Riesgo de conflicto social ajeno al proyecto	X		Protestas, paros, huelgas y/o aspectos culturales que interfieran con el normal desarrollo del proyecto produciendo plazos y costos mayores a los estimados inicialmente.



Corporación Nacional para el Desarrollo

Rincón 528 - Piso 3 - Montevideo, Uruguay
Tel. (598) 2 916 28 00

infraestructura@cnd.org.uy

www.cnd.org.uy

Consulte en nuestra web

- Los avances sobre los proyectos manejados
 - Los proyectos que se encuentran en licitación / en preparación
 - Otros documentos y servicios de interés
-