

Informe Semestral
Proyecto “Ferrocarril Central”

(noviembre 2019/abril 2020)

Órgano de Control FC

Informe Semestral Órgano de Control

Período noviembre 2019/abril 2020

Resumen ejecutivo

El presente Órgano de Control comenzó a ejercer sus funciones a partir del 18 de marzo de 2020 por Resolución Ministerial y su posterior modificación de fecha 26 de junio 2020.

En el período comprendido entre noviembre de 2019 y abril de 2020 en referencia a la obra se continuaron con las siguientes tareas: trazado, hidrología y drenajes, geología y geotecnia, estructuras, señalamiento y comunicaciones, interferencias y servicios afectados. Se comenzaron con las siguientes tareas: el movimiento de suelos, movilización de equipos pesados de construcción, conformación de planteles de trabajo e implantación de obradores.

En la anterior administración, se acordó con la comunidad determinadas obras, denominadas como “Obras Informales”, no contempladas en el anteproyecto ni en el pliego del proyecto. Algunas de ellas son la construcción de pasa ganados, modificación del trazado en Canelones y el By Pass en la ciudad de Sarandí Grande. Estas obras deberán ser cotizadas y evaluada la necesidad constructiva, ya que impactan considerablemente en los costos del Proyecto Ferrocarril Central.

Con fecha 18 de febrero de 2020, se hizo entrega de la segunda Acta de Tenencia de padrones al Consorcio Constructor.

Es importante destacar que el presente período de estudio no se aprobó el Proyecto Ejecutivo.

A nivel global del proyecto y según la “Guía para la presentación de informes de control y seguimiento” publicada por el MEF, se categoriza al proyecto en color amarillo. Se entiende que existen ciertas dificultades para el cumplimiento de los objetivos, específicamente en la demora de la entrega del cronograma de obras y del Proyecto Ejecutivo por parte de la empresa.

Área Técnica

Avance General

Los plazos establecidos en el Contrato para la ejecución de la obra comienzan a contabilizarse a partir del 24 de junio de 2019, fecha en que se firmó el Acta de Tenencia e Inicio. A partir de ese momento, el Contratista cuenta con 36 meses de plazo para la ejecución de los trabajos más 3 meses de puesta a punto para dejar disponible la infraestructura.

Durante el semestre de referencia se realizaron tareas asociadas principalmente al desarrollo del Proyecto Ejecutivo en todas sus especialidades:

- Trazado,
- Hidrología y Drenajes
- Geología y Geotecnia
- Estructuras
- Señalamiento y Comunicaciones
- Interferencias y Servicios Afectados

Se continuó con las campañas de geotecnia, relevamientos topográficos, inspección de estructuras existentes, cateos para Interferencias, etc.

Se avanzó con la movilización de equipos pesados de construcción, conformación de planteles de trabajo, implantación de obradores, demoliciones, limpieza y desmalezado de zona de obra, desarme y traslado de materiales de vía, y se dieron los primeros pasos para iniciar las tareas de movimiento de suelos.

Se recibió el primer lote de 12.465 toneladas de rieles provenientes de Polonia.

Por último, en este periodo se avanzó con la construcción de la línea de producción para riel largo soldado en las afueras de Florida, al igual que se inició la instalación de la fábrica de durmientes de hormigón que alimentará a todo el proyecto.

Actividades más relevantes

Campaña Geotécnica y Campaña Topográfica

Tanto las campañas geotécnicas como topográficas comprenden tareas de campo y de laboratorio, siendo las primeras actividades que dieron comienzo en el proyecto, ya que las mismas resultan indispensables para el desarrollo del Proyecto Ejecutivo. Las tareas de campo fueron completadas en el mes de marzo de 2020.

Tabla 1. Porcentaje de avance en las campañas Geotécnicas y Topográficas.

ACTIVIDAD	jul-19	ago-19	sep-19	oct-19	nov-19	dic-19	ene-20	feb-20	mar-20	abr-20
Geotecnia	16%	28%	34%	47%	59%	59%	85%	85%	100%	100%
Topografía	20%	23%	34%	49%	63%	78%	83%	88%	100%	100%

Fuente: Informe CFU

Cateos y Servicios Afectados

Durante el período de referencia, la Sociedad Contratista tuvo que consensuar con cada uno de los entes prestadores de servicios las distintas soluciones técnicas a adoptar, tanto para los casos generales como para algunas interferencias con problemáticas particulares.

Este proceso de revisión de las soluciones técnicas junto a los propietarios de los servicios, ha demorado más de lo previsto, lo cual puede verse reflejado en el estatus de avance de ingeniería de la siguiente tabla:

Tabla 2. Porcentaje de avance de Cateos y Servicios Afectados.

ACTIVIDAD	jul-19	ago-19	sep-19	oct-19	nov-19	dic-19	ene-20	feb-20	mar-20	abr-20
CATEOS	4,05%	5,49%	7,81%	10,70%	24,01%	40,74%	73,99%	84,00%	84,00%	87,73%
INGENIERIA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,80%	6,00%	21,61%	31,22%	34,61%	36,59%
OBRA	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,10%	0,20%	0,29%	0,67%	1,54%	2,82%

Fuente: Informe CFU

Demoliciones

Debido a las mejoras en el trazado, existió la necesidad de demoler ciertas estructuras que de otra forma quedarían dentro de la zona de seguridad ferroviaria. El avance acumulado del equipo de demoliciones se puede observar en la Tabla 3.

Tabla 3. Avance de demoliciones (en unidades)

ACTIVIDAD	jul-19	ago-19	sep-19	oct-19	nov-19	dic-19	ene-20	feb-20	mar-20	abr-20
Demoliciones MTOP + CCFC	0	0	0	19	31	35	45	52	62	63
Habilitados (sin demoler)	0	0	0	0	0	0	38	43	35	34
Pendiente Habilitación	256	256	256	237	225	221	181	169	167	167
TOTAL DEMOLICIONES	256	256	256	256	256	256	264	264	264	264

Fuente: CFU

Desmalezado:

Los trabajos de desmalezado se iniciaron de manera casi inmediata una vez emitida el Acta de Tenencia e Inicio.

Al 30 de abril de 2020 el Contratista ha desmalezado el 92,37% del trazado, quedando pendiente algunas áreas, como por ejemplo el By pass de Sarandí Grande.

También queda pendiente en algunos sectores la disposición final del material generado por el desmalezado, conforme lo establecido en el Plan de Gestión Ambiental.

Tabla 4. Porcentaje de avance acumulado de desmalezado por tramo por semestre.

DESMALEZADO 1° SEMESTRE														
TRAMO GVC	INICIO	FIN	MAYO		JUNIO		JULIO		AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE	
			ACUMULADO		ACUMULADO		ACUMULADO		ACUMULADO		ACUMULADO		ACUMULADO	
			(Km)	(%)	(Km)	(%)	(Km)	(%)	(Km)	(%)	(Km)	(%)	(Km)	(%)
1	+	30+000	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%
2	30+000	89+000	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	8+380	14%	12+380	21%
3	89+000	149+000	+	0%	+	0%	17+210	29%	21+690	36%	25+270	42%	41+220	69%
4	149+000	197+000	+	0%	+	0%	5+640	12%	25+260	53%	25+260	53%	25+260	53%
5	197+000	267+000	+	0%	+	0%	+	0%	10+500	15%	28+840	41%	28+840	41%
GRAN TOTAL			+	0%	+	0%	22+850	9%	57+450	22%	87+750	33%	107+700	40%

DESMALEZADO 2° SEMESTRE

TRAMO GVC	INICIO	FIN	NOVIEMBRE		DICIEMBRE		ENERO		FEBRERO		MARZO		ABRIL	
			ACUMULADO		ACUMULADO		ACUMULADO		ACUMULADO		ACUMULADO		ACUMULADO	
			(Km)	(%)	(Km)	(%)	(Km)	(%)	(Km)	(%)	(Km)	(%)	(Km)	(%)
1	+	30+000	15+950	53%	15+950	53%	15+950	53%	15+950	53%	19+630	65%	21+510	72%
2	30+000	89+000	13+220	22%	30+950	52%	37+040	63%	41+300	70%	58+630	99%	58+630	99%
3	89+000	149+000	47+600	79%	49+750	83%	49+750	83%	49+750	83%	53+720	90%	55+180	92%
4	149+000	197+000	25+260	53%	25+260	53%	25+260	53%	25+260	53%	46+680	97%	46+680	97%
5	197+000	267+000	31+690	45%	46+780	67%	46+780	67%	46+780	67%	64+640	92%	64+640	92%
GRAN TOTAL			133+720	50%	168+690	63%	174+780	65%	179+040	67%	243+300	91%	246+640	92%

Fuente: CFU

Desarme de Vía

Los trabajos de desarme de vía se iniciaron una vez que se contó con parte de la vía desmalezada. Esta tarea incluye también la clasificación de los materiales producidos, los cuales podemos dividir en dos categorías: tramos armados completos o en su defecto desarmado por piezas (rieles, durmientes de madera, durmientes de aceros, eclisas, bulones, tirafondos, etc.).

Los tramos de vía completos son transportados a la línea Río Branco para su futura utilización en dicha línea. Tanto los materiales reutilizables como la chatarra son entregados a AFE en los acopios definidos para esto, los primeros para ser aprovechados en mantenimiento y los otros para su venta.

Actualmente el Contratista ha desmontado el 99,96% de la vía, quedando pendiente algunos tramos de vía sobre puentes metálicos que se desarmarán al momento de retirar los tableros. En la Tabla 5 se aprecia el porcentaje de avance acumulado por semestre.

Tabla 5. Porcentaje de avance acumulado de desarme de vía por tramo.

DESARME DE VIA 1° SEMESTRE														
TRAMO GVC	INICIO	FIN	MAYO		JUNIO		JULIO		AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE	
			ACUMULADO		ACUMULADO		ACUMULADO		ACUMULADO		ACUMULADO		ACUMULADO	
			(Km)	(%)	(Km)	(%)	(Km)	(%)	(Km)	(%)	(Km)	(%)	(Km)	(%)
1	+	30+000	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	1+100	4%
2	30+000	89+000	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	1+040	2%	7+010	12%
3	89+000	149+000	+	0%	+	0%	+	0%	10+110	17%	41+900	70%	55+320	92%
4	149+000	197+000	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	9+260	19%	22+910	48%
5	197+000	267+000	+	0%	+	0%	+	0%	+	0%	8+900	13%	16+420	23%
GRAN TOTAL			+	0%	+	0%	+	0%	10+110	4%	61+100	23%	102+760	38%

DESARME DE VIA 2° SEMESTRE														
TRAMO GVC	INICIO	FIN	NOVIEMBRE		DICIEMBRE		ENERO		FEBRERO		MARZO		ABRIL	
			ACUMULADO		ACUMULADO		ACUMULADO		ACUMULADO		ACUMULADO		ACUMULADO	
			(Km)	(%)	(Km)	(%)	(Km)	(%)	(Km)	(%)	(Km)	(%)	(Km)	(%)
1	+	30+000	15+690	52%	28+300	94%	28+300	94%	30+000	100%	30+000	100%	30+000	100%
2	30+000	89+000	22+140	38%	38+950	66%	46+670	79%	54+730	93%	57+180	97%	57+180	97%
3	89+000	149+000	58+440	97%	58+440	97%	58+770	98%	58+770	98%	58+770	98%	59+760	100%
4	149+000	197+000	46+510	97%	47+870	100%	48+000	100%	48+000	100%	48+000	100%	48+000	100%
5	197+000	267+000	39+480	56%	53+890	77%	63+330	90%	68+850	98%	69+290	99%	69+290	99%
GRAN TOTAL			182+260	68%	227+450	85%	245+070	92%	260+350	98%	263+240	99%	264+230	99%

Fuente: CFU

Movimiento de Suelos

Se están realizando tareas de movimiento de tierras en los sectores informados, a la fecha no se han presentado los ensayos correspondientes a los materiales utilizados para la conformación de los terraplenes, por lo que la Supervisión del Proyecto no ha podido expedirse sobre la aptitud de los mismos conformes a lo establecido en la documentación contractual del proyecto. Por lo tanto, el avance físico acumulado informado por la empresa no es consistente con el avance observado por la Supervisión hasta el 30 de abril de 2020.

Puentes y Alcantarillas

Hasta el 30 de abril, la Supervisión del Proyecto, sólo ha verificado la ejecución de caminos de acceso provisorios y plataformas de trabajo temporarias, pero no ha habido avances en la materialización de las estructuras permanentes propiamente dichas. Tampoco se cuenta con ingeniería aprobada asociada a los puentes. La ejecución de esta infraestructura provisoria que no forma parte del producto final del rubro no amerita medición física.

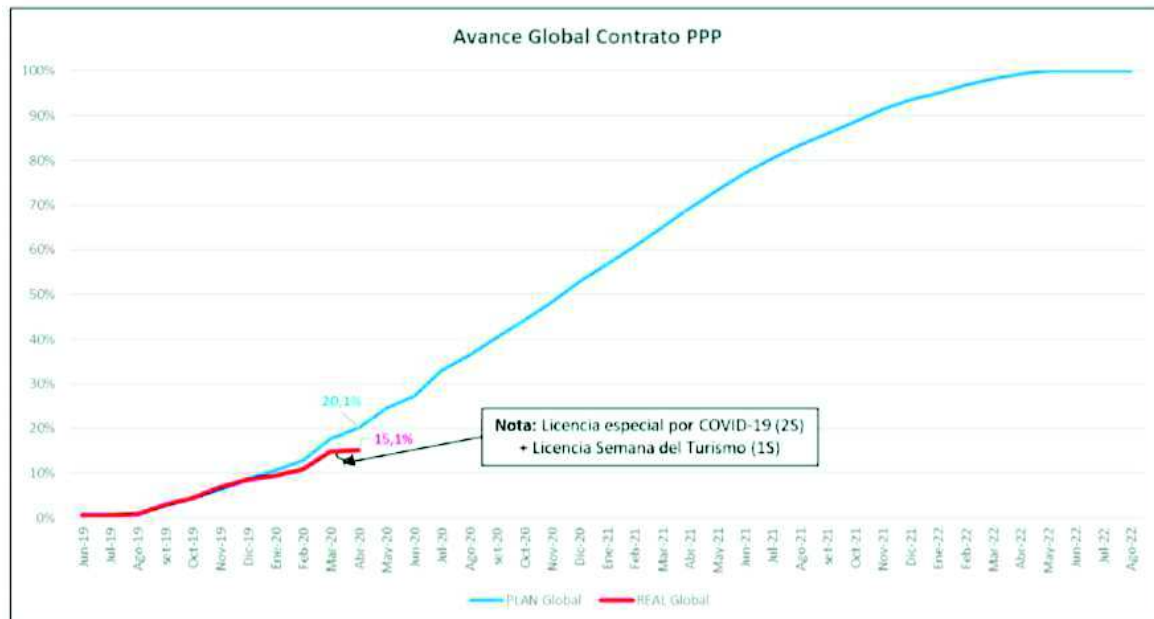
Pasos a Nivel

A la fecha de abril, la Supervisión del Proyecto sólo ha verificado el desarme de algunos pasos a nivel. Cabe destacar que el desarme de estas estructuras es medido en el ítem correspondiente (Desarme y retiro y transporte de materiales existentes) que a la fecha no se han observado avances en la construcción de las obras definitivas.

Avance general del proyecto

Al final del periodo noviembre 2019/abril 2020, el avance general del proyecto presentado por la supervisión es del **15,22%**, siendo este valor resultante mayor al calculado por la Sociedad Contratista (15,1%). Esta diferencia se explica por el procedimiento de cálculo que utiliza Grupo Vía Central, el cual pondera las actividades en función de los precios de referencia acordados por la Sociedad Contratista con los organismos de financiación, no utilizándose los precios contractuales establecidos en el Anexo 5 del pliego. **El avance general del proyecto es menor al avance proyectado para el mismo plazo**, debido principalmente al atraso en la ejecución de las tareas de movimiento de suelos. En la Gráfica 1, se presenta el avance Global del Contrato.

Gráfica 1. Avance Global del Proyecto (abril 2020)



Fuente: GVC

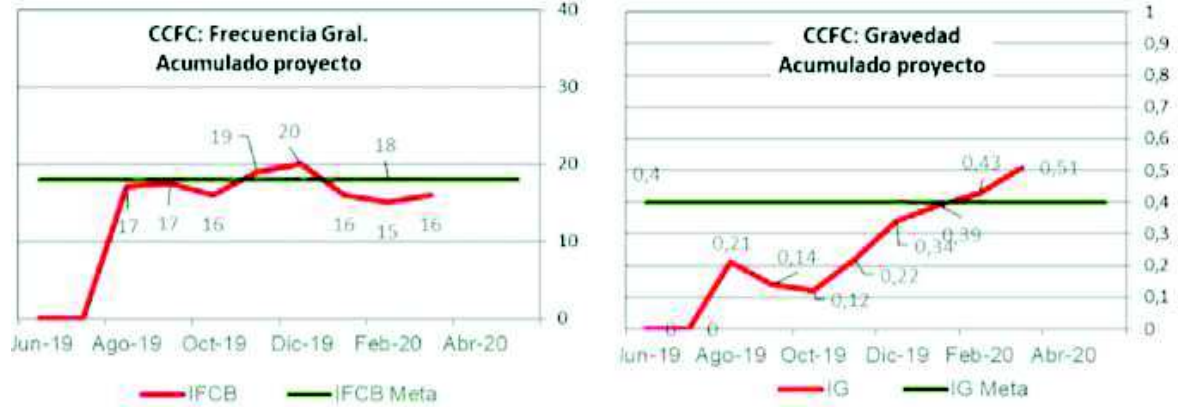
La Sociedad Contratista manifiesta que existe un “bajo nivel de aprobación en el proyecto ejecutivo por el MTOP” que podría afectar el cronograma del proyecto. Al respecto la supervisión ha realizado las revisiones de los diseños de trazado en tiempo y forma y la demora en la aprobación se debe a que el proyecto presentado a lo largo de las sucesivas revisiones no ha logrado cubrir los requerimientos técnicos, normativas y especificaciones que rigen este contrato.

Reporte de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales

Durante el período en análisis del mes de abril 2020, se registró un sólo incidente con pérdida de días originado por un mal movimiento al levantar una carga pesada. El incidente se registró el 24/04/2020 y al cierre del mes el trabajador continuaba en recuperación. En la Gráfica 2 se presenta el Índice de Frecuencia con Baja e Índice de Gravedad elaborado por GVC.



Gráfica 2. Frecuencia y gravedad de accidentes de trabajo



IFCB: Índice de Frecuencia Con Baja. Incidentes registrables, no recursados con pase a BSE con tiempo perdido igual o mayor a 1 día, por millón de horas trabajadas. Meta =18.

IG: índice de Gravedad. Cantidad de jornadas perdidas por incidentes de trabajo cada mil horas trabajadas Meta = 0.4.

Fuente: GVC

Avance Gestión Ambiental

Introducción

El “Proyecto Ferroviario Montevideo – Paso de los Toros” presentado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) implica el reacondicionamiento del tramo de Vía Férrea desde el Puerto de Montevideo hasta la Estación de Paso de los Toros, el que actualmente tiene una longitud de 273 km. Por lo tanto, este proyecto engloba aspectos ambientales y sociales que deberán ser considerados durante el transcurso de la obra y posterior puesta en marcha del Ferrocarril.

Antecedentes Ambientales

Cronología:

- **30 de noviembre de 2017:** el Ministerio de Transporte y Obras Públicas presentó ante la DINAMA (MVOTMA) la comunicación del Proyecto Ferroviario Montevideo – Paso de los Toros.
 - Objetivo del Proyecto: reacondicionamiento del tramo vía férrea desde el puerto de Montevideo hasta la estación Paso de los Toros, con una longitud de 273 Km.
- **6 de diciembre de 2017:** División Evaluación de Impacto Ambiental y Licencias Ambientales solicita información complementaria.
 - Se respondió el 8 de diciembre de 2017.
- **20 de diciembre de 2017:** la DINAMA extendió el Certificado de Clasificación del Proyecto en la Categoría C (proyecto de alta complejidad cuya ejecución pueda producir impactos ambientales negativos significativos).¹
- **15 de marzo al 3 de abril de 2018:** reuniones entre Intendencias de Montevideo, Canelones, Florida, Durazno y Tacuarembó para analizar el proyecto en el marco de la Autorización Ambiental Previa (SAAP).
- **9 de julio de 2018 y el 7 de enero de 2019:** División Emprendimientos de Alta Complejidad (DEAC) analiza el Estudio del Impacto Ambiental y solicita información complementaria (SIC).
 - Se respondió entre 6 de junio de 2018 y el 18 de enero de 2019.
- **12 al 29 de junio de 2018:** se llevaron 8 reuniones “Diálogos Locales”.
 - Participaron 96 personas representantes de diversas instituciones gubernamentales y sociales. Temas: preocupaciones y expectativas de la población.
- **3 de septiembre de 2018:** grupo de vecinos presentó documento manifestando disconformidad del trazado por Sarandí Grande.

¹ Decreto N° 349/005 de 21 de setiembre de 2005.

- **15 de noviembre de 2018:** se presentó el Informe Ambiental Resumen (IAR).
 - Disponible en la DINAMA y página web de MVOTMA entre 20/11/2018 y 19/12/2018.
 - Copias impresas para consulta en:
 - *Municipio de Paso de los Toros.*
 - *Intendencia de Durazno.*
 - *Intendencia de Florida.*
 - *Municipio de Canelones.*
 - *Municipio de Progreso.*
 - *Municipio de 18 de Mayo.*
 - *Municipio de Las Piedras.*
 - *Municipio de la Paz.*
 - *Municipio G.*
 - *Municipio C.*
 - *Municipio A.*

- Mediante resolución la DINAMA dispuso la convocatoria a Audiencia Pública.
 - 21 de diciembre de 2018: Gimnasio del Espacio Polideportivo del Municipio G.
 - 27 de diciembre de 2018: en Salón de Eventos de la Sociedad de Productores de Leche de Florida.

El **18 de marzo de 2019**, el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiental otorgó por **Resolución Ministerial 410/2019** la **Autorización Ambiental Previa** al Proyecto de referencia.

Plan de Gestión Ambiental de Construcción

Previo al inicio de las obras, el proponente debe presentar un Plan de Gestión Ambiental de la Construcción (PGA-C) para su aprobación por parte de DINAMA. Dicho PGA-C deberá plantear especificaciones de gestión para todas las componentes de obra previstas por el proyecto y el correspondiente cronograma de obra.

En el proyecto de referencia, el **Plan de Gestión Ambiental de Construcción** comprende a la etapa de construcción del proyecto Ferrocarril Central Uruguay, desde su inicio hasta el cierre de las obras y puesta en marcha del proyecto. Sumado a este Plan, se agregan **34 Adendas**, las cuales se representan en la Figura 1, que serán presentas a la **Dirección Nacional de Medio Ambiente**, de acuerdo con la necesidad de aprobación de las actividades y tareas del Proyecto.

Figura 1. Ilustración de las 34 adendas del PGA-C



Fuente: Elaboración propia.

REFERENCIAS	
MS	Movimiento de suelos y drenaje longitudinal.
OA	Obras de arte.
SE	Capa de forma y sub balasto.
TI	Trincheras.
VI	Balasto y armado de vía.
SZ	Señalización.

Estado de Aprobación de las Adendas

A continuación, se presentará brevemente el estado de aprobación por parte de DINAMA de las Adendas y del Plan de Gestión Ambiental de Construcción. Cabe mencionar, que, en los Anexos Ambientales, se explican detenidamente el objeto de cada Adenda en cuestión.

PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL DE CONSTRUCCIÓN

El Plan de Gestión Ambiental fue presentado el **25 de noviembre de 2019**. El mismo fue aprobado por resolución del MVOTMA el **2 de diciembre de 2019**. *(Resolución N.º 563/19)*

ADENDA 1

La Adenda 1 del Plan de Gestión Ambiental de Construcción fue presentada el **13 de diciembre de 2019**. Dicha Adenda fue aprobada por la Dirección Nacional de Medio Ambiente el **17 de diciembre de 2019**. *(Resolución N.º 597/19)*

ADENDA 2

La Adenda 2 del Plan de Gestión Ambiental de Construcción fue presentada el **15 de enero de 2020**. Dicha Adenda fue aprobada por la Dirección Nacional de Medio Ambiente el **10 de febrero de 2020**. *(Resolución N.º 085/20)*

ADENDA 4

La Adenda 4 del Plan de Gestión Ambiental de Construcción fue presentada el **13 de febrero de 2020**. Dicha Adenda fue aprobada por la Dirección Nacional de Medio Ambiente el **24 de marzo de 2020**. *(Resolución N.º 110/20)*

ADENDA 5 Y ADENDA 6

Con fechas **20 y 26 de febrero de 2020**, se presentó las Adendas 5 y 6 referido al plan que comprende las actividades de movimiento de suelos y construcción de alcantarillas de bajo porte en los denominados Tramos 1 y 5 del Proyecto. Dichas Adendas fueron aprobadas por la Dirección Nacional de Medio Ambiente el **13 de abril de 2020**. *(Resolución N.º 157/20)*

ADENDA 33 y ADENDA 31

La Adenda 31 y Adenda 33 del Plan de Gestión Ambiental de Construcción fueron presentadas ante DINAMA en fechas posteriores a las estudiadas en este informe semestral.

Medida de Mitigación – By Pass Sarandí Grande

La **Resolución Ministerial 410/2019**, en el numeral 2 literal h, se pone en consideración que el MTOP deberá incorporar medidas de mitigación o de compensación general a la afectación en el uso de espacios públicos, la movilidad urbana y paisajística provocada por el proyecto en la localidad de Sarandí Grande. Por lo tanto, el MTOP propone como medida de mitigación, el desarrollo de un By Pass en la Ciudad de Sarandí Grande de longitud de 7Km 524m entre las progresivas 149+000 y 156+524.

Más aún, de acuerdo a lo establecido en la *RM 410/2019*, se impone la obligación de comunicar a la DINAMA de cualquier modificación al proyecto original, previo a su ejecución, para su correspondiente análisis y autorización². Asimismo, el numeral 2 literal k de la citada resolución, requiere la actualización del Estudio de Impacto Ambiental (*EsIA*) cuando surgieran eventuales ajustes del proyecto que impliquen aspectos ambientales no identificados previamente -o que modificaran sustantivamente los efectos antes previstos-, tal como resulta ser la situación de la construcción del By Pass Sarandí Grande.

Por consiguiente, se debe efectuar una consultoría para el Estudio de Impacto Ambiental Complementario en el By Pass de la vía férrea proyectado para la localidad de Sarandí Grande. Para ello, considerando los extensos plazos administrativos de aprobación de un EsIA y la necesidad imperiosa de poder avanzar con los trabajos en obra, se propone realizar la contratación de una empresa consultora por Compra Directa (**CD N° 183/2020**).

² *RM 410/2019 – numeral 2 literal v.*

Área Financiera

Se adjuntan en los Anexos II, III, IV, V y VI la información económico financiera presentada por la empresa, sin sufrir modificación alguna, la información excede el período de estudio noviembre 2019- abril 2020.

Detalle de los Anexos:

- Anexo II: Grupo Vía Central S.A. Estados financieros correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019 e informe de auditoría independiente.
- Anexo III: Grupo Vía Central S.A. Estados financieros intermedios. 31 de marzo 2020.
- Anexo IV: Grupo Vía Central S.A. Estados financieros intermedios correspondientes al período de seis meses finalizados el 30 de junio de 2020 e informe de revisión limitada independiente.
- Anexo V: Informe semestral de estado de situación (Etapas pre-construcción y construcción). 28/08/2020.
- Anexo VI: Cash Flow MTOP. (Se adjunta en formato Excel).

Cesiones de contrato

Respecto de las cesiones de contrato a un tercero que se han autorizado por parte de la administración, Grupo Vía Central notificó el Contrato de Cesión de Crédito suscrito con fecha 21 de octubre de 2019.

Conforme a la notificación del Contrato de Cesión de Créditos suscrita el 21 de octubre de 2019 entre Grupo Vía Central (como Deudora), CORPORACIÓN INTERAMERICANA DE INVERSIONES, en su calidad de acreedor de los Préstamos BID Invest y en su calidad de agente y en nombre y representación del BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO (en su calidad de acreedor del Préstamo BID), CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO (en su calidad de acreedor del Préstamo CAF), REPÚBLICA ADMINISTRADORA DE FONDOS DE INVERSIÓN S.A, en su calidad de fiduciario del FIDEICOMISO FINANCIERO CAF-AM FERROCARRIL CENTRAL (en su calidad de acreedor del Préstamo CAF-AM), SUMITOMO MITSUI BANKING CORPORATION (en su calidad de Contraparte de Derivados) e INTESA SANPAOLO S.P.A. (en su calidad de Contraparte de Derivados), notificado notarialmente al MTOP el 21 de octubre de 2019, el pago deberá efectuarse en la cuenta "Offshore Revenue Account" número 12330000 del banco Citibank, N.A, 388 Greenwich Street, New York, New York, USA, Código SWIFT CITIUS33.

Otros

Con fecha 18 de febrero de 2020, se hizo entrega de la segunda Acta de Tenencia Tenencia de padrones al Consorcio Constructor.

En el presente período de estudio no se aprobó el proyecto ejecutivo.

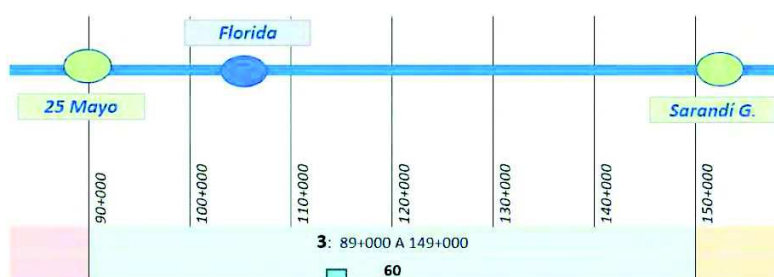
Anexo I

Anexos Ambientales

ADENDA 1

Esta adenda comprende la actividad de movimientos de suelos del Tramo 3 del proyecto (60 km), el que se corresponde con las progresivas 90 a 149. *(Se desarrollará entre el Norte de 25 de Mayo y el ingreso al futuro by pass a la localidad de Sarandí Grande).*

Figura 2. Movimiento de suelos en tramo 3



Fuente: PGA-GVC

ADENDA 2

Esta adenda comprende la actividad de movimientos de suelos del Tramo 2 del proyecto (60 km), el que se corresponde con las progresivas 30 a 90. *(se desarrollará al Norte de la localidad de Progreso y la localidad de 25 de Mayo).*

Figura 3. Movimiento de suelos en tramo 2



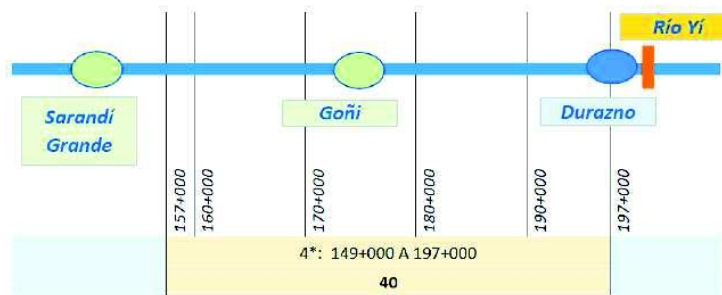
Fuente: PGA-GVC

ADENDA 4

Esta adenda comprende la actividad de movimientos de suelos de parte del Tramo 4, el que se desarrolla entre las progresivas 157 al 197 (40 km). (se desarrollará al Norte de la localidad de Sarandí Grande hasta la localidad de Durazno).

Se excluye el tramo inicial correspondiente a Sarandí Grande que estará contenido en la Adenda 3).

Figura 4. Movimiento de suelos en tramo 4

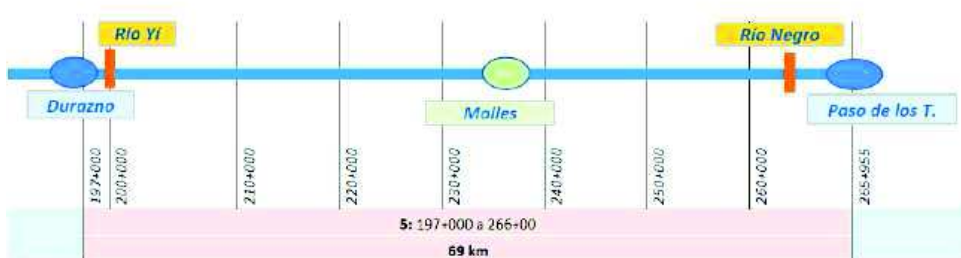


Fuente: PGA-GVC

ADENDA 5 Y ADENDA 6

ADENDA 5: Esta adenda comprende la actividad de movimientos de suelos del Tramo 5 del proyecto (69 km), el que se corresponde con las progresivas 197 a 266. (se desarrollará al Norte de la ciudad de Durazno y la ciudad Paso de los Toros).

Figura 5. Movimiento de suelos en tramo 5



Fuente: PGA-GVC

ADENDA 6: Esta adenda comprende la actividad de movimientos de suelos del Tramo 1 del proyecto (30 km), el que se corresponde aproximadamente con las progresivas 0 a 30. (se desarrollará desde la nueva Estación Central y el Norte de Progreso).

Figura 6. Movimiento de suelos en tramo 1



Fuente: PGA-GVC

ADENDA 33

Esta adenda comprende la instalación y operación de la planta de soldadura de rieles a instalarse en el Tramo 3 del Proyecto cercano a la ciudad de Florida.

La planta producirá Barras Largas Soldadas (BLS) mediante soldadura eléctrica a partir de rieles denominados Barras Cortas (BC). Tendrá una capacidad de producción de 7 BLS por día, trabajará durante al menos 18 meses en un turno diurno y empleará en el orden de 40 personas. Una vez finalizada la actividad, la planta será desmantelada.

ADENDA 31

Esta adenda la instalación y operación de la planta de durmientes a instalarse en el Tramo 3 del proyecto. Su localización será cercana a la ciudad de Florida, en el padrón 19.304 de propiedad de la Asociación Rural de Florida.

La planta estará diseñada para producir productos prefabricados de hormigón armado pre comprimido utilizando un sistema de carrusel equipado con su propia planta de producción de hormigón con una capacidad aproximada de 2.100 durmientes por turno.

Trabjará 24 horas y se estima que empleará a un máximo de 95 personas. Este número puede variar según las diferentes fases previstas, pero constituye una estimación inicial sobre la cual se han hecho los supuestos de diseño.

Anexo II: Grupo Vía Central S.A. Estados financieros correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2019 e informe de auditoría independiente.

Anexo III: Grupo Vía Central S.A. Estados financieros intermedios. 31 de marzo 2020.

Anexo IV: Grupo Vía Central S.A. Estados financieros intermedios correspondientes al período de seis meses finalizados el 30 de junio de 2020 e informe de revisión limitada independiente.

Anexo V: Informe semestral de estado de situación (Etapa pre-construcción y construcción). 28/08/2020.

Anexo VI: Cash Flow MTOP. (Se adjunta en formato Excel).