



Uruguay



URUGUAY

e n m a r c h a

Ferrocarril Central

¿POR QUÉ INVERTIR EN URUGUAY?

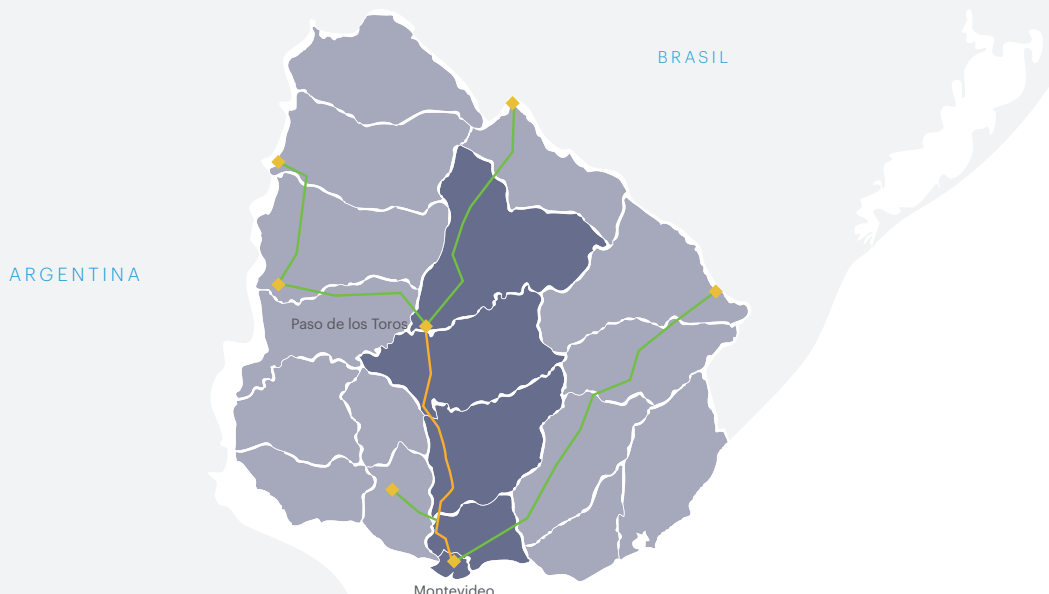
- Estabilidad política, jurídica y social que garantizan un clima de negocios favorable.
- Solidez macroeconómica, con 12 años de crecimiento económico ininterrumpido. Único país del Mercosur con grado inversor lo que se traduce en las mejores condiciones de acceso al crédito.
- Puerta de entrada a un mercado de 400 millones de personas a través del Mercosur y sus acuerdos complementarios con otros países, así como del TLC Uruguay-México.
- Facilidad para hacer negocios, calidad de sus recursos humanos y desarrollo integrado de los diferentes sectores.
- Ingreso más alto y mejor distribuido de la región, con su capital Montevideo valorada como la de mejor calidad de vida de América Latina (Mercer 2015).



- Moderna infraestructura portuaria, aeroportuaria y facilidades competitivas hacen de Uruguay una excelente opción para el transporte de cargas con destino al Mercosur y la región.
- Marco legal favorable para las actividades de transporte y logística que incluye régimen de zonas francas, puertos y aeropuertos libres, depósitos aduaneros y el régimen de admisión temporaria.
- Uruguay ha modernizado sus operaciones de comercio internacional a través del sistema portuario “aduana sin papeles” y de la “Ventanilla Unica de Comercio Exterior” (VUCE), logrando una gran facilitación aduanera.
- A través del Instituto Nacional de Logística (INALOG) se reúne y coordina la comunidad público y privada consolidando al país como plataforma logística internacional.
- Uruguay posee una gran calidad en la cadena de suministros referente a servicios logísticos, lo que permite reducir tiempos de tránsito, bajar costos de inventario con menor rotación de stock, plazos de entrega óptimos y fletes internacionales competitivos.
- Muchas empresas internacionales utilizan Uruguay como centro de distribución regional.
- Uruguay es líder en tecnología, con la mayor penetración de internet y la mayor velocidad de descarga de América Latina, gracias a su moderna infraestructura en fibra óptica.
- Uruguay cuenta con un firme programa de inversiones para el período 2015-2019, que optimizará las capacidades productivas y permitirá avanzar y modernizar sustantivamente sus principales modos de transporte, fortaleciendo la red vial, ferroviaria y el Sistema Nacional de Puertos (“SNP”).



PROYECTO “FERROCARRIL CENTRAL” MONTEVIDEO-PASO DE LOS TOROS



Construcción del tramo ferroviario que une el Puerto de Montevideo con la ciudad de Paso de los Toros, aplicando los más altos estándares de seguridad basados en las mejores prácticas europeas. Este proyecto se enmarca en el desarrollo de Uruguay Agroindustrial y como Hub logístico regional. A su vez, este proyecto toma impulso con las necesidades logísticas derivadas de lo que sería la potencial instalación de una tercera planta de celulosa en el entorno de la ciudad de Paso de los Toros.

El proyecto Ferrocarril Central constituye un paso trascendente en el marco del programa de infraestructura de transporte que el país está desarrollando para potenciar su plataforma logística, por su complementariedad con el camión y con el sistema portuario y, su influencia en el territorio como factor de viabilidad de emprendimientos productivos, por su mayor competitividad y sustentabilidad. Además, este proyecto ayudará a la cohesión territorial, promoviendo la inclusión social y una mejor calidad de vida.



MARCO LEGAL

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de un convenio suscrito con AFE, será quien se encargue de la ejecución de este proyecto.

El presente proyecto se desarrollará mediante la metodología de participación público privada.

El Convenio rige durante todo el proceso Diseño, Construcción y durante 22 años de Mantenimiento.

ACTIVIDADES A CONTRATAR

- **DISEÑAR**, conocer el estado actual de la vía, las características del terreno, la logística y condiciones de marco legal y medioambiental para realizar un diseño adecuado y eficiente de la nueva vía férrea considerando los aspectos técnicos especificados en las bases técnicas y el período de 22 años de mantenimiento. Le serán suministrados al Contratista elementos avanzados de las soluciones técnicas a aplicar pero aún así deberán ser los técnicos de la empresa Contratista quienes hagan la Ingeniería de detalle del proyecto o manejen las variantes que el proyecto requiera en casos específicos.
- **FINANCIAR**, lograr el financiamiento de las obras para obtener el nivel de servicio requerido y poder acceder al pago por disponibilidad (PDD) anual que el Contratante efectuara en base a los niveles de servicio de la vía evaluados en forma trimestral.
- **CONSTRUIR**, efectuar las tareas de Construcción de la vía férrea y obras civiles asociadas para llevar la infraestructura a los niveles de servicio requeridos en la memoria técnica. Se realizarán pruebas a efectos de comprobar el correcto funcionamiento de todos los sistemas, especialmente los relacionados con la seguridad ferroviaria.
- **MANTENER**, la infraestructura durante 22 años de acuerdo a los niveles de servicio especificados en el pliego.

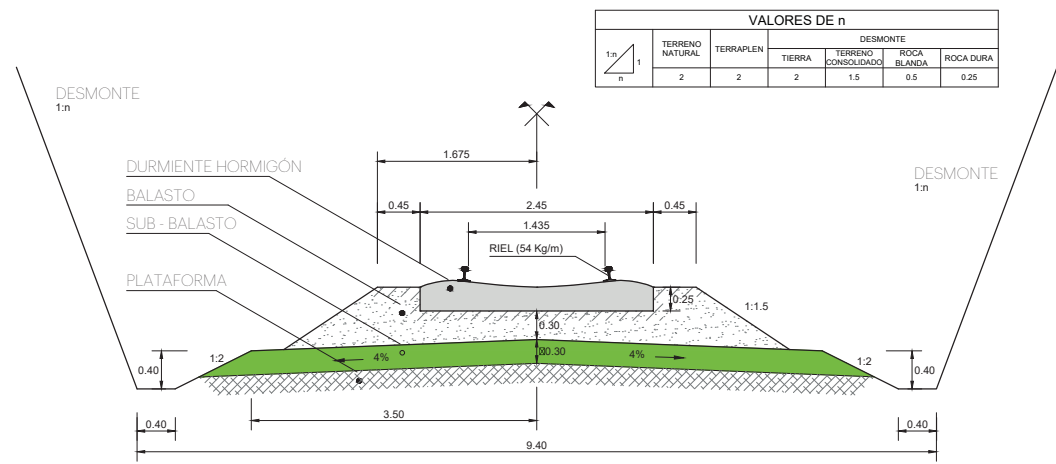




ESTÁNDAR DE VÍA ESPERADO

El diseño y la construcción de la infraestructura ferroviaria (ya sea nueva o a renovar) se ejecutarán de acuerdo con las normas europeas y las especificaciones técnicas europeas de interoperabilidad para el subsistema de infraestructuras del sistema ferroviario convencional (TSI).

- Trocha: 1435 mm
- Radio de curva mín. área urbana 600m EN 13803
- Radio de curva mín. área rural 800m EN 13803
- Pendiente 15 0/00 máx. 20 0/00
- Puentes según Eurocode 1 – 9 / LM71_25
- Ton./eje.: 22,5
- Tren carga tipo según TSI F2
- Velocidad de diseño: 80 km/h
- Tren pasajeros tipo según TSI P5
- Velocidad promedio 60 km/h
- Largo del tren tipo hasta 770 m
- Sistema de Señalización y Control de acuerdo a Norma EN 50128 – EN 50129 y relacionadas
- Disponibilidad de vía = 100%
- Tiempo de operación = 24/7





RETRIBUCIÓN AL CONTRATISTA

Pago por disponibilidad, independientemente de tráfico existente.

PPD = valor de la oferta, ajustado en base al nivel de disponibilidad efectiva y calidad del estado de la infraestructura.

Criterios de ajuste definidos en bases técnicas:

- Disponibilidad.
- Respuesta ante incidencias o eventos.
- Gestión Integral de la Infraestructura.

POTENCIALES CARGAS Y OPERACIONES

Esta infraestructura permitirá transportar 4,5 millones de toneladas al año en el corredor central del país, conectando el interior desde el norte con Montevideo a un puerto competitivo de exportación de aguas profundas, incrementando la competitividad exportadora de la industria nacional, mientras se desarrolla el tráfico de pasajeros. Las principales cargas a transportar son:

- Celulosa
- Madera
- Granos
- Contenedores
- Combustible
- Productos químicos
- Carga general
- Pasajeros en el tramo sur inicialmente
- Otras cargas y servicios

Tarea	Unidad	Cantidades Estimadas
Movimientos de suelos	m ³	6.000.000
Puente Ferroviario (cauces ríos y arroyos)	metro lineal	3000
Puentes ferroviarios (cruces en desnivel)	metro lineal	350
Puentes vehiculares	metro lineal	750
Alcantarillas (2-4 m)	metro lineal	450
Alcantarillas < 2 m	metro lineal	1.250
Adecuación de pasos a nivel	unidad	220
Adecuaciones viales en cruces a desnivel	metro lineal	2.000
Modificación de trazados viales	metro lineal	15.000
Muros para trinchera	m ²	30.000
Construcción de vía nueva	metro lineal	311.000
Adecuación de estaciones	unidad	24



Esta información es brindada a modo ilustrativo y no representa para el Gobierno de la República Oriental del Uruguay ningún compromiso de carácter vinculante.