

Rendición de Cuentas y Balance de Ejecución Presupuestal



TOMO II

Planificación y Evaluación

ANEXO

Sistema Nacional de
Inversión Pública (SNIP)

Parte III

Ejercicio 2022



S U M A R I O

PARTE III

- **Recinto Penitenciario Punta de Rieles**
- **Ferrocarril Central**
- **Corredores Viales**
- **Infraestructura Educativa**



Uruguay
Presidencia

Oficina
**de Planeamiento
y Presupuesto**

RECINTO PENITENCIARIO PUNTA DE RIELES



INFORME PROYECTOS PPP RECINTO PENITENCIARIO PUNTA DE RIELES (UIPPL N°1)

I – NOMBRE: Recinto Penitenciario Punta de Rieles (UIPPL N°1).

II – FUENTES Y FECHAS: www.mef.gub.uy, contrato de PPP del proyecto, pliego de condiciones e informes de estado de situación del contrato elaborados por la Inspección del contrato – Enero-Junio y Julio-Diciembre 2022.

III - DESCRIPCIÓN: Se trata del primer proyecto de Participación Público-Privada implementado en Uruguay. En el marco del proceso de reforma del sistema penitenciario nacional, el proyecto Unidad N° 1 Punta de Rieles fue ideado como una Unidad modelo, para atender el problema de hacinamiento a través del incremento de plazas, con el propósito de mejorar las condiciones de vida de las personas privadas de libertad (PPL) y la gestión para contribuir a la inclusión social de las personas egresadas del sistema. El alcance del proyecto comprende el diseño, construcción, operación y financiamiento de la Unidad, que dispone de una capacidad de 1.960 plazas destinadas a PPL. La Unidad consta de un total de 36.000 m² de área techada y 14.000 m² de espacio exterior e incluye:

- a. 6 edificios residenciales de media seguridad, compuestos por dos módulos cada uno (12 módulos total), que suman 420 celdas, de 3 plazas cada una;
- b. 2 edificios residenciales de baja seguridad (4 módulos) con un total de 100 celdas de 5 plazas cada una;
- c. 2 módulos residenciales de media seguridad, compuestos por un total de 100 celdas individuales;
- d. un Centro de Ingreso, Diagnóstico y Derivación (CIDD) de 100 plazas;
- e. una sala de enfermería con 22 camas;
- f. Infraestructura para ejercicio del derecho a visita, salones para visita colectiva, locutorios para visita familiar y visita de abogados y jueces y un sistema de video conferencias destinado a capacitación, entrevistas profesionales y contacto familiar para extranjeros;
- g. Espacios de uso alternativo que incluyen salón cultural y polideportivo, 2 salas de lectura asociadas a biblioteca en cada uno y 2 salas de talleres ocupacionales;
- h. Servicios generales y talleres productivos con espacio para uso de servicios, formativo y laboral consistente en 2 edificios medianeros y 2 plantas, aula de formación y montacargas.





El edificio de la UIPPL 1º contempla aspectos de accesibilidad y alojamiento para personas con discapacidad motriz. Todos los módulos residenciales cuentan con salón de estudios, comedor, economato, duchas comunes, locutorio de enfermería, patio y escalera de emergencia, lavamanos e inodoro en todas las celdas y 100 celdas individuales con ducha interior; sistema de seguridad integral de alta tecnología que incluye un sistema de detección de incendios, detección de objetos prohibidos e inhibición de celulares y comunicaciones.

Cabe destacar que la plataforma única de seguridad cuenta con un sistema de control centralizado, donde se lleva a cabo el registro de toda la información relevante incluida en el contrato e indicada en el pliego de condiciones y de cualquier otra información relativa a los servicios incluidos en el contrato.

La Unidad de PPLNº1 se ubica en los padrones Nº185.056, Nº118.781, Nº415.871 y Nº121.650 de la Ciudad de Montevideo, Uruguay. El propietario de los padrones es el Ministerio de Defensa y los ha cedido en comodato el 21 de agosto de 2013 al Ministerio del Interior por un plazo de 30 años.

IV - ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONTRATANTE: Ministerio del Interior (MI) mediante Licitación Pública Internacional N° 35/2012.

V – CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO.

5.1. Sociedad Contratista: Unidad Punta de Rieles (UPR) S.A., originalmente integrada por Teyma Uruguay, Instalaciones Inabensa y Goddard Catering Group Uruguay. El 15 de octubre de 2020 se concretó la compraventa de la totalidad de acciones de Teyma y Goddard Catering Group hacia Andean Social Infrastructure N°1 Uruguay.

5.2. Plazo: 27 años y medio contados desde la firma.

5.3. Obligaciones de las Partes: La Sociedad Contratista se encarga del diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura, equipos y sistemas de seguridad, prestación de servicios de alimentación para las PPL y funcionarios, lavandería, limpieza, control de plagas y economato. El contratista puede, previa autorización del MI, proporcionar servicios complementarios. El Estado, a través del Instituto Nacional de Rehabilitación (INR) y el Sistema de Salud, mantiene la responsabilidad en el cumplimiento de las funciones de intervención socioeducativa, seguridad y salud.

El contrato prevé un Pago por Disponibilidad (PPD) trimestral por parte del Ministerio del Interior a la Sociedad Contratista, cuyo valor tiene en cuenta el valor diario de cada plaza multiplicado por la cantidad de plazas disponibles por cada día durante el trimestre y multiplicado por la calidad efectivamente brindada en el periodo de pago. A dicho valor se le restó (para los primeros 6 meses) el Descuento por Ocupación y se le suma la Compensación por Sobre población en caso de existir. Para el cálculo del valor diario por plaza para cada período (VP_t) se ajusta el valor diario por plaza presentado por la adjudicataria en su oferta económica, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$VP_t : VP \times \left[0,14 \cdot \frac{UR_t}{UR_0} \cdot \frac{UI_0}{UI_t} + 0,86 \right]$$

Donde:

- VP es valor diario de cada plaza establecido en la oferta económica del Contratista.
- UR_t es el valor de la Unidad Reajutable del último mes del trimestre "t".
- UR_0 es el valor de la Unidad Reajutable en el último mes anterior a la presentación de las ofertas.
- UI_t es el valor de la Unidad Indexada en el último día del trimestre "t".



Por otra parte, la Calidad de Disponibilidad refleja el nivel de cumplimiento de las tareas de la Sociedad Contratista, ponderando la calidad de prestación de los servicios de acuerdo a la relevancia de cada una de sus obligaciones (mantenimiento de la infraestructura, mantenimiento del equipamiento y sistemas de seguridad, mantenimiento del equipamiento estándar, alimentación de PPL y funcionarios del INR, lavandería, aseo y control de plagas y economato y venta de artículos de almacén).

5.4. Fecha de firma del Contrato: 9 de junio de 2015.

5.5. Fecha de comienzo de construcción: 17 de agosto de 2015.

A continuación, se detalla el cronograma estimado y real del avance de las obras.

Mes		Avance físico		
		Cronograma avance MI (Abr-2016)	Avance físico mensual	Avance físico acumulado
Mes 1	Ago-15	2,1%	2,1%	2,1%
Mes 2	set-15	3,8%	1,7%	3,8%
Mes 3	Oct-15	5,7%	2,0%	5,8%
Mes 4	Nov-15	7,5%	1,8%	7,6%
Mes 5	Dic-15	9,3%	1,8%	9,4%
Mes 6	Ene-16	11,2%	1,9%	11,3%
Mes 7	Feb-16	13,4%	2,2%	13,5%
Mes 8	Mar-16	16,1%	2,7%	16,2%
Mes 9	Abr-16	18,6%	2,2%	18,4%
Mes 10	May-16	25,5%	4,1%	22,5%
Mes 11	Jun-16	32,1%	5,5%	28,0%
Mes 12	Jul-16	39,3%	5,3%	33,3%
Mes 13	Ago-16	47,0%	7,2%	40,5%
Mes 14	set-16	56,3%	4,7%	45,2%
Mes 15	Oct-16	65,7%	5,4%	50,6%
Mes 16	Nov-16	74,5%	7,5%	58,1%
Mes 17	Dic-16	82,8%	5,3%	63,4%
Mes 18	Ene-17	88,7%	5,0%	68,4%
Mes 19	Feb-17	93,2%	4,8%	73,2%
Mes 20	Mar-17	96,2%	4,4%	77,6%
Mes 21	Abr-17	98,5%	3,1%	80,7%
Mes 22	May-17	100,0%	2,7%	83,4%
Mes 23	Jun-17	-	2,3%	85,7%
Mes 24	Jul-17	-	3,6%	89,3%
Mes 25	Ago-17	-	5,0%	94,3%
Mes 26	set-17	-	3,9%	98,2%
Mes 27	Oct-17	-	1,4%	99,6%
Mes 28	Nov-17	-	0,4%	100,0%



5.6. Fecha de autorización de la Puesta en Servicio Definitiva de las Obras: 22 de enero de 2018.

5.7. Precio final reconocido de las obras: El 18 de enero de 2018 fue certificado el Precio Final Reconocido de las Obras en un monto de 776.402.954 Unidades Indexadas (UI). Para la conversión a dólares se utilizó la cotización de la UI (\$ 3,7246) y del tipo de cambio (\$ 25,588/USD) a dicha fecha, lo que equivale a USD 101,2 millones.

VI - FIDUCIARIO: República Negocios Fiduciarios S.A.

VII - PAGOS POR DISPONIBILIDAD POR TRIMESTRE DEL EJERCICIO 2022 y POR AÑO:

7.1. Pagos por disponibilidad para el ejercicio 2022: El Ministerio del Interior realiza pagos trimestrales al Contratista por la disponibilidad de plazas de la Unidad. Este pago se determina tomando en cuenta el nivel de disponibilidad y calidad efectiva de los servicios. El contrato también prevé una compensación por sobrepoblación, en el evento que el número diario de internos sea mayor a la capacidad del establecimiento y hasta un máximo de 20%. A los efectos de las plazas, el número considerado es de 2.270 (1.960 plazas de PPL y 310 plazas de uso de espacio exclusivo para el INR y el economato).

Al **31 de diciembre del 2022** la **cantidad total de PPL** alojadas es de 1725 (1666 PPL en la UPPLN°1 y 59 en el Centro de Ingreso Diagnóstico y Derivación de la Zona Metropolitana).

Para el período julio - setiembre se registró una disponibilidad de 208.840 plazas, siendo 180.320 plazas funcionales, de las que hubo un total de 167.431 plazas ocupadas, y en el período octubre - diciembre se registró una disponibilidad de 208.840 plazas, de las cuales 180.320 son plazas funcionales y 166.511 plazas estuvieron ocupadas. El factor de Calidad de la disponibilidad, tanto en el período julio - setiembre como en el período octubre - diciembre fue de 0,9997, debido a incumplimientos por fallas de calidad resueltas fuera de los tiempos de respuesta previstos y/o fallas constadas en los servicios de alimentación, lavandería o economato.

Si bien la gran mayoría de incidencias del ejercicio **2022** fueron resueltas en tiempo y forma, se aplicaron penalidades a los PPD a través del factor calidad de la disponibilidad, debido a incumplimientos por fallas de calidad resueltas fuera de los tiempos de respuesta previstos y/o fallas constadas en algunos de los servicios provistos por la Sociedad Contratista.

Período	Inversión - \$	Funcionamiento - \$	Total - \$
PPD 2022	357.475.158	739.074.406	1.096.549.564

7.2. Pagos por disponibilidad por año.

Año	Pago por disponibilidad (UI)	Descuento por ocupación (UI) ¹	Pago en UI
2018	153.745.860	16.045.120	137.700.740
2019	164.505.097	-	164.505.097
2020	164.931.421	-	164.931.421
2021	164.144.371	-	164.144.371
2022	164.074.468	-	164.074.468

¹ Descuento durante los tres primeros períodos de pago contados desde la Puesta en Servicio Definitiva. Se descuentan 65 UI por día para cada plaza funcional que no esté ocupada.



VIII – CUMPLIMIENTO DE LOS PROGRAMAS DEL PROYECTO.

- Se realizaron en forma mensual instancias de coordinación integradas por el INR, UPR S.A., Etarey S.A., Euroclar SA e Inspección del Contrato. En las mismas se deja constancia de los intercambios realizados en actas suscritas por las partes.
- Con el fin de promover el involucramiento y motivación de los funcionarios y demás actores participantes se desarrollaron videos institucionales (orientados a PPL, familiares y funcionarios) a fin de facilitar la comprensión de los distintos roles que cumplen, los diferentes usos de las instalaciones, así como las oportunidades de trabajo y aprendizaje vigentes.
- Los servicios brindados en la Unidad son prestados por: i) Euroclar S.A. (Servicio de Alimentación) y ii) Etarey S.A. (Sistema de Mantenimiento de la Infraestructura y Reposición de equipos, aseo y control de plagas, lavandería y economato).

VIII – A. PROGRAMA DE CONSERVACIÓN.

- La Unidad se encuentra en buen estado de materialidad, estabilidad estructural y condiciones generales según los estándares originales del proyecto. Se presentaron deterioros en las instalaciones de los edificios habitacionales, consecuencia de daños causados por vandalismo, los cuales han sido analizados por el INR, Inspección del contrato y UPR S.A. Los componentes más afectados por este tipo de daño corresponden al equipamiento estándar y seguridad y electricidad e iluminación. Los sectores más afectados corresponden a las celdas, zonas de convivencia y aulas de edificios habitacionales. Dichas instalaciones se encuentran en proceso de reparación, según lo previsto en el contrato. Se destaca dentro de las tareas fuera de programa en curso, las reparaciones de celdas, de elementos de seguridad de módulos en general, las reparaciones de celdas en edificio del CIDD y de las habitaciones del edificio de Visitas Especiales.
- Tanto el equipamiento estándar como el de seguridad se encuentran en buen estado de materialidad de acuerdo a los estándares del proyecto e indicaciones del fabricante y/o proveedor.

8.A.1. Conservación de la Unidad: En lo que refiere al programa de conservación de la Unidad, se viene cumpliendo con el programa de mantenimiento acordado y establecido en el contrato, la licitación y el programa de operación presentado por UPR S.A.

8.A.2. Estado de la infraestructura: La Unidad se encuentra en buen estado de materialidad, estabilidad estructural y condiciones generales según los estándares originales del proyecto. En los edificios habitacionales se presenta deterioro en las instalaciones a causa de daños efectuados por vandalismo. Los componentes más afectados en el semestre, por este tipo de daño corresponden a las disciplinas de equipamiento estándar, electricidad, iluminación y seguridad (video vigilancia). Los sectores más afectados corresponden a las celdas, zonas de convivencia y aulas de edificios habitacionales. Dichas instalaciones se encuentran en proceso de reparación según lo previsto en el contrato. Se destaca dentro de las tareas fuera de programa en curso las reparaciones de celdas y áreas de convivencia en los módulos ME, MB, MI, edificio AC (CIDD) en disciplinas de seguridad, iluminación, sanitaria, electricidad, recambio de vidrios, entre otras. Durante el semestre se completó la reparación total y acondicionamiento de los módulos ME03 y ME10

Consecuencia de incidencias de vandalismo en 2022 diversos edificios y acorde a lo establecido en el punto 1.11.3.2 literal b) del Pliego de Condiciones, esta Inspección del Contrato junto a Unidad Punta de Rieles S.A. relevó el daño de las instalaciones generadas por Personas Privadas de Libertad, en los meses de análisis de la etapa explotación y solicitó presupuestos de actividades de reparación, alcanzando el monto total final de \$U10.958.072 (pesos uruguayos diez millones novecientos cincuenta y ocho mil setenta y dos con 00/100) + impuestos.

8.A.3. Programa de Mantenimiento: En cuanto al mantenimiento correctivo, el total de incidencias ascendió a 249, de los cuales 151 correspondieron a constancias en libro de operación, 93 a fallas



de calidad y 4 a fallas de disponibilidad. Del total de incidencias resueltas durante el año, 13 generaron descuentos por calidad. A continuación, se presenta la distribución de las incidencias creadas y resueltas de mantenimiento correctivo a lo largo del ejercicio:

Disciplinas	# Incidencias
Acondicionamiento Térmico (AT)	16
Cerrajería	1
Civil	20
Control de Plagas	6
Eléctrica	5
Equipamiento cocina y lavadero	16
Equipamiento estándar (Eq. Est.)	35
IT	45
Jardinería	32
Limpieza	20
Mecánica	27
Sanitaria	86
Seguridad	39

VIII – B. PROGRAMAS DE SERVICIO.

8.B.1. Servicio de Alimentación: Durante el período el servicio de alimentación se realizó de acuerdo con el programa de alimentación entregado y sin registro de incidencias.

A continuación, se detallan la evolución mensual del servicio y su acumulado, en cantidad de raciones servidas, para el semestre enero-junio 2022.

Alimentación	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Acumulado
Días de ocupación	31	28	31	30	31	30	181
Raciones PPL (des + alm + cena)	165.791	168.441	151.102	169.910	164.062	167.136	986.442
Raciones Funcionarios (alm + cena + col)	10.694	10.472	8.253	10.470	10.181	10.388	60.458
Total de raciones	176.485	178.913	159.355	180.380	174.243	177.524	1.046.900
Raciones entregadas/día	5.693	6.390	5.140	6.013	5.621	5.917	5.784



A continuación, se detallan la evolución mensual del servicio y su acumulado, en cantidad de raciones servidas, para el semestre julio-diciembre 2022.

Alimentación	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Acumulado
Días de ocupación	30	31	31	30	31	30	183
Raciones PPL (des + alm + cena)	162.312	168.805	173.679	167.599	169.848	162.833	1.005.076
Raciones Funcionarios (alm + cena + col)	9.801	10.342	10.276	10.165	10.580	10.296	61.460
Total de raciones	172.113	179.147	183.955	177.764	180.428	173.129	1.066.536
Raciones entregadas/día	5.737	5.779	5.934	5.925	5.820	5.771	5.828

Los días de ocupación ascendieron a 365 y el total de raciones a 2.113.436; correspondiendo 1.991.518 a PPL y 121.918 a funcionarios, lo que implica un promedio de 5.790 raciones por día (incluye desayunos, almuerzos y cenas para las PPL y almuerzos, cena y colación para los funcionarios). Los menús incluyen dietas especiales tanto para PPL como para funcionarios de la Unidad Penitenciaria (sin sal, sin gluten, diabético, hepática/gastroenteritis y combinada sin sal – diabético).²

8.B.2. Programa de Aseo y Control de Plagas: Se continuó con las actividades rutinarias de acuerdo con el programa de operación, las que incluyen actividades diarias (limpieza de áreas comunes, salas de atención y oficinas, pasillos y puestos de control, limpieza de servicios higiénicos, ventanas³ y patio⁴, comedor y recolección de residuos, cocina, sectores de producción, higiene de verduras, vajillas y panadería), semanales (limpieza de patios en los módulos, cámara de congelados y de frío, carros logísticos y socalos y paredes de la cocina), bisemanales y quincenales.

Estas actividades se realizaron de acuerdo con los programas de operación presentados. Adicionalmente, se han realizado las fumigaciones necesarias y los controles para evitar focos de fauna nociva. Por otra parte, en el período se han realizado limpiezas fuera de programa (aseo extraordinario).

8.B.3. Programa de Lavandería: El servicio de lavandería de la Unidad se encuentra operativo de acuerdo con el programa de operación.

En coordinación con UPR S.A. se continúa realizando un segundo lavado semanal para la ropa personal de las PPL, lavándose durante enero - marzo 29.733kg de ropa personal de PPLs y ropa de cama, mientras que durante abril - junio se lavó un acumulado de 43.599kg. También se realiza el lavado de la vestimenta usada por las PPLs en los talleres productivos, además de la ropa particular de las PPLs que ingresan a la Unidad.

Para el período Enero-Junio se detalla las cantidades más relevantes del servicio:

² Teniendo en cuenta que con el suministro de fruta se produce bebidas alcohólicas fermentadas y a solicitud del INR, se redujo su expendio.

³ Módulos: quincenal.

⁴ Módulos: semanal.



Lavandería	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Acumulado
Total ropa personal (kg)	9.146	8.141	8.450	10.816	11.575	11.172	59.300
Total ropa blanca (kg)	1.226	1.277	1.493	3.481	4.102	2.453	14.032
Promedio ocupación	1.783	1.808	1.789	1.830	1.803	1.790	1.801
Ratio kg/PPL/mes	5,82	5,21	5,56	7,81	8,69	7,61	6,78

Para el período Julio-Diciembre se detalla las cantidades más relevantes del servicio:

Lavandería	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Acumulado
Total ropa personal (kg)	12.666	13.755	11.400	12.970	11.350	10.926	73.067
Total ropa blanca (kg)	2.198	3.064	3.180	3.525	3.085	2.726	17.778
Promedio ocupación	1.789	1.808	1.864	1.830	1.818	1.782	1.815
Ratio kg/PPL/mes	8,31	9,30	7,82	9,01	7,94	7,66	8,34

8.B.4. Servicio de Economato: Durante el periodo de informe el servicio de economato operó en forma normal de acuerdo con lo previsto en el Programa de Operación.

Para el período Enero-Junio se detalla las cantidades más relevantes del servicio:

Economato	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Acumulado
Total compras PPL en Módulo (\$U)	2.553.188	2.614.079	2.297.660	2.459.786	2.402.359	2.329.809	14.656.881
Total compras PPL en VO (\$U)	1.024.878	599.769	994.589	1.321.168	1.358.505	1.302.859	6.601.768
Total compras de Funcionarios (\$U)	334.721	310.015	323.762	356.762	356.063	383.467	2.064.790
TOTAL DE COMPRAS (\$U)	3.912.787	3.523.863	3.616.011	4.137.716	4.116.927	4.016.135	23.323.439

Para el período Julio-Diciembre se detalla las cantidades más relevantes del servicio:

Economato	Julio	Agosto	Setiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Acumulado
Total compras PPL en Módulo (\$U)	2.600.726	2.670.430	2.528.383	2.762.274	2.712.565	3.042.917	16.317.295
Total compras PPL en VO (\$U)	1.586.482	1.303.987	1.308.205	1.701.484	1.459.560	1.575.850	8.935.568
Total compras de Funcionarios (\$U)	381.407	329.880	311.399	357.152	321.853	379.413	2.081.104
TOTAL DE COMPRAS (\$U)	4.568.615	4.304.297	4.147.987	4.820.910	4.493.978	4.998.180	27.333.967



Uruguay
Presidencia

Oficina
**de Planeamiento
y Presupuesto**

FERROCARRIL CENTRAL



INFORME PROYECTO PPP FERROCARRIL CENTRAL

I - NOMBRE: Ferrocarril Central.

II - FUENTES: www.mef.gub.uy e Informes Seguimiento MTOP

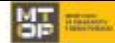
III - DESCRIPCIÓN: El proyecto consiste en la construcción, rehabilitación y mantenimiento de 273 km de vías férreas entre el Puerto de Montevideo y la ciudad de Paso de los Toros, llevándolas a un estándar superior que permitirá la circulación de trenes de carga a 80 kilómetros por hora y 22,5 toneladas por eje, sumando el ferrocarril a su sistema de transporte. El diseño y la construcción de la infraestructura ferroviaria se ejecutarán de acuerdo a las normas europeas y las especificaciones técnicas europeas de interoperabilidad para el subsistema de infraestructura del sistema ferroviario convencional (TSI).



La carga a transportar se estimó en cuatro millones de toneladas para una demanda de tráfico de 15+15 trenes de carga /día y 9 + 9 trenes de pasajeros/día. La duración del tránsito de Montevideo a Paso de los Toros se estima en 6 horas.

El trazado del Proyecto implica cuatro tramos a saber:

Trazado del Proyecto Ferrocarril Central – 4 Tramos



Tramo	Longitud de Vía (km)		
	Vía Simple	Vía Doble	Total
Carmelli - Progreso (DV)		26,00	52
Progreso - Florida	79,08		79,08
Florida - Durazno	91,77		91,77
Durazno - Paso de los Toros	68,30		68,30
P Toros - Acceso Norte	10,00		10,00
Desvíos de Cruces	10,00		10,00
Total (km)	259,15	26,00	311,15

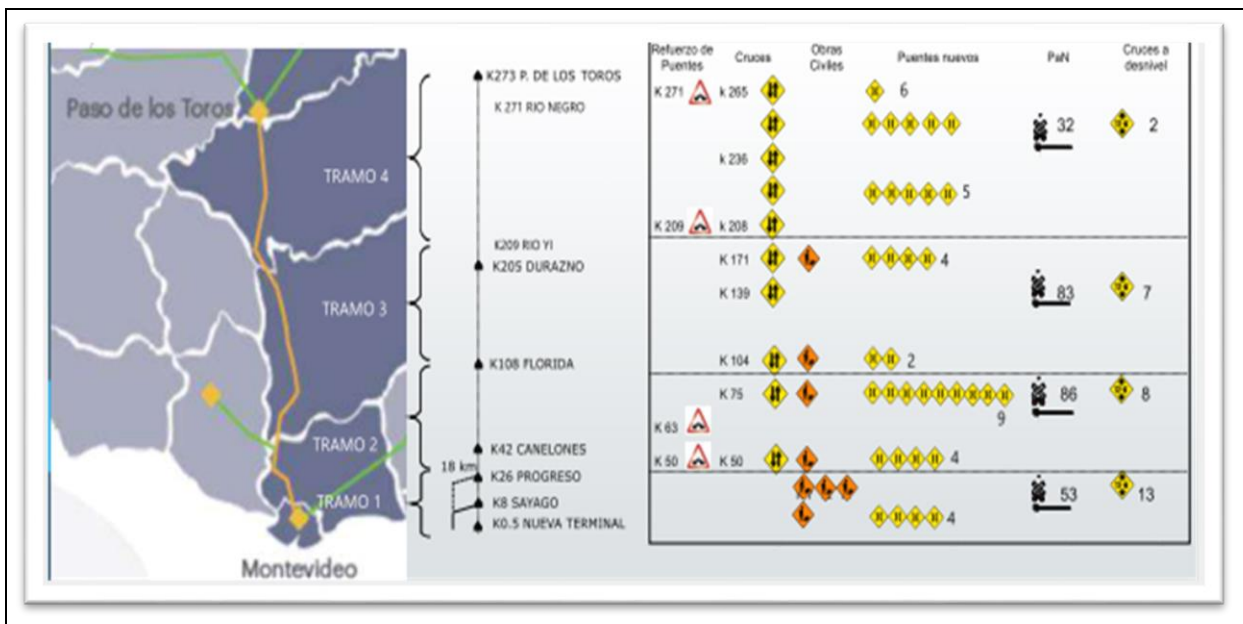


T4 - Durazno - Paso de los Toros
68,30 km

T2 - Progreso - Florida
79,08 km

T3 - Florida - Durazno
91,77 km

T1 - Montevideo - Progreso
26 km



IV – ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONTRATANTE: Ministerio de Transporte y Obras Públicas mediante Licitación Pública Internacional N° 35/2017.

V – CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO.

5.1. Contratista. Grupo Vía Central integrado por SACEEM SA, BERKES Construcción y Montajes SA, SACYR Concesiones SL y NGE Concessions SASU.

5.2. Plazo: El Contrato firmado con fecha 10 de mayo de 2019 establecía una vigencia de 18 años contados a partir de su firma. Dentro de este plazo estaba comprendida la ejecución de la obra. La misma se establecía en 36 meses a partir de la firma del Contrato, adicionando 3 meses para la



puesta a punto (comissioning) y un plazo adicional de 12 meses a partir del plazo de ejecución de la obra para completar el traslado de los tramos de vías recuperados. Estos plazos fueron modificados en la Adenda firmada con fecha 29 de setiembre de 2021.

5.3. Obligaciones de las Partes: La Contratista se obliga a realizar la construcción, rehabilitación y el mantenimiento de la infraestructura, vía y desvíos del tramo ferroviario Puerto de Montevideo-Estación Paso de los Toros, además de la financiación. Se le retribuirá por la disponibilidad y niveles de servicio de conformidad con lo dispuesto en las cláusulas contractuales establecidas entre las partes.

Año	Monto Oferta Económica USD	% Avance obras iniciales ejecutadas por año	Ejecución por año
2021	855.000.000	59,9%	31,9%
2022	855.000.000	91,9%	32,0%

5.4. Fecha de Firma Contrato: 10 de mayo 2019. Este Contrato fue firmado se rige por lo dispuesto en la Ley 18.786 y los decretos reglamentarios. Conjuntamente con la firma de este Contrato se celebraron:

- el Contrato de Obra Pública para las Obras Adicionales con la firma Pliemburg SA. (Licitación Internacional 35/2017).
- el Contrato de Obra Pública para Obras Adicionales con la firma Pliembruig SA.

Firma Adenda: 29 de setiembre 2021. La negociación de la referida Adenda se acordó entre las partes de acuerdo a la facultad prevista en la cláusula 20.3 del Contrato (Modificaciones de común acuerdo) para modificar en el Contrato PPP.

Los puntos sustanciales son los siguientes:

- La Administración Contratante se compromete a cumplir un cronograma de entrega de terrenos.
- GVC se compromete a implementar el Plan de Aceleración que permite finalizar las Obras Principales (incluyendo el comissioning) al 24 de mayo de 2023, y las Obras Accesorias al 24 de noviembre de 2023.
- Se separan los conceptos de obra en Obras Principales y Obras Accesorias para definir aquellas que son necesarias para la disponibilidad y puesta en servicio de la vía en condiciones técnicas y de seguridad suficientes para la carga comprometida, y aquellas que no afectan el tránsito y la seguridad respectivamente.
- Se permite a GVC realizar entregas parciales mensuales de subtramos, de acuerdo con el avance físico de obra de los mismos, a partir de setiembre de 2022.
- Se amplía la vigencia del contrato en 6,5 meses, y se aumenta el PPD máximo diario de USD 406.394 a USD 414.522 en compensación de: obras adicionales solicitadas por parte de la Administración Contratante, de los costos y obras necesarias para la implementación del Plan de Aceleración, netos de la disminución del alcance de algunas de las obras. Estas modificaciones en el alcance de obras se encuentran listadas en el "Anexo IV – Ampliaciones y Reducciones de Obras" de la Modificación al Contrato PPP.
- Se establecen garantías adicionales a favor de la Administración Contratante para aquellas obras que no hubiesen finalizado al 24 de mayo de 2023.
- Se reduce en 6,5 meses el plazo del contrato de Mantenimiento asociado en la misma adjudicación de la Licitación Pública Internacional N° 35/2017, cuya vigencia comenzaba una vez verificado el final de la vigencia del contrato PPP. Para mantener la fecha final del período de mantenimiento total, se reduce el contrato de mantenimiento en el mismo período de tiempo que aumenta el Contrato PPP.



- En compensación por la reducción del contrato de mantenimiento, se descuenta del pago por supervisión de contrato en la etapa de operación un monto de UI 122.936 mensuales por las 6,5 cuotas mensuales que deja de percibir la contratista en el marco de dicho contrato.
- Se establece que cualquier atraso en la entrega de Obras Principales respecto del 24 de mayo de 2023, genera una extensión del Contrato de Mantenimiento por el mismo plazo, sin costo para la Administración Contratante por dicho período.
- Se reduce a 0.5% el máximo de obras adicionales que puede solicitar la Administración Contratante en el marco de la cláusula 20.2 del Contrato PPP.
- Se modifican las cláusulas de cálculo de la inversión en caso de extinción del contrato, para incluir las inversiones adicionales que correspondan en el marco de la modificación contractual, así como la resta de los PPD compensatorios y pagos compensatorios que se hubieren efectuado al momento de la extinción del Contrato.

5.5. Fecha de comienzo de la construcción: 24 de junio de 2019.

VI - FIDUCIARIO: República Negocios Fiduciarios S.A.

VII - PAGOS POR DISPONIBILIDAD De acuerdo al Contrato firmado con fecha 10 de mayo de 2019, cláusula 8.1 se establecieron los siguientes adelantos a cuenta del PPD, que fueron abonados de la siguiente forma:

Año	Monto USD	Monto en \$
2020	30.000.000	0
2021	30.000.000	0
2022*	172.241	4.511.191
Acumulado	60.172.241	4.511.191

*En 2022 se realizaron los siguientes PPD Complementarios con créditos del 2022 y pagos en 2023.

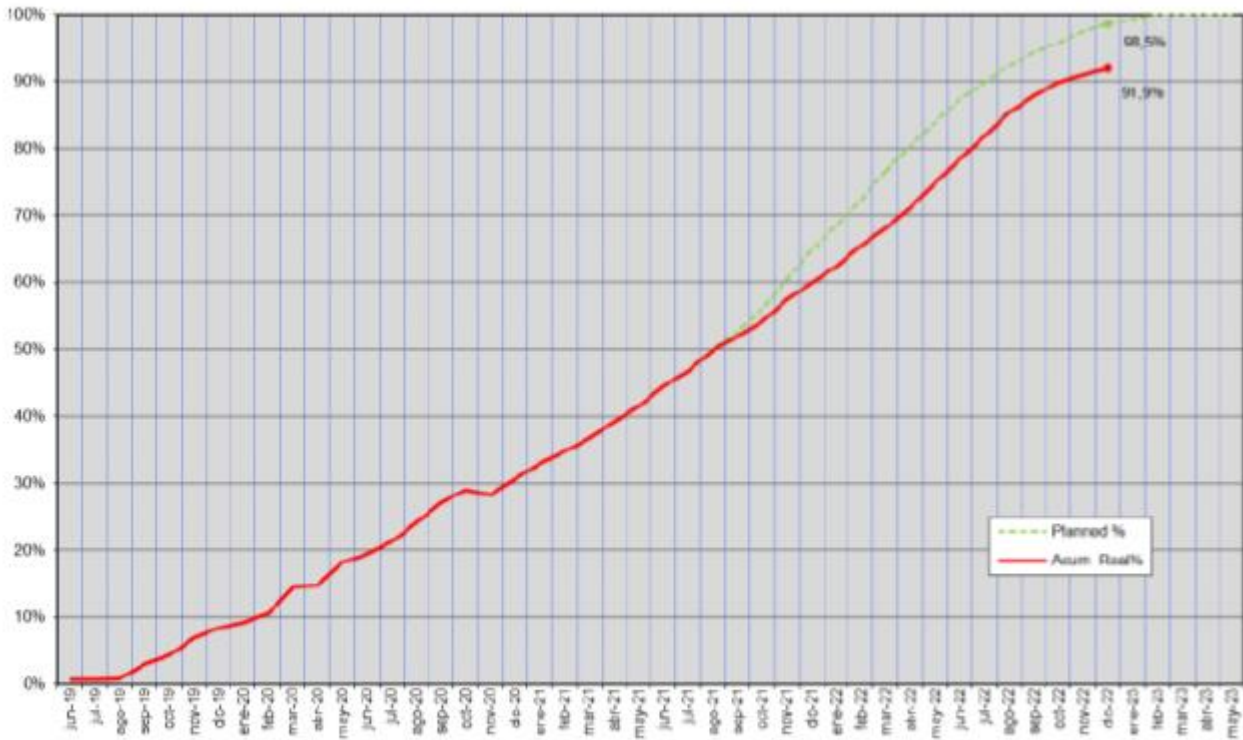
VIII – CUMPLIMIENTO DEL CRONOGRAMA (diciembre 2022).

8.1. Avance Físico: El avance físico de obra (medido a partir de la valorización de la misma) es del 91,9%.

8.2. Avance en Tiempo: Fecha de fin de obra y puesta en servicio: 24 de mayo 2023. El tiempo faltante para fin de obra y puesta en servicio es de 5 meses.

8.3. Tiempo total transcurrido desde inicio de obra: 43 meses.

8.4. Retraso de la Obra: La Supervisión de la Obra estima un retraso del orden de 4 meses.



Fuente: Informe sobre avance del proyecto al mes de diciembre 2022. CFU.

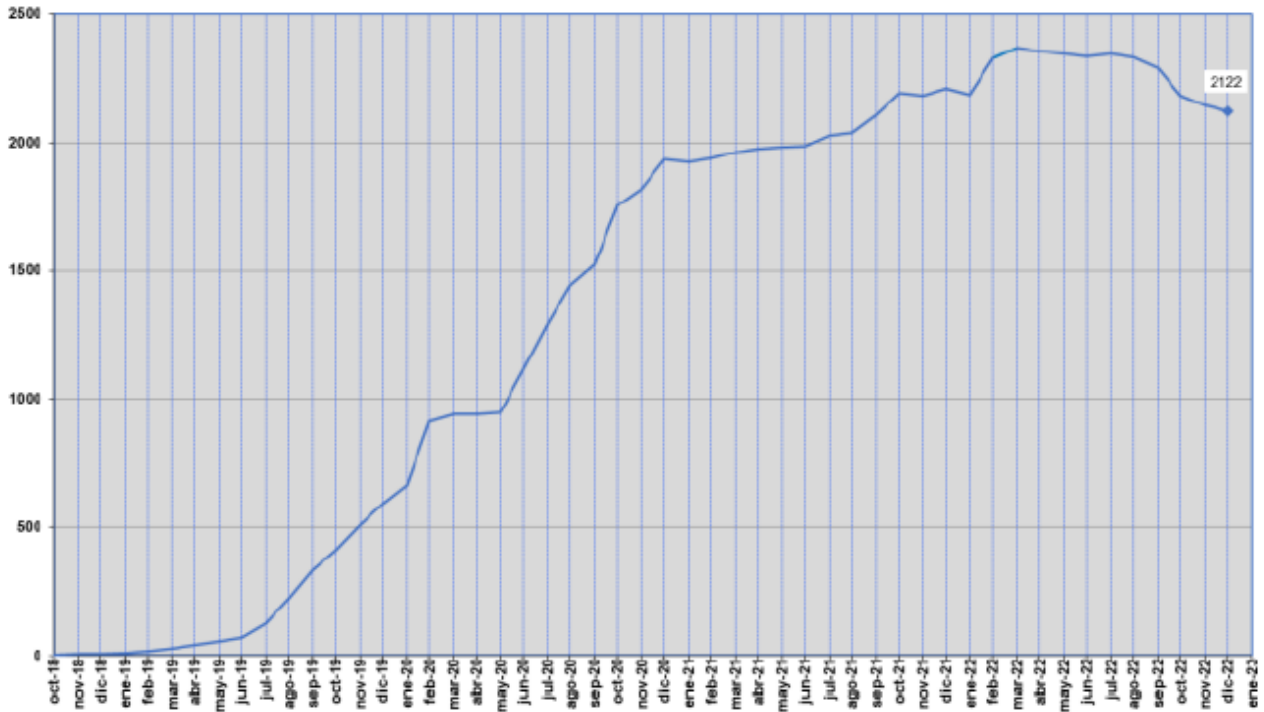
Avance del Contrato: En verde punteado se indica la curva de avance estimada por la Supervisión según la planificación correspondiente al plan de aceleración firmado el 29.09.21.

El avance físico valorizado se encuentra retrasado respecto de los previsto para cumplir con el Plan de Aceleración.

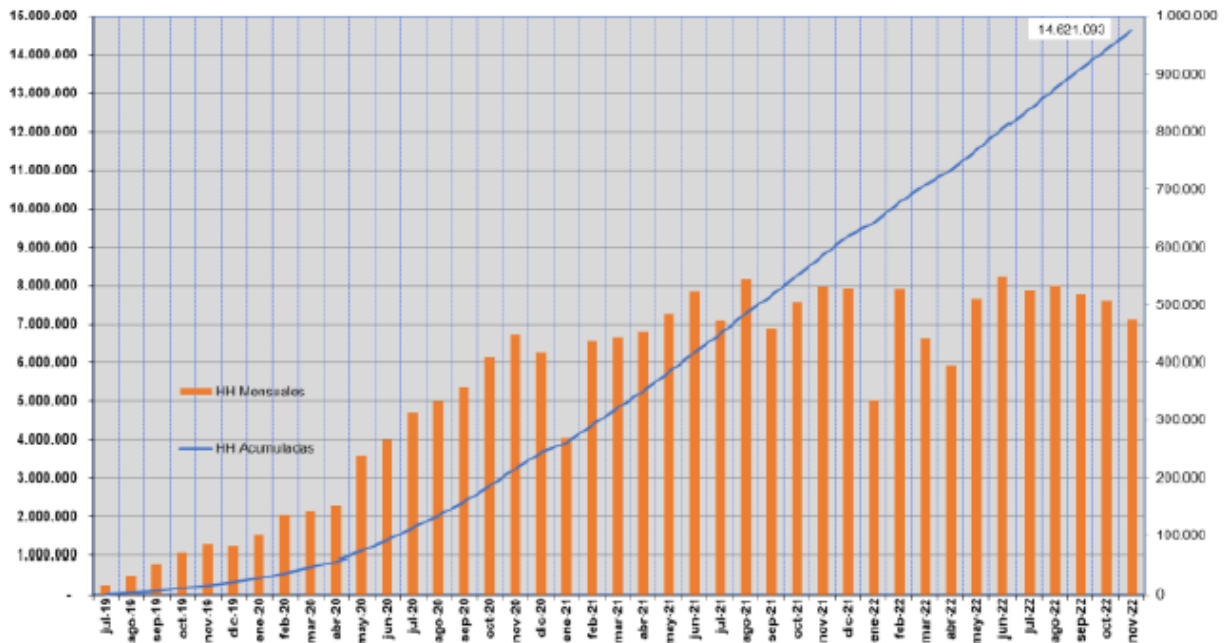
Recursos Humanos: El personal total asignado a la obra (ley 14.411) en el mes de diciembre de 2022 fue de 2.122 personas, 90% uruguayos y 10% extranjeros. La curva de personal a lo largo del tiempo se presenta a continuación:



Personal asignado a la obra (Ley N°14.411)



Horas hombre trabajadas



Fuente: Informe sobre avance del proyecto al mes de diciembre 2022. CFU.

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

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.

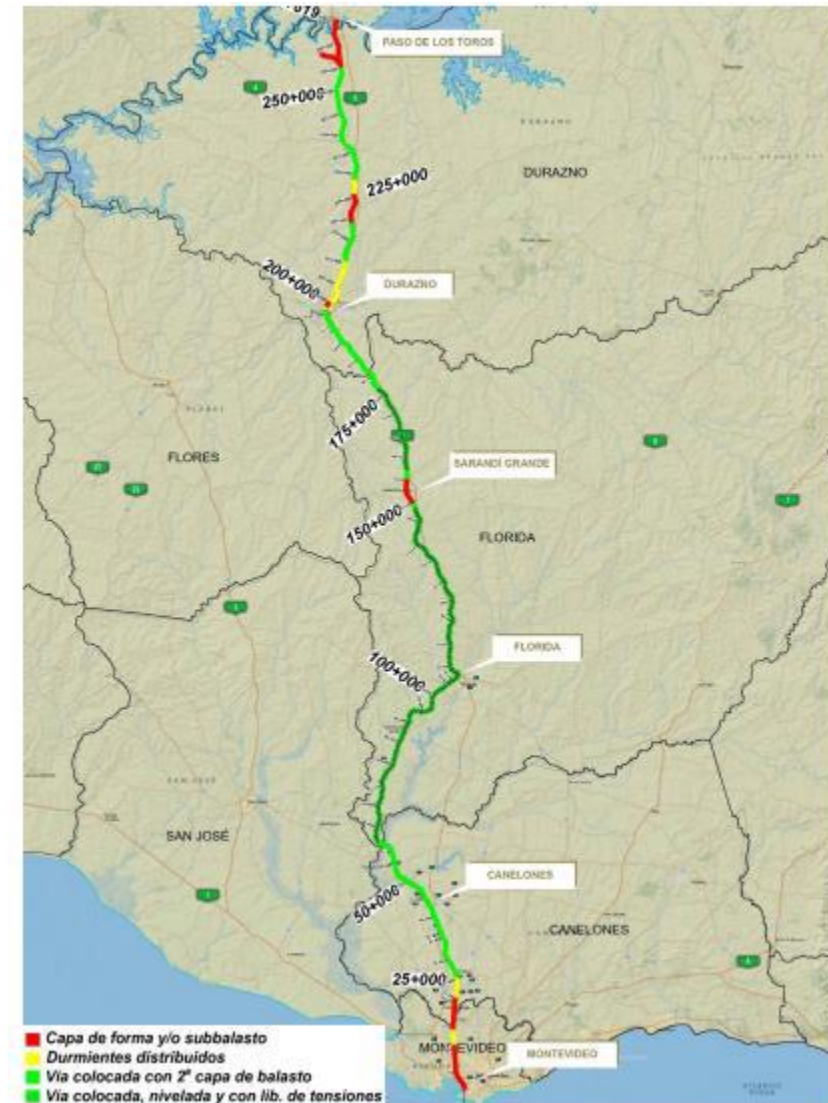
En el Proyecto de referencia, el Plan de Gestión Ambiental de Construcción comprende a la etapa de construcción del proyecto Ferrocarril Central Uruguay, desde su inicio hasta el cierre de las obras y puesta en marcha del proyecto. Sumado a este Plan, se agregan 34 Adendas que serán presentadas a la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

8.5. Avance de las principales tareas de vía: El resumen de las más importantes tareas y su grado de avance es el siguiente:

Ítem	Avance al mes Diciembre		Previsto
	Mes anterior	Mes actual	Mes actual
Colocación de vía (km) *	207 km	230 km	263 km
Colocación de vía (%) *	62%	68%	78%
Suministros de Señalización	91%	93%	-
Instalación de Señalización	21%	25%	-

*Colocación de vía en situación de riel montado más regado de segunda capa de balasto.

Avance de las principales tareas de vía:





CORREDORES VIALES



INFORME PROYECTOS PPP

CORREDOR VIAL – CIRCUITO 0 – RUTA 21 Y 24 – BYPASS NUEVA PALMIRA

I - NOMBRE: Circuito Vial 0 – Ruta 21 (tramo Nueva Palmira - Ruta 2) y Ruta 24 (tramo ruta 2 - ruta 3), y el Bypass en la ciudad de Nueva Palmira (170 kms)

II - FUENTES Y FECHA: www.mef.gub.uy e Informes Seguimiento Organismo MTOP - diciembre 2021.

III - DESCRIPCIÓN: El proyecto (LP internacional 30/2014) consiste en la reconstrucción y mantenimiento de 170 km de trazado existente por un horizonte temporal de 20 años, en la Ruta 21 (tramo Nueva Palmira - Ruta 2) y Ruta 24 (tramo ruta 2 - ruta 3), y el Bypass en la ciudad de Nueva Palmira.



RUTA	DENOMINACION	TRAMO	INICIO	FIN	LONGITUD	FECHA VTO
	Bypass Nueva Palmira	1	0,00	8,50	8,50	31/07/2020
21	Nueva Palmira – A°Arenal Grande	2	278,80	298,40	19,60	31/07/2020
	A° Arenal Grande-Dolores	3	298,40	309,00	10,60	31/07/2020
		4	309,00	320,00	11,00	31/07/2020
	Dolores – Mercedes	5	322,00	334,00	12,00	31/07/2020
		6	334,00	345,00	12,00	31/07/2020
7		346,00	357,30	11,30	31/07/2019	
24	Ruta 2 (Liebigs)-Ruta 20 (Nuevo Berlin)	8	0,00	21,60	21,60	-
	Ruta 20 (Nuevo Berlin) – Tres Bocas	9	21,60	48,85	27,25	-
		10	48,85	54,00	5,15	31/07/2018
	Tres Bocas – A° Negro	11	54,00	63,90	9,90	31/07/2019
		12	63,90	73,60	9,70	30/04/2019
	A° Negro – San Manuel	13	73,60	83,30	9,70	31/08/2019
	A° Negro – San Manuel	14	83,30	94,10	10,80	31/01/2020
	TOTAL				179,10	

Dentro del Contrato se define la actuación sobre los siguientes puentes ubicados a lo largo de los diferentes tramos del circuito:

TRAMO	DENOMINACION	PROGRESIVA	LONG. (mts)	OBRA PREVISTA
1	Sauce	7+600	59,60	Puente Nuevo
2	Agraciada	288+780	47,10	Puesta a Punto y barreras New Jersey
2	Arenal Grande Sur	298+040	54,60	Puesta a Punto y barreras New Jersey
3	Arenal Grande Norte	298+310	54,60	Puesta a Punto y barreras New Jersey
3	Arenal Chico	301+120	53,50	Puesta a Punto y barreras New Jersey
4	Espinillo	310+150	133,10	Puesta a Punto
5	Sal Salvador	322+710	168,00	Puesta a Punto
5	Magallanes	325+550	75,00	Puesta a Punto y barreras New Jersey
5	Bizcocho	329+800	120,00	Puesta a Punto y barreras New Jersey
6	Las Maulas	339+590	34,50	Puesta a Punto y barreras New Jersey
7	Daca	350+000	59,40	Puesta a Punto y barreras New Jersey Refuerzo entre ago.22 y julio 26.
12	Bellaco	69+570	133,00	Puesta a Punto y barreras New Jersey Refuerzo entre ago.22 y julio 26.
14	Negro	83+070	269,60	Puesta a Punto y barreras New Jersey Refuerzo entre ago.22 y julio 26.
14	Rabón	90+200	158,90	Puesta a Punto y barreras New Jersey Refuerzo entre ago.22 y julio 26.

- i. El Bypass de Nueva Palmira (tramo 1) de 8,5 kilómetros de longitud es una obra nueva a desarrollarse en terrenos expropiados de acuerdo al trazado original del MTOP y proyectado por la firma CSI Ingenieros. Incluye los movimientos de tierra necesarios y los procedimientos de estabilización del suelo (granular o por agregado de cemento) a efectos de construir una sub-base que se rematará con una capa de sueldo cemento. Sobre ella se construirá un pavimento de hormigón de 21/22 cms de espesor dependiendo del lugar, para una duración de 25 años. Este tramo incluye la construcción de un nuevo puente sobre el Arroyo Sauce.
- ii. La Ruta 21 (tramos 2 a 7) tiene una longitud de 79,5 kilómetros que van del Bypass mencionado a la ciudad de Mercedes. Se procederá a la adecuación de la ruta existente (fresado de alta precisión, bacheo o adición de mezcla) para permitir su utilización como base de un tendido de mezcla asfáltica de espesor variable.
- iii. La Ruta 24 (tramos 8 a 14) tiene una longitud de 94 kilómetros. En los tramos 8 y 9 no hay obras iniciales y en los tramos 10 a 14 se ejecutarán los movimientos de tierra necesarios para el ansanche de la plataforma y los procedimientos de estabilización del suelo (granular o por agregado de cemento) a efectos de construir una sub-base que se rematará con una capa de sueldo cemento. Sobre ella se construirá un pavimento de hormigón de 21 cms de espesor.

El Contrato incluye un total de 10 Obras Complementarias entre las que se cuentan: Construcción de un empalme en el acceso sur a la localidad de San Javier; empalme en el cruce de las Rutas N° 24 y 25; 6 kms de carriles de adelantamiento en Ruta N°21; 8 kms de carriles de adelantamiento en Ruta N° 24; refuerzo de 3 puentes en Ruta N° 24 entre los años 6 y 9 del Contrato; refuerzo 1 puente en Ruta N°21 entre los años 6 y 9 del Contrato; recapado y mantenimiento del desvío de tránsito pesado de la ciudad de Mercedes ("Camino de los Argentinos") y construcción de 20 refugios peatonales para paradas de ómnibus con sus correspondientes sendas de detención.

IV – ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONTRATANTE: Ministerio de Transporte y Obras Públicas mediante Licitación Pública Internacional N° 30/2014.

V – CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO.

5.1. Contratista: Consorcio PPP Rutas del Litoral S.A. (SACYR Concesiones SL - SACYR Construcción SA – GRINOR SA). Con fecha 3 de setiembre de 2018, el MTOP autoriza transferencia de capital accionario de SACYR CONSTRUCCIÓN SA a SACYR CONCESIONES SL. Con fecha 27 de agosto de 2019, el MTOP autoriza modificación del capital accionario por lo que el Consorcio queda integrado por SACYR CONCESIONES SL Y SACEEM INVERSIONES Y PARTICIPACIONES SA.

5.2. Plazo: 24 años contados desde EL Acta de Posesión de las obras. (Artículo 7 del contrato).

5.3. Obligaciones de las Partes: El Contratista se obliga a las obras reseñadas en el Numeral III así como al Mantenimiento y Operación de los tramos 8 y 9 que incluyen: recorridas diarias de autocontrol; retiro de obstáculos en calzada y banquina; tareas de señalización, apoyo a la circulación segura, limpieza y despeje de calzada; coste de pasto periódico; cortado de cañaverales en el tramo 9; corte de juncos y vegetación en el cauce de las cañadas; corte y retiro de árboles secos; sustitución de señalización vertical dañada y bacheos en las banquetas.

Una vez finalizadas las obras, realizará el mantenimiento de los distintos elementos a lo largo de la vigencia del contrato. La cotización se realizó en base a tres componentes: 1)A = intervenciones cuyo objetivo es asegurar las tareas de puesta a punto que propone realizar a cuyos efectos suministra un precio unitario base en UI con Leyes Sociales y sin IVA para cada tarea en cada tramo; 2)B = intervenciones periódicas de cuya correcta ejecución depende que perduren los indicadores técnicos de disponibilidad exigidos a cuyos efectos la Parte Contratante (MTOP) suministró un precio unitario base en UI/Km-mes que incluye los costos de operación del contrato más Leyes Sociales y sin IVA por cada tramo por la longitud en kilómetros por el número de meses y 3) C = intervenciones que, dependiendo del volumen de tránsito que haya circulado por cada tramo, sean suficientes para sostener los indicadores técnicos de disponibilidad exigidos lo que implica tareas de refuerzo, rehabilitación o reconstrucción necesarias. Al igual que en el Componente B, la Parte Contraparte suministró un precio base por uso en UI por categoría de vehículo por km con Leyes Sociales y sin IVA a pagar por cada categoría de vehículo que atravesase cada estación de conteo. ¹

El MTOP se compromete a un Pago por Disponibilidad (PPD) como contrapartida por alcanzar y mantener a lo largo de la vida del contrato la calidad del servicio asociada a los valores de los indicadores técnicos de disponibilidad fijados. Este monto anual se calcula a partir del importe de los Componentes A, B y C ofertados por el Contratista, del volumen de tráfico (ómnibus y camiones medianos, semipesados o pesados) que efectivamente circulen por cada tramo y de los respectivos coeficientes de disponibilidad técnica ctd1, ctd2 y ctd3 y Z calculados a partir de las evaluaciones trimestrales y anuales de los indicadores técnicos de disponibilidad. El PPD puede ser afectado hasta en un 100% en virtud de los valores alcanzados por los coeficientes técnicos de disponibilidad.

¹ La proyección del MTOP no es vinculante sirviendo para la comparación de las ofertas. La aceptación de la oferta no implica la aceptación de la proyección de tránsito de la oferente que es de su riesgo y no es motivo de renegociación del contrato. Para cada período se abonará el precio base por el volumen de tráfico efectivo.

5.4. Fecha de Firma Contrato: 24 de Julio 2017 **Fecha Firma Adenda:** 21 de setiembre 2021

5.5. Fecha de comienzo de la construcción: 1° de agosto de 2017.

5.7. Precio Final Reconocido de las obras:

Monto oferta económica U.I.			Monto oferta económica U.I.	% Avance obras iniciales ejecutadas a 2021
Componente A	Componente B	Componente C	TOTAL	
939.766.215	1.490.579.125	690.742.310	3.121.087.650	100%

VI – FIDUCIARIO: República Negocios Fiduciarios S.A.

VII - PAGOS POR DISPONIBILIDAD: Este monto anual se calcula a partir del importe de los Componentes A, B y C ofertados por el Contratista, del volumen de tráfico (ómnibus y camiones medianos, semipesados o pesados) que efectivamente circulen por cada tramo y de los respectivos coeficientes de disponibilidad técnica ctd1, ctd2 y ctd3 y Z calculados a partir de las evaluaciones trimestrales y anuales de los indicadores técnicos de disponibilidad. A efectos del pago del PPD, la efectiva disponibilidad de cada tramo se exige desde la fecha del plazo de puesta a punto o del Acta de Comprobación de la Infraestructura del Tramo (ACIT) según ocurra la primera de ambas. La efectiva disponibilidad de cada tramo se mide a través de dos indicadores: i) un indicador de seguridad y confort que recibe el usuario denominado Nivel de Servicio al Usuario y ii) un indicador de evaluación anual – IRI – que representa el nivel de confort de la capa de rotura del pavimento. Para el primero, los estándares de mantenimiento se agrupan en cinco categorías: Calzada; Banquina; Obras de arte mayor y menor; Seguridad vial y Faja de uso público.

Los CTD se afectan por: i) Faltas no Críticas (FnC) que se originan en resultados trimestrales de evaluación por tramo inferiores al Nivel de Usuario; resultado anual incumplido con 1 ó con los 2 criterios de exigencia (se cumplen ambas condiciones=0; se cumple la 1 y no se cumple la 2=1; se cumple la 2 y no se cumple la 1=2 y no se cumplen ambas exigencias= 4) o bien por incumplimiento en los plazos de ejecución; ii) Faltas Críticas (FC) que se originan cuando las FnC se acumulan más allá de ciertos límites (+ de 12 en un mismo tramo y en un mismo año); por apartamiento sustancial de los indicadores técnicos de disponibilidad en 1 o más tramos según valor de las evaluaciones trimestrales o bien por repetición de FC en un mismo tramo cuando se repita en años consecutivos por los mismos motivos.

En dicho marco, el Factor $Z = 1 - 0,01 \times n$ castiga el PPD reflejando las Faltas Críticas acaecidas durante el año. El cdt1 (Componente A) varía de 1 a 0,00 dependiendo del número de Faltas no Críticas acumuladas en el tramo que varía de 0 a 18 o más y en el año; el cdt2 (Componente B) depende del Nivel de Servicio al Usuario alcanzado en cada tramo en cada trimestre, variando de 1,025 para un NSU >al 99% a 0,00 para un NSU ≤ al 91% y finalmente, el cdt3 (Componente C) que depende del número de Faltas no Críticas generadas por tramo y trimestre según las evaluaciones trimestrales y anuales y cuyo valor varía entre 1,00 y 0,00 según las FnC varíen de 0 a 15 ó más.

PPD ejecutados

CIRCUITO		2018	2019	2020	2021	2022
0	FUNCIONAMIENTO	\$ 46.076.363	\$ 186.994.540	\$ 285.171.105	\$ 711.995.325	\$ 418.722.919
	INVERSION	-	-	-	\$ 375.519.246	\$ 483.697.164

VIII – CUMPLIMIENTO DEL CRONOGRAMA.

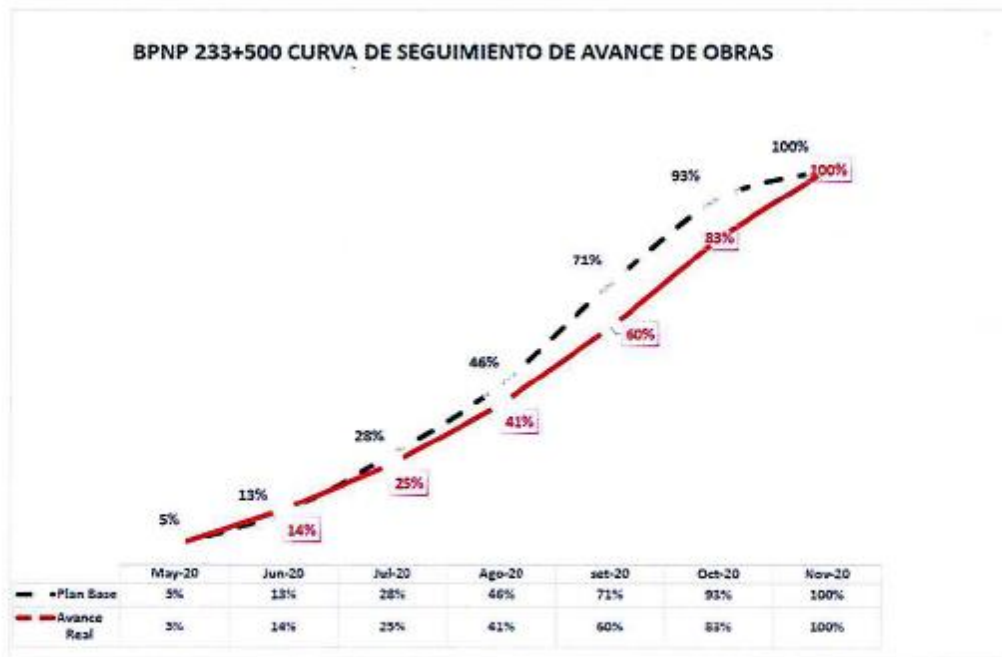


Gráfico 1 - Avance obras Bypass Nueva Palmira 0+233 a 0+500

Fuente: Informe mensual del Contratista noviembre 2020

*Información a Noviembre 2020 (extraído de reporte febrero 2021 - <https://www.gub.uy/ministerio-economia-finanzas/sites/ministerio-economia-finanzas/files/2022-05/Informe%20Semestral%20C0%20Feb21.pdf>)

IX - GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL

El Plan de Gestión Ambiental se entregó en el primer informe presentado por el Contratista (agosto 2017); el mismo se divide en dos partes:

- Plan de Gestión Ambiental Bypass Nueva Palmira, incluido como Anexo IV de dicho informe.
- Plan de Gestión Ambiental Obras de Puesta a Punto Rutas 21 y 24, incluido como Anexo V de dicho informe.

El Plan de Restauración Ambiental preliminar, se entregó adjunto al informe del mes de noviembre 2017.

El Departamento de Gestión Ambiental y Calidad (DEGAC) de la DNV, a través de una consultora contratada, ha realizado auditorías ambientales desde el inicio del Contrato. En las mismas, se realiza el seguimiento de la implementación por parte del Contratista, de los requisitos establecidos por el Manual Ambiental de la DNV, las autoridades de DINAMA, los Planes de gestión y demás normativa ambiental vigente para el Contrato.

Los informes que elabora la consultora sobre estas auditorías, y todas las actuaciones posteriores asociadas a las mismas son notificadas al Contratista. Al 31 de enero de 2021, se han realizado cuatro auditorías: 13 de diciembre de 2018, 16 y 17 de mayo de 2019, 21 y 22 de noviembre de 2019 y 23 y 24 de julio de 2020.

Asimismo, se han presentado los Informes Trimestrales de Gestión Ambiental (ITGA) que fueron derivados al Departamento de Gestión Ambiental y Calidad de la DNV.

INFORME PROYECTO PPP

CIRCUITO VIAL 1- RUTAS 12,54,56 Y 57- BYPASS CIUDAD DE CARMELO

I - NOMBRE: Circuito Vial 1 - Rutas 12, 54, 55 y 57 + Bypass a la Ciudad de Carmelo

II - FUENTES Y FECHA: www.mef.gub.uy e Informes Seguimiento Organismos MTOP, diciembre 2021.

III - DESCRIPCIÓN: El proyecto consiste en la reconstrucción y mantenimiento de 260 km de trazado existente por un horizonte temporal de 20 años, en la Rutas 12, 54, 55 y 57, así como la construcción del Bypass en la ciudad de Carmelo. La retribución al contratista se hará a través de Pagos por disponibilidad, es decir, vinculada al cumplimiento de indicadores.

Comprende la ejecución de las obras iniciales obligatorias y las puestas a punto al inicio del contrato; obras complementarias al inicio y durante todo el contrato y la operación y mantenimiento por niveles de servicio de toda la infraestructura comprendida en el contrato.



OBRAS Y PLAZO DE EJECUCIÓN.

Ruta	Tramo Contrato	Tramo DNV	Denominación	Longitud (Km)	AÑOS			
					2019	2020	2021	2022
21	1	BPC	Bypass Carmelo	5,33	-	30%	-	100%
12	2	264	Nueva Palmira - Acc. Agraciada	17,48	100%	-	-	-
		265A	Acc. Agraciada - 26+099	6,27	100%	-	-	-
	3	265B	26+099 - Ruta 96	16,59	-	-	100%	-
	4	266	Ruta 96 - Ruta 55	23,97	-	-	100%	-
	5	267	Ruta 55 - Ruta 54	11,67	-	-	-	100%
268		Ruta 54 - Florencio	28,03	-	-	-	100%	

Ruta	Tramo Contrato	Tramo DNV	Denominación	Longitud (Km)	AÑOS			
					2019	2020	2021	2022
			Sánchez					
54	6	489	Juan Lacaze - Ruta 1	4,21	-	50%	-	100%
		490	Ruta 1 - Barker	10,91	-	50%	-	100%
	7	Barker - Arroyo San Juan	26,95	-	50%	-	100%	
	8	Arroyo San Juan - Ruta 12	17,45	-	50%	-	100%	
55	9	493	Ruta 21 - Radial Ombúes	25,79	-	-	100%	-
		667	Radial Ombúes - Ruta 12	5,31	-	-	100%	-
57	10	501	Cardona - Arroyo Grande	19,74	-	-	-	100%
	11	502	Arroyo Grande - Arroyo del Sauce	21,2	-	-	-	100%
	12	503	Arroyo del Sauce - Ruta 3	17,02	-	-	-	100%
				257,92				
				PLAZO ENTREGA	1	1,5	2	2,5

Los trabajos en las Rutas N°12, N°54, N°55 y N°57 son en su mayoría mejoramientos planimétricos y altimétricos de las trazas existentes; ensanche de calzada y banquetas y mejora de los pavimentos, todo dentro de la faja de uso público. También incluye la construcción de un tramo nuevo (Bypass Carmelo) que unirá la Ruta N°97 con la N°21.

PUENTES.

Finalmente se realizarán trabajos de rehabilitación en los puentes existentes y la construcción de 3 puentes nuevos de acuerdo al siguiente detalle:

Ruta	Tramo Contrato	Tramo DNV	Denominación	Longitud (m)	Actuación
21	1	BPC	Las Vacas	150	Puente nuevo
54	6	490	Corral de Piedra	20	Demolición - Puente nuevo
		491	Sauce Chico	20	Demolición - Puente nuevo
	7	San Juan	82	Ensanche y refuerzo	
	8	Sauce	47	Ensanche y refuerzo	
	8	Miguelete	43	Ensanche y refuerzo	
57	10	501	Monzón	90	Ensanche y refuerzo
	11	502	Grande	122	Ensanche y refuerzo
	11	502	Talita	55	Ensanche y refuerzo
	11	502	Cerros de Ojosmín	63	Ensanche y refuerzo
	11	502	Guardia Vieja	90	Ensanche y refuerzo
	12	503	Sauce	63	Ensanche y refuerzo

- i. Bypass de Carmelo: Es una obra nueva de 5,33 kilómetros de longitud. Comprende los movimientos de tierra necesarios, la ejecución de los drenajes, la construcción de un puente sobre el Arroyo Las Vacas y sus terraplenes de acceso, y la ejecución de las diferentes capas de materiales granulares. El pavimento se compone de una base cementada sobre la que se ejecutará un tratamiento bituminoso doble o carpeta asfáltica según el

- tramo. Las banquetas son de material granular sobre la que se ejecutará un tratamiento bituminoso simple.
- ii. Ruta N°54: Tiene una longitud de 59,52 kilómetros, que van desde Juan Lacaze hasta ruta 12. Se realiza la reconstrucción completa en la mayor parte de la misma, lo que comprende el alargue de alcantarillas, el ensanche de la plataforma, la construcción de una base granular de material natural que luego se estabiliza con cemento Portland; sobre ésta se ejecuta un tratamiento bituminoso doble en calzada y simple en las banquetas. Además, se realizan rectificaciones altimétricas puntuales donde es necesario completar el paquete estructural. Asimismo, se realiza el ensanche y refuerzo de tres puentes para adecuarlos a los actuales estándares de diseño de la DNV, y la demolición y construcción de dos nuevos puentes.
 - iii. Ruta N°55: De una longitud de 31,10 kilómetros, que van desde la ruta 21 hasta la ruta 12. En el primer subtramo (de aproximadamente 26 kilómetros) se procede a realizar el alargue de alcantarillas, el ensanche de la plataforma, y el reciclado del pavimento existente con cemento Portland para convertirlo en la base cementada sobre la cual se ejecuta un pavimento de hormigón de 22 cm. Por otra parte, en el restante subtramo se realizarán adecuaciones iniciales para alcanzar los estándares de mantenimiento.
 - iv. Ruta N°57: Va desde Cardona hasta Trinidad, con una extensión de 57,96 kilómetros. Se procede a la reconstrucción completa de la ruta, lo que comprende el alargue de alcantarillas, el ensanche de la plataforma, la construcción de una base granular de material natural que luego se estabiliza con cemento Portland; sobre ésta se ejecuta un tratamiento bituminoso doble en calzada y simple en las banquetas. Asimismo, se realiza el ensanche y refuerzo de seis puentes para adecuarlos a los actuales estándares de diseño de la DNV.

Conforme al Pliego y Oferta, el Contratista elaboró el Proyecto Ejecutivo con las correcciones plani-altimétricas necesarias para llevar todos los tramos del circuito a la velocidad de 90 kms/hora.

Una vez finalizadas las obras mínimas obligatorias y de Puesta a Punto, los tramos pasan a la **etapa de Operación y Mantenimiento**. Es obligación del Contratista realizar el mantenimiento de los distintos elementos dentro del alcance contractual reparando o reemplazando los mismos a fin de mantener los estándares requeridos a lo largo del período en calzada; banquina; obras de arte; seguridad vial y faja de dominio público. Asimismo, se elaboró un Plan de Mantenimiento Predictivo que incluye las obras de mantenimiento mayor para el total del plazo del contrato.

IV – ADMINISTRACION PÚBLICA CONTRATANTE: Ministerio de Transporte y Obras Públicas mediante Licitación Pública Internacional N°1/2016.

V – CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO.

5.1. Contratista: Grupo Vial Oriental Uno S.A. (CIEMSA – TRAXPALCO S.A. – HERNÁNDEZ Y GONZÁLEZ S.A.) Con fecha 13 de noviembre de 2019, el MTOP autoriza transferencia de capital accionario por lo que el Consorcio queda integrado por TRAXPALCO SA y HERNÁNDEZ Y GONZALEZ SA.

5.2. Plazo: 20 años contados desde el Acta de Posesión de las obras. Incluye xx años de construcción y xx de operación y mantenimiento.

5.3. Obligaciones de las Partes: El Contratista se obliga a realizar el diseño, construcción, operación (que comprende la explotación y el mantenimiento) y financiamiento de la infraestructura vial dentro de la faja de dominio público, en tramos de las Rutas 12, 54, 55 y 57 así como la construcción del Bypass de Carmelo, de los empalmes, los puentes y las correcciones geométricas, de acuerdo al Pliego de Condiciones, lo que se considera parte del Contrato, la oferta presentada por la Contratista que se adjunta como Anexo II; el PEFD que se adjunta como Anexo III y el Plan de Adecuación y Mantenimiento que se adjunta como Anexo IV. La identificación de las prestaciones principales que constituyen el objeto del Contrato implican:

- a) La realización de todos los estudios, prospecciones de campo, ensayos de laboratorio, demás trabajos topográficos, geológicos, geotécnicos, hidrológicos, ambientales, así como auditorías y controles de toda índole.
- b) La elaboración de todos los proyectos, diseños y planes de todas las obras y tareas necesarias para llevar cada uno de los tramos desde la condición inicial en que son entregados al Contratista, a la condición exigida.
- c) La ejecución de todas las obras referidas a todos los planes, diseños y proyectos mencionados en el punto b) y aprobados por la Contratante.
- d) La elaboración de los proyectos, diseños y planes de todas las obras y tareas necesarias para la operación de la totalidad de los tramos que componen el Circuito.
- e) La ejecución de todas las tareas de explotación y mantenimiento rutinario y extraordinario en la totalidad de los tramos que integran el Circuito, referidos a todos los planes, diseños y proyectos a que refiere el punto d) aprobados por la Contratante.
- f) La dirección, logística y organización del personal, insumos, equipos y todo otro ítem necesario para el diseño, la construcción y operación del Circuito en la condición establecida;
- g) La financiación de todos los costos derivados tanto de los estudios, del diseño, construcción y operación del Circuito, así como de todos los costos derivados del cumplimiento del Contrato;
- h) El cumplimiento del Contrato de acuerdo a los documentos que forman parte de esta contratación.

El MTOP se compromete a un Pago por Disponibilidad (PPD) como contrapartida por alcanzar y mantener a lo largo de la vida del contrato la calidad del servicio asociada a los valores de los indicadores técnicos de disponibilidad fijados. Este monto anual se calcula a partir del importe de los Componentes A, B y C ofertados por el Contratista, del volumen de tráfico (ómnibus y camiones medianos, semipesados o pesados) que efectivamente circulen por cada tramo y de los respectivos coeficientes de disponibilidad técnica ctd1, ctd2 y ctd3 y Z calculados a partir de las evaluaciones trimestrales y anuales de los indicadores técnicos de disponibilidad. El PPD puede ser afectado hasta en un 100% en virtud de los valores alcanzados por los coeficientes técnicos de disponibilidad.

5.4. Fecha de Firma Contrato: 25 de julio de 2019. **Fecha Firma Adendas:** 11 de setiembre de 2019

5.5. Fecha de Comienzo de la construcción.



Ruta	Tramo	Id DNV	Denominación	Acta toma de Posesión
21	1	BPC	By pass Carmelo	1/11/2019
12	2	264	Nueva Palmira - Acc. Agraciada	1/12/2019
		265A	Acc. Agraciada - 26k099	1/12/2019
	3	265B	26k099 - Ruta 96	1/9/2020
	4	266	Ruta 96 - Ruta 55	1/9/2020
	5	267	Ruta 55 - Ruta 54	1/12/2019
		268	Ruta 54 - Florencio Sánchez	24/8/2020
54	6	489	Juan Lacaze - Ruta 1	1/11/2019
		490	Ruta 1 - Barker	1/11/2019
	7	491	Barker - Arroyo San Juan	1/11/2019
	8	492	Arroyo San Juan - Ruta 12	1/11/2019
55	9	493	Ruta 21 - Radial Ombúes	1/11/2019
		667	Radial Ombúes - Ruta 12	1/7/2020 ¹
57	10	501	Cardona - Arroyo Grande	1/11/2019
	11	502	Arroyo Grande - Arroyo del Sauce	1/12/2019
	12	503	Arroyo del Sauce - Ruta 3	1/12/2019

5.6. Precio Final Reconocido de las Obras.

Monto oferta económica U.I.			Monto oferta económica U.I.	% Avance obras iniciales ejecutadas a 2021
Componente A	Componente B	Componente C	TOTAL	
1.378.895.959	987.342.186	646.999.162	3.013.237.307	100%

VI – FIDUCIARIO: República Negocios Fiduciaros S.A.

VII - PAGOS POR DISPONIBILIDAD: El monto anual a percibir por el Contratista es la suma de los montos anuales de las componentes **A**, **B** y **C** y dependerá, además del volumen de tráfico, del resultado de las evaluaciones realizadas en cada tramo a lo largo de todo el año. Ese resultado se expresa numéricamente a través de los tres coeficientes de disponibilidad **ctd₁**, **ctd₂** y **ctd₃** que afectan a las componentes **A**, **B** y **C** respectivamente y de un factor "Z" que refleja la incidencia de las Faltas Críticas acumuladas en el año y que es el mismo para todos los tramos. El monto anual total a percibir por todos los tramos es la suma del monto anual de cada tramo actualizado por las fórmulas paramétricas establecidas en el Anexo X. El resultado final de la evaluación del servicio asociado a la componente A se reflejará en el monto a percibir por el Contratista a través del coeficiente técnico de disponibilidad **ctd₁**. Dicho monto anual a percibir por el Contratista por la componente A correspondiente al tramo "i" surge de la ecuación que se detalla más abajo y que representa la suma de las componentes A(i) de las obras de puesta a punto y complementarias correspondientes a cada una de las etapas de acuerdo al número de cuotas establecidas en la tabla A.III-1. Las componentes A(i) de cada tramo se comenzarán a percibir de acuerdo a lo establecido en el punto 2.1 del Anexo III. Monto a percibir por cada tramo "i" por las obras de puesta a punto y complementarias de la primera etapa correspondiente a ese tramo.

$$Z \times ctd_1 \times \frac{A^1(i)}{n^1}$$

Al finalizar el plazo de puesta a punto de la segunda etapa de ese tramo "i" se suma al monto anterior el correspondiente a las obras de la segunda etapa ($A^2(i)$) por lo que hasta la finalización del contrato el monto será:

$$Z \times ctd_1 \times \left[\frac{A^1(i)}{n^1} + \frac{A^2(i)}{n^2} \right]$$

siendo: n_1 y n_2 los correspondientes al número de cuotas establecido en la tabla A.III-1, $ctd_1(i)$ el coeficiente técnico de disponibilidad que alcanzó el tramo "i" en el transcurso del año. El monto anual total a percibir por todos los tramos es la suma del monto anual a percibir por cada tramo.

El resultado final de la evaluación del servicio asociado a la componente B se reflejará en el monto a percibir por el Contratista través del coeficiente técnico de disponibilidad **ctd₂**.

Dicho monto anual a percibir por el Contratista por la componente B correspondiente al tramo "i" surge de la siguiente ecuación:

$$\text{Monto anual a percibir por el tramo}(i) = Z * 3 * l(i) * f_2 * pm(UI / km - mes) * \sum_{v=1}^{v=4} ctd_2(i, v)$$

siendo: $l(i)$ es la longitud en kilómetros del tramo "i" según la Tabla A.II-2, pm = "precio unitario base", f_2 es el coeficiente propuesto por el oferente, $ctd_2(i, v)$ es el coeficiente técnico de disponibilidad que alcanzó el tramo "i" en cada una de las evaluaciones trimestrales (v), "precio unitario base" es el precio base suministrado por la Contratante en (UI/km-mes, este precio incluirá, los costos de operación del contrato, las Leyes Sociales pero no incluirá el IVA), Z el factor que refleja la incidencia de las Faltas Críticas, en cada año es el mismo para todos los tramos. El monto anual total a percibir por todos los tramos es la suma del monto anual a percibir por cada tramo.

El resultado final de la evaluación del servicio asociado a la componente C se reflejará en el monto a percibir por el Contratista través del coeficiente técnico de disponibilidad **ctd₃** y el factor Z . Dicho monto anual a percibir por el Contratista por la componente C correspondiente al tramo "i" surge de la siguiente ecuación:

$$\text{Monto anual a percibir por el tramo}(i) = Z * f_3 * l(i) * ctd_3(i) * m(i)$$

siendo: f_3 es el coeficiente de mayoración o minoración propuesto por el oferente, $l(i)$ es la longitud en kilómetros del tramo (i), $ctd_3(i)$ el coeficiente técnico de disponibilidad que alcanzó el tramo "i" en el transcurso del año, Z el factor que refleja la incidencia de las Faltas Críticas, $m(i) = \sum$ "precio por uso suministrado" para la categoría (k) * cantidad de vehículos de la categoría (k) que en el año atravesaron la estación de conteo asociada al tramo (i). la sumatoria es en k siendo $k = 1, 2, 3$.

El monto anual total a percibir por todos los tramos es la suma del monto anual a percibir por cada tramo.

Los únicos vehículos que serán objeto de pago son los que se explicitan en la tabla siguiente según las categorías que se indican:



PPD ejecutados

CIRCUITO		2020	2021	2022
1	FUNCIONAMIENTO	-	\$ 365.261.521	\$ 397.530.976
	INVERSION	-	-	\$ 657.979.029

VIII – CUMPLIMIENTO DEL CRONOGRAMA:

Obras Viales

Ruta	Tramo	Id DNV	Total	Importes (UI) *			Porcentaje de avance (%)	
				Ejecutado	Anterior	Actual		
Vial	21	1	BPC	65.734.207	41.946.566	38.807.484	3.139.082	63,8%
	12	2	264	29.711.142	29.710.981	29.710.981	0	100,0%
			265A	4.511.459	4.511.428	4.511.428	0	100,0%
		3	265B	6.583.463	6.583.638	6.583.638	0	100,0%
		4	266	324.013	324.091	324.091	0	100,0%
	5	267	266	494.719	494.799	494.799	0	100,0%
			267	6.700.909	6.701.254	6.701.254	0	100,0%
		268	267	1.880.149	1.880.178	1.880.178	0	100,0%
			268	60.056.375	60.056.603	60.056.603	0	100,0%
	54	6	489	3.778.240	3.778.122	3.720.103	58.019	100,0%
			490	2.169.125	1.928.298	1.928.298	0	88,9%
		7	491	46.379.876	30.192.479	30.055.094	137.385	65,1%
		8	492	110.402.461	67.642.254	67.306.225	336.029	61,3%
	55	9	492	53.872.018	31.071.468	28.975.203	2.096.265	57,7%
			493	160.611.868	132.716.996	126.404.046	6.312.950	82,6%
57	10	667	166.561	0	0	0	0,0%	
		501	58.610.725	41.466.998	31.959.448	9.507.550	70,7%	
	11	502	57.497.326	29.981.325	29.242.721	738.604	52,1%	
	12	503	46.543.669	22.712.105	19.712.073	3.000.032	48,8%	
Adecuación a las Exigencias Iniciales			2.280.000	2.280.000	2.234.400	45.600	100,0%	
Total Obras Viales s/IVA			718.308.305	515.979.583	490.608.067	25.371.516	71,8%	

*Incluye LLSS



3.2 Obras de puentes

	Ruta	Tramo	Id DNV	Total	Importes (UI) *			Avance (%)	
					Ejecutado	Anterior	Actual		
Puentes	21	1	1	32.552.804	17.571.294	16.881.068	690.226	54,0%	
	54	6	2	8.567.142	2.628.788	1.492.714	1.136.074	30,7%	
			3	8.215.180	2.646.404	1.440.447	1.205.957	32,2%	
		7	4	6.573.456	3.644.983	3.451.064	193.919	55,5%	
			5	5.146.547	3.865.744	3.350.322	515.422	75,1%	
	8	6	5	4.735.338	3.545.959	3.118.696	427.263	74,9%	
			6	4.735.338	3.545.959	3.118.696	427.263	74,9%	
	57	10	7	7.313.940	7.234.950	7.234.950	0	98,9%	
			8	8.715.198	8.627.527	8.549.090	78.437	99,0%	
		11	9	6.975.306	6.957.616	6.852.986	104.630	99,7%	
			10	8.405.809	8.388.157	8.287.287	100.870	99,8%	
			11	9.312.993	9.277.613	9.249.674	27.939	99,6%	
		12	12	6.559.247	6.523.867	6.504.189	19.678	99,5%	
	Adecuación a las Exigencias Iniciales				807.357	807.357	807.357	0	100,0%
	Total Obras de Puentes s/IVA				113.880.317	81.720.259	77.219.844	4.500.415	71,8%

*Incluye LLSS

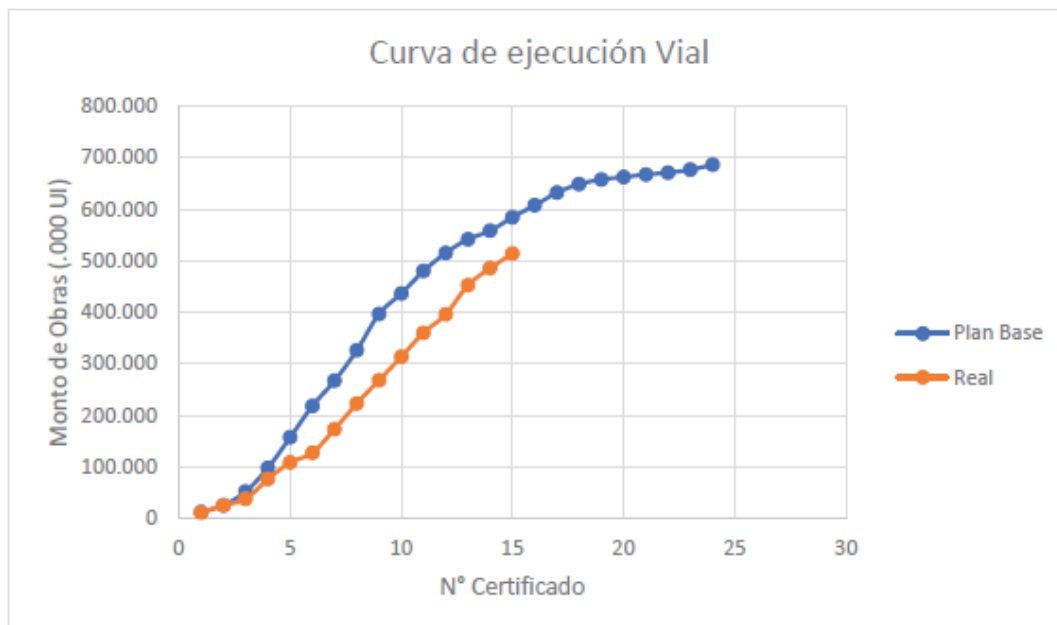


Gráfico 1: Curva de ejecución -Obras Viales

IV - GESTIÓN MEDIO AMBIENTAL

Requisito	Normativa	Cumple	Comentarios
Presentación de Estudio de Impacto Ambiental para Autorización Ambiental Previa y Autorización Ambiental de Operaciones para el Bypass Carmelo, aprobado por Dinama.	Decreto 349/005 y Decreto 416/013	100%	Aprobación de PGA Bypass de Carmelo, según Resolución 1767/2019.
Planes de Gestión Ambiental	Manual Ambiental MTOP	100%	Aprobación de los Planes de Gestión y Restauración Ambiental Rutas 12, 54, 55 y 57 por el MTOP.
Gestión de Residuos Químicos	Decreto 320/994. Manual Ambiental MTOP.	100%	Se toman medidas a la hora de instalación de depósitos, suministro de combustible y capacitaciones de acuerdo al PGA.
Generación de efluentes domésticos.	Manual Ambiental MTOP.	100%	En la instalación de campamentos, se prevé construcción de pozos negros, con limpieza a través de barométrica.
Disposiciones a considerar en la Seguridad Vial	Manual Ambiental MTOP	100%	Señalización adecuada a lo largo del área de trabajo, según plan de señalización y en concordancia con las directivas de la Norma Uruguaya de Señalización de Obras del MTOP.
Disposiciones a considerar en la calidad del aire	Manual Ambiental MTOP	100%	Se humedecen caminos, mantenimiento preventivo de la maquinaria.
Disposiciones a considerar en la calidad del ruido.	DINAMA (RM 1012/2013). Ordenanzas departamentales de Colonia sobre ruidos molestos. Manual Ambiental MTOP.	N/A	

INFORME PROYECTOS PPP

CORREDOR VIAL – CIRCUITO 2 – RUTA 9 Y 15 – CONEXIÓN R9-R15

I - NOMBRE: Circuito Vial 2 - C2: Ruta 9 (entre Rocha y Chuy), Ruta 15 (entre Rocha y Empalme con Ruta 13) y la conexión R9-R15 (192 kms)

II - FUENTES Y FECHA: www.mef.gub.uy e Informes Seguimiento Organismos MTOP, diciembre 2022.

III - DESCRIPCIÓN: El proyecto Circuito Vial 2 (LP internacional N° 2/2016) para el Diseño, construcción, operación y financiamiento de la infraestructura vial en Rutas N° 9, 15 y conexión de Ruta 9 y Ruta 15, tiene una longitud total de 192 kilómetros, que se desarrollan en el departamento de Rocha, de los cuales 128 km corresponden a la ruta 9 tramo Rocha Chuy, 60 km a la ruta 15 entre Rocha y Empalme Velázquez y 4 km a la conexión entre ruta 9 y 15, llamado By Pass a la Ciudad de Rocha. El Contrato consiste en la ejecución de obras de modificación de trazado, adecuación y rehabilitación, en carreteras, refuerzos y puentes nuevos y la gestión del mantenimiento de todos los tramos que componen el circuito.



Obras viales:

	Ruta	Tramo	Id DNV	Denominación	Progresivas	
					Inicio	Fin
Vial	9	1	225	Rocha - 224k000	210k000	223k992
		2	226	224k000 - Ayo Chafalote	223k992	236k800
		3	227	Ayo Chafalote - Ayo Castillos Chico	236k800	253k866
		4	228	Ayo Castillos Chico - 274k000	253k866	274k027
		Empalme R9-R16 Castillos				
		5	229	274k000 - 290k350	274k027	290k033
		290k350 - Coronilla		290k033	314k071	
	Empalme Punta del Diablo					
	Empalme Santa Teresa		314k071	337k934		
	Coronilla - Chuy					
Empalme Barra del Chuy		314k071	337k934			
Empalme Aduana Chuy						
15	8	308	Rocha - Paralle	32k400	62k674	
			Empalme R15-BPR			
	9	309	Paralle - Velazquez (Emp. R13)	62k674	92k224	
			Empalme Velazquez Sur			
Empalme Velazquez Norte		0k000	3k998			
10	BPR			R9 (211k700) - R15 (35k900)		

Puentes:

	Ruta	Tramo	Id DNV	Denominación	N°	Prog.	Long. (m)	Obra Principal
Puentes	9	1	225	Arroyo Las Conchas 1	1	214k316	17,60	Ensanche - Refuerzo
				Arroyo Las Conchas 2	2	214k640	23,50	Ensanche - Refuerzo
				Cañada Zanja Honda	3	221k762	10,70	Refuerzo
		2	226	Arroyo Don Carlos	4	225k633	81,80	Ensanche - Refuerzo
				Arroyo Don Carlos (secundario)	5	225k926	41,00	Ensanche - Refuerzo
				Arroyo Las Ceibas	6	229k885	34,40	Ensanche - Refuerzo
				Cañada de Los Negros	7	233k912	25,30	Ensanche - Refuerzo
				Arroyo Chafalote	8	236k442	91,00	Nuevo Puente
				Arroyo Chafalote (secundario)	9	236k631	24,50	Ensanche - Refuerzo
		3	227	Arroyo Consejo	10	247k928	26,40	Ensanche - Refuerzo
				Arroyo Sarandí del Consejo	11	251k289	69,50	Ensanche - Refuerzo
				Arroyo Castillos Chico	12	253k895	24,50	Refuerzo
	4	228	Arroyo Castillos (secundario)	13	256k225	88,60	Ensanche - Refuerzo	
			Arroyo Castillos	14	256k390	143,00	Ensanche - Refuerzo	
	15	8	308	Las Conchas	15	40k804	39,50	Nuevo Puente
				Arroyo Casimiro	16	59k470	12,30	Cambio a Alcantarilla
		9	309	Arroyo India Muerta	17	63k208	18,40	Nuevo Puente
				Arroyo Sarandí de La Paloma	18	96k288	109,40	Nuevo Puente

- i. Ruta N°9: La obra se desarrolla en la traza, pero existen algunos sub tramos de nuevo trazado (variaciones planialtimétricas de trazado). Las tareas se dividen en fresado de la carpeta existente y recapado con 6 cm de mezcla asfáltica, las banquetas se estabilizan con RAP y tosca y se pavimentan con mezcla.
- ii. Bypass Ciudad de Rocha: Se ejecutará la conexión de la Ruta N 9 con la Ruta N°15 a través del Bypass de la Ciudad de Rocha 4 km, se trata de un trazado nuevo, a la fecha del informe se están realizando los trámites expropiatorios con un gran avance.
- iii. Ruta 15: En virtud que la Ruta 15 implica un trazado nuevo, se ha venido trabajando en la adecuación (alargue) de alcantarillas. Se están terminando con las expropiaciones.
- iv. Puentes comprendidos en el Contrato: Las actuaciones previstas para los puentes del circuito comprenden reparaciones, ensanche y refuerzo, y construcción de nuevas estructuras.

IV – ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONTRATANTE: Ministerio de Transporte y Obras Públicas mediante Licitación Pública Internacional N° 2/2016.

V – CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO

5.1 – Contratista: Consorcio Grupo Oriental 2 (Ciemsa – Traxpalco S.A. – Hernández Y González S.A.). Con fecha 25 de mayo de 2021, se firma el contrato para el "diseño, construcción, operación y financiamiento de la infraestructura vial del circuito 2: rutas n° 9 y n° 15" entre el MTOP y el Grupo Vial Oriental 2, integrado por CIEMSA, Traxpalco SA (Tracoviox) y Hernández y González SA. Contrato

5.2. Plazo: 20 años contados a partir de El Acta de Posesión de las obras (Numeral 7 del Contrato).

5.3. Obligaciones de las partes: El Contratista se obliga a realizar el diseño, construcción,

operación (que comprende la explotación y el mantenimiento) y financiamiento de la infraestructura vial dentro de la faja de dominio público, en tramos de las Rutas 9, 15 y conexión rutas N° 9 y 15 (en adelante, el "Circuito", el "Proyecto" o la "Obra"), de los empalmes, los puentes y las correcciones geométricas, de acuerdo al Pliego de Condiciones, lo que se considera parte del Contrato, la oferta presentada por la Contratista que se adjunta como Anexo II; el PEFD que se adjunta como Anexo III y el Plan de Adecuación y Mantenimiento que se adjunta como Anexo IV.

La identificación de las prestaciones principales que constituyen el objeto del Contrato implican:

- a) La realización de todos los estudios, prospecciones de campo, ensayos de laboratorio, demás trabajos topográficos, geológicos, geotécnicos, hidrológicos, ambientales, así como auditorías y controles de toda índole.
- b) La elaboración de todos los proyectos, diseños y planes de todas las obras y tareas necesarias para llevar cada uno de los tramos desde la condición inicial en que son entregados al Contratista, a la condición exigida.
- c) La ejecución de todas las obras referidas a todos los planes, diseños y proyectos mencionados en el punto b) y aprobados por la Contratante.
- d) La elaboración de los proyectos, diseños y planes de todas las obras y tareas necesarias para la operación de la totalidad de los tramos que componen el Circuito.
- e) La ejecución de todas las tareas de explotación y mantenimiento rutinario y extraordinario en la totalidad de los tramos que integran el Circuito, referidos a todos los planes, diseños y proyectos a que refiere el punto d) aprobados por la Contratante.
- f) La dirección, logística y organización del personal, insumos, equipos y todo otro ítem necesario para el diseño, la construcción y operación del Circuito en la condición establecida;
- g) La financiación de todos los costos derivados tanto de los estudios, del diseño, construcción y operación del Circuito, así como de todos los costos derivados del cumplimiento del Contrato;
- h) El cumplimiento del Contrato de acuerdo a los documentos que forman parte de esta contratación.

El MTOP se compromete a un Pago por Disponibilidad (PPD) como contrapartida por alcanzar y mantener a lo largo de la vida del contrato la calidad del servicio asociada a los valores de los indicadores técnicos de disponibilidad fijados. Este monto anual se calcula a partir del importe de los Componentes A, B y C ofertados por el Contratista, del volumen de tráfico (ómnibus y camiones medianos, semipesados o pesados) que efectivamente circulen por cada tramo y de los respectivos coeficientes de disponibilidad técnica ctd1, ctd2 y ctd3 y Z calculados a partir de las evaluaciones trimestrales y anuales de los indicadores técnicos de disponibilidad. El PPD puede ser afectado hasta en un 100% en virtud de los valores alcanzados por los coeficientes técnicos de disponibilidad.

5.4. Fecha de Firma de Contrato: 25 de mayo de 2021. **Fecha Firma Adendas:** 21 de setiembre 2021

5.5. Fecha de comienzo de la construcción: 29 de junio de 2021



5.6. Precio Final Reconocido de las obras:

Monto oferta económica U.I.			Monto oferta económica U.I.	% Avance obras iniciales ejecutadas a diciembre de 2022
Componente A	Componente B	Componente C	TOTAL	
1.199.182.785	856.507.520	624.981.976	2.680.672.280	76,75%

VI - Fiduciario: República Negocios Fiduciarios S.A.

VII - Pagos por Disponibilidad: Como única remuneración, la Contratista recibirá una retribución periódica en concepto de Pago Por Disponibilidad (PPD) como contrapartida por alcanzar y mantener durante la ejecución del Contrato, la calidad del servicio asociada a los indicadores técnicos de disponibilidad definidos en el Pliego. El Contratista tendrá derecho a recibir adelantos trimestrales a cuenta del Pago Por Disponibilidad conforme lo indicado en el Anexo III del Pliego. Se define el concepto de "disponibilidad" como el hecho de que los trabajos y servicios estén "disponibles" para los usuarios bajo las condiciones adecuadas de cumplimiento de los Indicadores de Calidad y Servicio definidos en el Anexo IX del PCA. El monto anual a percibir por el contratista surgirá de la suma de las componentes A, B y C, afectadas por los coeficientes técnicos de disponibilidad ctd1, ctd2, ctd3 y Z. El componente C se abonará teniendo en cuenta el periodo devengado a la fecha de la evaluación anual aplicando una prorrata anual y lineal de los valores establecidos en el Anexo XII del Pliego. A efectos del cálculo de los anticipos trimestrales se considerará el monto de prorrata anual y lineal establecido anteriormente. El cálculo del Pago por Disponibilidad se describe en los Anexos III, IX y X del Pliego de Condiciones Particulares que integra este Contrato. El Pago Por Disponibilidad podrá ser afectado hasta en un 100% (cien por ciento) en virtud del valor alcanzado por los coeficientes técnicos de disponibilidad. Si en el futuro circularen vehículos no tipificados actualmente, la Contratante deberá categorizarlos y tarifarlos de manera coherente con los ya previstos.
Avances Contratos:



Obras Viales

Ruta	Tramo	Id DNV	Denominación	Total	Importes (UI) *			Porcentaje de avance (%)
					Ejecutado	Anterior	Actual	
9	1	225	Rocha - 224k000	28.257.077	26.814.874	25.289.252	1.525.622	94,9%
	2	226	224k000 - Ayo Chafalote	26.684.310	23.646.106	23.646.106	0	88,6%
	3	227	Ayo Chafalote - Ayo Castillos Chico	40.643.136	40.643.136	40.643.136	0	100,0%
	4	228	Ayo Castillos Chico - 274k000	47.094.746	47.094.746	47.094.746	0	100,0%
			Empalme R9-R16 Castillos	2.857.620	2.857.620	2.857.620	0	100,0%
	5	229	274k000 - 290k350	33.445.043	33.445.043	33.445.043	0	100,0%
	6	230	290k350 - Coronilla	50.411.524	50.411.524	50.411.524	0	100,0%
			Empalme Punta del Diablo	1.215.271	1.215.271	1.215.271	0	100,0%
			Empalme Santa Teresa	2.230.451	2.230.451	2.230.451	0	100,0%
	7	231	Coronilla - Chuy	45.530.661	45.530.661	45.530.661	0	100,0%
Empalme Barra del Chuy			1.376.051	1.376.051	1.376.051	0	100,0%	
Empalme Aduana Chuy			2.299.432	2.299.432	2.299.432	0	100,0%	
15	8	308	Rocha - Paralle	108.266.850	69.653.336	63.593.633	6.059.703	64,3%
			Empalme R15-BPR	2.235.335	1.123.715	1.055.923	67.792	50,3%
	9	309	Paralle - Velázquez (Emp. R13)	130.805.272	86.234.598	85.350.161	884.437	65,9%
			Empalme Velázquez Sur	1.680.579	577.543	0	577.543	34,4%
			Empalme Velázquez Norte	1.336.555	236.029	236.029	0	17,7%
10	BPR	R9 (211k700) - R15 (35k900)	21.391.999	18.929.029	18.929.029	0	88,5%	
Adecuación a las Exigencias Iniciales				2.250.000	2.250.000	2.250.000	0	100,0%
Mantenimiento Áreas Verdes				3.018.311	1.535.349	1.475.349	60.000	50,9%
Total Certificado Vial				553.030.223	458.104.514	448.929.417	9.175.097	82,84%

Tabla 7 - Certificaciones y porcentaje de avance de Obras Viales

*Incluye LLSS



Obras de Puentes

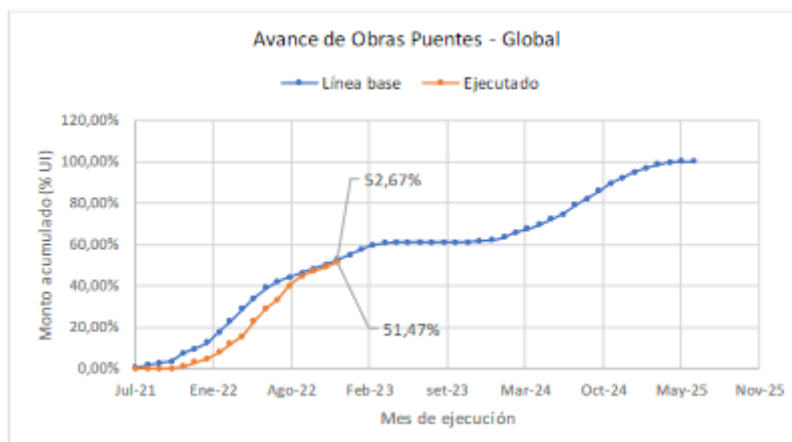
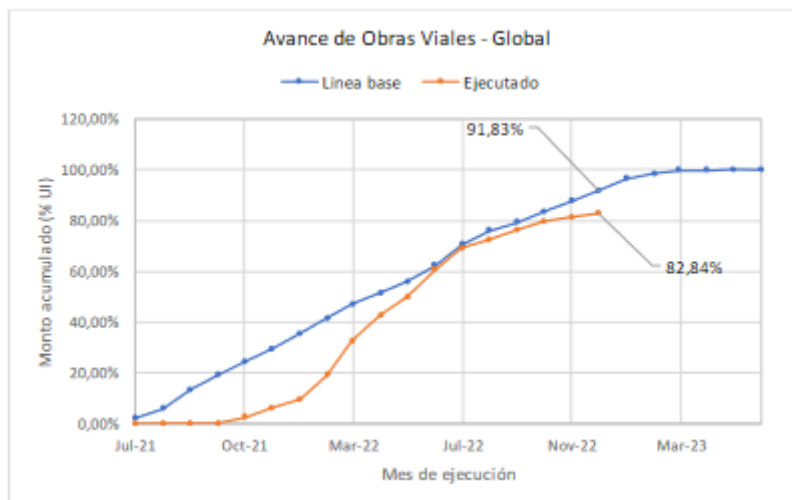
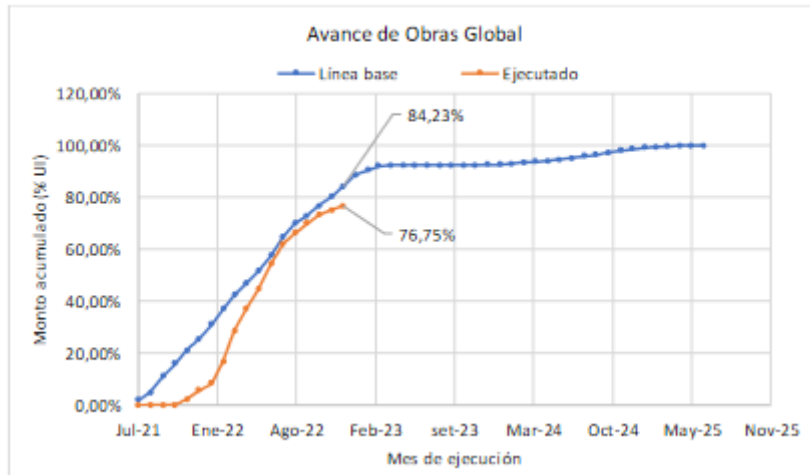
Ruta	Tramo	Id DNV	Denominación	Total	Importes (UI) *			Porcentaje de avance (%)
					Ejecutado	Anterior	Actual	
9	1	225	Arroyo Las Conchas 1	2.427.878	2.427.878	2.427.878	0	100,00%
			Arroyo Las Conchas 2	3.009.255	3.009.255	3.009.255	0	100,00%
			Cañada Zanja Honda	1.557.459	1.557.459	1.557.459	0	100,00%
	2	226	Arroyo Don Carlos	7.995.276	7.995.276	7.744.558	250.718	100,00%
			Arroyo Don Carlos (secundario)	4.280.479	4.280.479	4.232.791	47.688	100,00%
			Arroyo Las Ceibas	2.402.228	2.402.228	2.402.228	0	100,00%
			Cañada de Los Negros	2.152.322	2.152.322	2.152.322	0	100,00%
			Arroyo Chafalote	30.792.630	9.555.281	9.555.281	0	31,03%
			Arroyo Chafalote (secundario)	2.331.725	307.954	307.954	0	13,21%
	3	227	Arroyo Consejo	3.444.215	310.612	310.612	0	9,02%
			Arroyo Sarandí del Consejo	8.337.133	3.780.046	3.780.046	0	45,34%
			Arroyo Castillos Chico	2.123.364	359.818	359.818	0	16,95%
4	228	Arroyo Castillos (secundario)	8.317.285	837.136	837.136	0	10,07%	
		Arroyo Castillos	13.535.363	1.691.263	1.691.263	0	12,50%	
15	8	308	Las Conchas	8.950.344	3.633.366	2.673.444	959.922	40,59%
	9	309	Arroyo Casimiro	6.094.018	3.225.241	2.542.685	682.556	52,92%
			Arroyo India Muerta	5.137.281	4.842.545	4.580.763	261.782	94,26%
			Arroyo Sarandí de La Paloma	19.648.638	15.552.954	14.684.541	868.413	79,16%
Adecuación a las Exigencias Iniciales				622.300	622.300	622.300	0	100,00%
Total Certificado Puentes				133.159.192	68.543.413	65.472.334	3.071.079	51,47%

Tabla 8 - Certificaciones y porcentaje de avance de Obras de Puentes

*Incluye LLS

VIII – CUMPLIMIENTO DEL CRONOGRAMA

3.1 Avance de Obras Global



PPD Ejecutados

CIRCUITO		2020	2021	2022
2	FUNCIONAMIENTO			\$ 33.691.374
	INVERSION			\$ 62.569.692

IX – GESTIÓN AMBIENTAL

El plan de gestión ambiental fue entregado por el Contratista y tramitado por expediente 2021-10-3- 1173, y aprobado por el Departamento de Gestión Ambiental y Calidad de la DNV. Se han presentado los Informes Trimestrales de Gestión Ambiental (ITGA) que fueron derivados al Departamento de Gestión Ambiental y Calidad de la DNV.

INFORME PROYECTOS PPP

CORREDOR VIAL – CIRCUITO 3 – RUTA 14 – BYPASS SARANDÍ DEL YÍ

I - NOMBRE: Circuito Vial 3 - C3: Ruta 14 Oeste (desde Mercedes hasta Ruta 6), Bypass a Sarandí del Yí y conexión Ruta 14-Ruta 3 (292 kms).

II - FUENTES Y FECHA: www.mef.gub.uy e Informes Seguimiento Organismos MTOP, diciembre 2022.

III - DESCRIPCIÓN: El Circuito Vial 3 (LP Internacional N°6/2016) consiste en Diseño, construcción, operación y financiamiento de la infraestructura vial en Ruta N°14 Centro - Oeste, Bypass Sarandí del Yí y conexión R14 – R3. Tiene una longitud total de 292 kilómetros, iniciando su trazado en la ciudad de Mercedes y teniendo por punto final la ciudad de Sarandí del Yí, discurrendo en su totalidad a lo largo de la Ruta N°14. El Contrato consiste en la ejecución de obras de adecuación y rehabilitación, tanto en carreteras como en puentes, denominadas obras de puesta a punto, la construcción de un conjunto de obras complementarias y la gestión del mantenimiento de todos los tramos que componen el circuito.



Obras:

Ruta	Tramo DNV	Denominación	Progresiva		Tramo del contrato	Longitud (km)*
			Inicio	Fin		
	285	Mercedes - 25km550	0+100	25+661	1	25,67
	286	25km550 - 36km600 (= 39km400)	25+661	36+614	2	11,03
	287	39km400 - Arroyo Grande (Paso Lugo)	39+400	80+535	3	41,17
	288	Arroyo Grande - Ex. Ruta 3	80+535	94+102	4	13,46
	289	Ruta 3 (197km7 - Ramal Ruta 14 (Ex. R.3)	197+359	229+868	5	32,55



Ruta	Tramo DNV	Denominación	Progresiva		Tramo del contrato	Longitud (km)*
			Inicio	Fin		
14	290	Ruta 14 (Ex. R.3) - Ruta 3 (235km150)	229+868	245+156	6	15,35
	COC3	Conexión R14 - R3	-	-	7	8,00
	BPT	Paso ciudad de Trinidad	-	-	8	7,20
	291	Trinidad - Arroyo Maciel	138+527	167+797	9	29,25
	292	Arroyo Maciel - Durazno	167+797	173+606	10	14,33
	302	Ruta 14 (173km400) - Ruta 5 (182km750)	173+606	177+700		
	293_A	Ruta 5 (188km500) - Hito 187km000	182+702	187+000		
	293_B	Hito 187km000 - Arroyo Tejera	187+000	187+800	11	11,20
	294	Arroyo Tejera - Ruta 100	187+800	198+289	12	35,15
	295	Ruta 100 - Carmen	198+289	233+775		
	PPC3	Paso Poblado del Carmen	233+775	236+027		
	296	Carmen - 242km400	236+027	242+842	13	25,58
	298	242km400 - 259km250	242+842	259+670		
	301	259km250 - Sarandí del Yí	259+670	274+560	14	15,10
	ACCS SY	Accesos a Sarandí del Yí	-	-	15	6,80
TOTAL						291,84

Atendiendo a la puesta a disposición de las diferentes zonas de obras por parte de la Contratante, en el Contrato se definieron sub-tramos dentro de algunos de los tramos establecidos en el Pliego:

Tramo	Sub-tramo	Progresiva Inicio	Progresiva Final	Descripción
1	Sub-tramo 1A	0+100	1+500	Salida de Mercedes
3	Sub-tramo 3A	46+200	46+700	Rectificación de curva
3	Sub-tramo 3B	52+700	53+700	Arroyo Vera
3	Sub-tramo 3C	70+100	70+750	Rectificación de curva
3	Sub-tramo 3D	76+700	80+200	Acceso Oeste Arroyo Grande
4	Sub-tramo 4A	80+535	82+100	Acceso Este Arroyo Grande
4	Sub-tramo 4B	93+100	93+730	Rectificación de curva y empalme
9	Sub-tramo 9A			Arroyo Porongos
11	Sub-tramo 11A	198+100	198+300	Empalme con ruta 100
12	Sub-tramo 12A	203+300	204+300	Expropiación lateral

Puentes: Dentro del Contrato se define la actuación sobre los siguientes puentes ubicados a lo largo de los diferentes tramos del circuito:

Tramo	Nombre puente	Longitud (m)	Actuaciones según proyecto ejecutivo
1	Cañada Boticario	28	Reparaciones, Ensanche y refuerzo
1	Cañada Las Piedras	38	Reparaciones, Ensanche y refuerzo
1	Arroyo Bequeló	186	Reparaciones, Ensanche y refuerzo
2	Arroyo Cololó	124	Reparaciones, Ensanche y refuerzo
3	Arroyo Vera	90	Puente Nuevo insumergible en variante
4	Arroyo Grande (Paso Lugo)	285	Puente Nuevo insumergible en variante
7	Puente en tramo 7	99	Puente Nuevo
9	Arroyo Porongo	130	Puente nuevo
10	Arroyo Maciel - I	193	Reparaciones, Ensanche y refuerzo
10	Arroyo Maciel - II	66	Reparaciones, Ensanche y refuerzo
11	Arroyo Tejera	240	Reparaciones, Ensanche y refuerzo
12	Arroyo Tomás Cuadra (Las Tunas)	196	Reparaciones, Ensanche y refuerzo
13	Arroyo Antonio Herrera	105	Reparaciones, Ensanche y refuerzo
14	Arroyo Talita (Tala)	68	Puente Nuevo
14	Cañada Soria	21	Puente Nuevo
14	Arroyo Malbajar	154	Reparaciones, Ensanche y refuerzo
15	Arroyo Illescas	270	Puente Nuevo insumergible en variante
15	Pasajes superiores sobre FFCC en rotondas	16	Puente Nuevo insumergible en variante
15	Arroyo Aguas Sucias y Río Yí	740	Puente Nuevo insumergible en variante

- i. Ruta N°14: La mayor parte de la traza discurre sobre la traza existente, pero existen algunos tramos de nuevo trazado (variaciones planialtimétricas de trazado). Debido a esto, se han diferenciado los paquetes de pavimento a emplear en función de cada situación. Se diseña un pavimento con un horizonte de proyecto de 10 años para las obras de puesta a punto. En el caso del pavimento sobre la traza existente, se diseña un paquete compuesto por un reciclado in situ del material existente con cemento Portland con un espesor mínimo de 18 cm (en función de los tramos homogéneos definidos), y sobre éste una carpeta asfáltica de espesor mínimo 4 cm de acuerdo a las especificaciones de la DNV. Atendiendo a los espesores del paquete de pavimento existente, en determinados tramos no es posible la ejecución del reciclado in situ con cemento Portland (tramo 3, tramo 4 y tramo 13 parcialmente). En estos casos se diseña un pavimento compuesto por un material granular de aporte estabilizado con cemento Portland con un espesor mínimo de 18 cm (en función de los tramos homogéneos definidos), y sobre éste una carpeta asfáltica de espesor mínimo 4 cm de acuerdo a las especificaciones de la DNV. En el caso del pavimento nuevo (cambios planialtimétricos), se diseña un pavimento compuesto por una subbase granular CBR>40% (entre 24 y 30 cm de espesor), una base granular estabilizada con cemento Portland (entre 18 y

- 30 cm de espesor) y sobre ésta una carpeta asfáltica de espesor mínimo 4 cm de acuerdo a las especificaciones de la DNV.
- ii. Bypass Sarandí del Yí: Se ejecutará la conexión de la Ruta N°14 con la Ruta N°6 a través del Bypass de Sarandí del Yí. Las obras planificadas son, el trazado nuevo correspondiente al tramo 15 del contrato y el empalme del mismo con Ruta N°6 mediante rotondas.
 - iii. Conexión Ruta N°14 y Ruta N°3: Se realizará la conexión entre la actual Ruta N°3 y la Ruta N°14, construyéndose un tramo de 7,720 kilómetros totalmente nuevo (tramo 7 del Contrato), en terrenos que deberán ser expropiados para tal fin por la Contratante. Las obras comprenden movimiento de suelos, ejecución de drenajes, pavimentos, construcción de un puente nuevo sobre el Arroyo Marincho, señalización y los correspondientes empalmes con la Ruta N°3 actual y la ex ruta 3 (tramos 4, 5 y 6 del Contrato).
 - iv. Pasaje urbano por la ciudad de Trinidad: En el Contrato de PPP se estableció un plazo para que la Contratante definiera si se ejecutaría la solución prevista en el Pliego de Condiciones para el pasaje por la ciudad de Trinidad. Dicho plazo ha vencido, estando actualmente pendiente la definición de cómo se resolverá el mencionado atravesamiento urbano (tramo 8 del Contrato).
 - v. Puentes comprendidos en el Contrato: Las actuaciones previstas para los puentes del circuito comprenden reparaciones, ensanche y refuerzo, y construcción de nuevas estructuras.

IV – ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONTRATANTE: Ministerio de Transporte y Obras Públicas mediante Licitación Pública Internacional N° 6/2016.

V – CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO.

5.1. Contratista: Circuito Vial Tres S.A. (Espina – COPASA)

5.2. Plazo: 20 años contados desde EL Acta de Posesión de las obras. (Numeral 7 del contrato).

5.3. Obligaciones de las Partes: El Contratista se obliga a realizar el “Diseño, construcción, operación (que comprende la explotación y el mantenimiento) y financiamiento de la infraestructura vial en Ruta N° 14 Centro-Oeste, Bypass Sarandí del Yí y conexión R14-R3, dentro de la faja de dominio público, de acuerdo al Pliego de Condiciones (incluyendo las enmiendas, aclaraciones y comunicados efectuados por la Contratante hasta la fecha de suscripción del Contrato, lo que se considera parte de este Contrato y que se agrega como Anexo I de este Contrato), la oferta presentada por la Contratista y el PEFD incluido en el Anexo II.

La identificación de las prestaciones principales que constituyen el objeto del Contrato implica:

- a) La realización de todos los estudios, prospecciones de campo, ensayos de laboratorio, demás trabajos topográficos, geológicos, geotécnicos, hidrológicos, ambientales, así como auditorías y controles de toda índole;
- b) La elaboración de todos los proyectos, diseños y planes de todas las obras y tareas necesarias para llevar cada uno de los tramos desde la condición inicial en que son entregados al Contratista, a la condición exigida;
- c) La ejecución de todas las obras referidas a todos los planes, diseños y proyectos, mencionados en el punto b) y aprobados por la Contratante.
- d) La elaboración de los proyectos, diseños y planes de todas las obras y tareas necesarias para la operación de la totalidad de los tramos que componen el circuito.

e) La ejecución de todas las tareas de explotación y mantenimiento rutinario y extraordinario en la totalidad de los tramos que integran el circuito, referidos a todos los planes, diseños y proyectos a que refiere el punto d) aprobados por la Contratante.

f) La dirección, logística y organización del personal, insumos, equipos y todo otro ítem necesario para el diseño, la construcción y operación del circuito en la condición establecida;

g) La financiación de todos los costos derivados tanto de los estudios, del diseño, construcción y operación del circuito, así como de todos los costos derivados del cumplimiento del contrato;

h) El cumplimiento del Contrato de acuerdo a los documentos que forman parte de esta contratación.

El MTOP se compromete a un Pago por Disponibilidad (PPD) como contrapartida por alcanzar y mantener a lo largo de la vida del contrato la calidad del servicio asociada a los valores de los indicadores técnicos de disponibilidad fijados. Este monto anual se calcula a partir del importe de los Componentes A, B y C ofertados por el Contratista, del volumen de tráfico (ómnibus y camiones medianos, semipesados o pesados) que efectivamente circulen por cada tramo y de los respectivos coeficientes de disponibilidad técnica ctd1, ctd2 y ctd3 y Z calculados a partir de las evaluaciones trimestrales y anuales de los indicadores técnicos de disponibilidad. El PPD puede ser afectado hasta en un 100% en virtud de los valores alcanzados por los coeficientes técnicos de disponibilidad.

5.4. Fecha Firma Contrato: 10 de mayo de 2019. **Fecha Firma Adendas:** 21 de setiembre de 2021

5.5. Fecha de comienzo de la construcción: 31 de mayo de 2019 fue firmada el Acta de Entrega y Toma de Posesión en la que se estableció que los plazos contractuales previstos en el Pliego y en el Contrato rigen a partir del 1° de junio de 2019 (día siguiente a la firma). En dicha Acta, se estableció también que el Contratista no tomó posesión de los sub-tramos definidos en el Contrato, los cuales están asociados a expropiaciones.

Al 30 de noviembre de 2021 se han firmado las siguientes Actas de Entrega y Toma de Posesión:

- Sub-tramo 3A: 28 de febrero de 2020, entrando en vigencia los plazos contractuales a partir del día 29 de febrero de 2020.
- Sub-tramo 4B y Sub-tramo 12A: 29 de junio de 2020, entrando en vigencia los plazos contractuales a partir del mismo día.
- Tramo 15: 01 de setiembre de 2020, entrando en vigencia los plazos contractuales a partir del mismo día.
- Sub-tramo 3-D-2 y Sub-tramo 4-A-1 (definidos en expediente 2020-10-3-3303): 01 de noviembre de 2020, entrando en vigencia los plazos contractuales a partir del mismo día.
- Tramo 7: 17 de febrero de 2021, entrando en vigencia los plazos contractuales a partir del mismo día.
- Sub-tramo 11A: 01 de febrero de 2021, entrando en vigencia los plazos contractuales a partir del mismo día.
- Sub tramos 1A, 3B, 3C, 3D1: 31 de mayo de 2021.

5.6. Precio Final Reconocido de las obras:

Monto oferta económica U.I.			Monto oferta económica U.I.	% Avance obras iniciales ejecutadas a 2022
Componente A	Componente B	Componente C	TOTAL	
1.706.929.388	1.750.407.170	616.557.653	4.073.894.211	98%

El Contratista ofertó por la ejecución del presente contrato el precio de UI 4.073.894.211 (unidades indexadas cuatro mil setenta y tres millones ochocientos noventa y cuatro mil doscientos once) incluyendo leyes sociales y sin incluir IVA, suma en valores corrientes de las componentes A, B y C, asociadas a las componentes base con los coeficientes f1, f2 y f3 de la forma estipulada en el Pliego y de acuerdo al tráfico y plazo de construcción exigidos en el mismo.

La Contratante suministró los siguientes "precios base por uso" (en UI por categoría de vehículo por km, con Leyes Sociales y sin IVA) a pagar por cada categoría de vehículo que atravesase cada estación de conteo: Bus y medianos 0,367 UI/km (Categoría 1), Semipesados 0,797 UI/km (Categoría 2), Pesados 1,093 UI/Km (Categoría 3).

El valor G para la aplicación de la fórmula de ajuste de la componente A establecido en la cláusula 19.1 del Pliego resultó en $G = 0,9304$.

Los valores para la aplicación de la fórmula de ajuste paramétrico de la componente C, elegidos por el Contratista en su oferta son: $q_1 = 0,60$, $q_2 = 0,20$, $q_3 = 0,20$.

VI – FIDUCIARIO: República Negocios Fiduciarios S.A.

VII - PAGOS POR DISPONIBILIDAD: El monto anual de esa retribución se calcula a partir del valor numérico de las componentes A, B y C ofertadas por el Contratista, del volumen de tráfico (ómnibus y camiones medianos, semipesados o pesados) que efectivamente circule por cada tramo y de los respectivos coeficientes de disponibilidad técnica, ctd_1 , ctd_2 y ctd_3 y Z, calculados a partir del resultado de las evaluaciones trimestrales y anuales de los indicadores técnicos de disponibilidad. El cálculo del monto anual a percibir por el Contratista en concepto de contraprestación se llevará a cabo de acuerdo a lo fijado en el Anexo III del PCA. Como única remuneración, la Contratista recibirá una retribución periódica en concepto de Pago Por Disponibilidad (PPD) como contrapartida por alcanzar y mantener durante la ejecución del Contrato, la calidad del servicio asociada a los indicadores técnicos de disponibilidad definidos en el Pliego. El Contratista tendrá derecho a recibir adelantos trimestrales a cuenta del Pago Por Disponibilidad conforme lo indicado en el Anexo III del Pliego. Se define el concepto de "disponibilidad" como el hecho de que los trabajos y servicios estén "disponibles" para los usuarios bajo las condiciones adecuadas de cumplimiento de los Indicadores de Calidad y Servicio definidos en el Anexo IX del Pliego de Condiciones Particulares que integra este Contrato. El monto anual a percibir por el contratista surgirá de la suma de las componentes A, B y C, afectadas por los coeficientes técnicos de disponibilidad ctd_1 , ctd_2 , ctd_3 y Z. El cálculo del pago por disponibilidad se describe en los Anexos III, IX y X del Pliego de Condiciones Particulares que integra este Contrato. Si en el futuro circularen vehículos no tipificados actualmente, la Contratante deberá categorizarlos y tarifarlos de manera coherente con los ya

previstos. El Pago Por Disponibilidad podrá ser afectado hasta en un 100% (cien por ciento) en virtud del valor alcanzado por los coeficientes técnicos de disponibilidad.

Ejecución - Acumulado a 2021 y gráfica

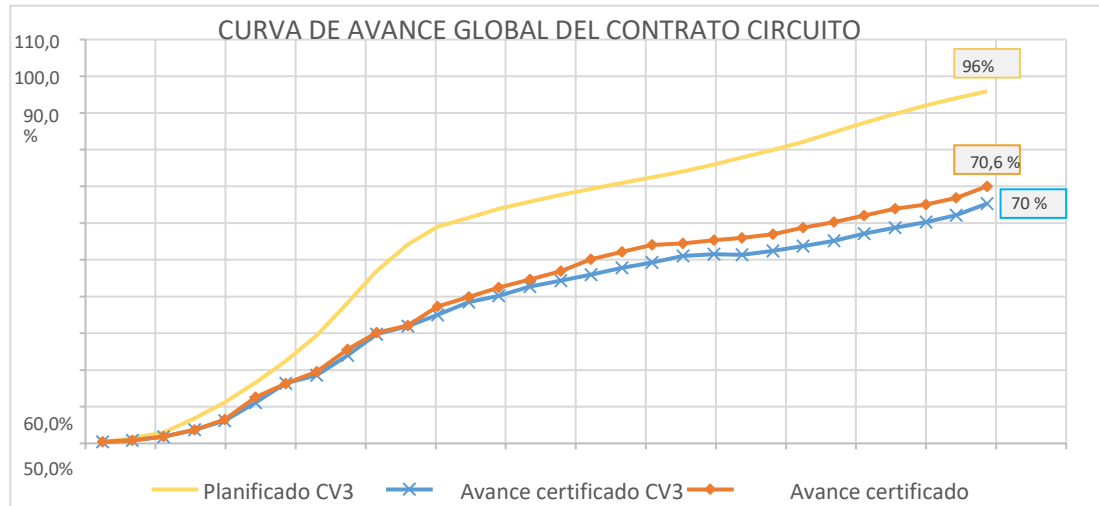
Montos UI	2019-2020	2021
TRAMO 1	55.522.190,00	-
SUBTRAMO 1A	13.727.480,00	-
TRAMO 2	30.339.520,11	-
TRAMO 3	95.769.270,00	-
SUBTRAMO 3A	3.337.040,00	-
SUBTRAMO 3B	20.503.010,00	-
SUBTRAMO 3C	2.631.520,00	-
SUBTRAMO 3D	16.991.170,00	-
TRAMO 4	37.605.950,00	-
SUBTRAMO 4A	51.883.328,75	5.017.241,25
SUBTRAMO 4B	3.560.976,00	-
TRAMO 5	70.917.080,00	-
TRAMO 6	31.845.000,00	-
TRAMO 7	5.689.302,61	98.138.697,39
TRAMO 8	-	-
TRAMO 9	50.556.480,00	-
SUBTRAMO 9A	7.791.067,66	21.446.932,39
TRAMO 10	71.568.710,00	-
TRAMO 11	32.553.040,00	-
SUBTRAMO 11A	2.135.000,00	-
TRAMO 12	102.804.010,00	-
SUBTRAMO 12A	5.165.444,00	-
TRAMO 13	72.289.520,00	-
TRAMO 14	62.810.110,00	-
TRAMO 15	32.951.569,26	183.017.487,45
TOTALES	880.947.788,39	307.620.358,49

PPD ejecutados

CIRCUITO		2020	2021	2022
3	FUNCIONAMIENTO	\$ 149.311.621	\$ 724.198.699	\$ 453.833.620
	INVERSION	-	\$ 553.660.789	\$ 861.626.140

VIII – CUMPLIMIENTO DE CRONOGRAMA

En forma gráfica, la situación de avance global de las obras del Contrato es la siguiente:



En expediente 2020-10-3-4294, el Contratista ha presentado una nota con el detalle de los inconvenientes y retrasos asociados a la puesta a disposición, por parte de la Contratante, de algunos padrones correspondientes al Tramo 15 del Contrato (Bypass de Sarandí del Yí). El contratista reclamó sobrecostos en las obras del Puente Cololó por expediente 2020-10-3-3737, informando las oficinas técnicas competentes que no corresponden. El contratista reclamó sobrecostos en las obras de adecuación del Puente Porongos por expediente 2021-10-3-152 informando las oficinas técnicas competentes que los mismos no corresponden.

IX - GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL

El plan de gestión ambiental fue entregado por el Contratista en junio de 2019 en el expediente 2019- 10-3-2090, y aprobado por el Departamento de Gestión Ambiental y Calidad de la DNV en expediente 2019-10-3-2482.

El día 18 de noviembre de 2021, la consultora ambiental contratada por la DNV realizó la sexta auditoría ambiental del Contrato. Al 30 de noviembre de 2021 no se han presentado los informes de la misma.

El Contratista presenta, en los informes mensuales, los detalles de la gestión ambiental del Contrato. Asimismo, se han presentado los Informes Trimestrales de Gestión Ambiental (ITGA) que fueron derivados al Departamento de Gestión Ambiental y Calidad de la DNV en los siguientes expedientes:

- 2020-10-3-238: ITGA junio a agosto de 2019.
- 2020-10-3-280: ITGA setiembre a noviembre de 2019.
- 2020-10-3-1063: ITGA diciembre de 2019 a febrero de 2020.
- 2020-10-3-2295: ITGA marzo a mayo de 2020.
- 2020-10-3-3385: ITGA junio a agosto de 2020.
- 2020-10-3-4662: ITGA setiembre a noviembre de 2020
- 2021-10-3-715: ITGA diciembre de 2020 a febrero de 2021
- 2021-10-3-1783: ITGA marzo a mayo de 2021
- 2021-10-3-3231: ITGA junio a agosto de 2021

INFORME PROYECTOS PPP

CORREDOR VIAL – CIRCUITO 5 – RUTA 14 Y RUTA 15

I - NOMBRE: Circuito Vial 5 – C5 - Ruta N°14 tramo Sarandí del Yí – Lascano y Ruta N°15 tramo Lascano – Velázquez

II - FUENTES Y FECHA: www.mef.gub.uy e Informes Seguimiento Organismos MTOP, diciembre 2022.

III - DESCRIPCIÓN: El proyecto (Licitación Pública Internacional N°21/2017) consiste en la rehabilitación y mantenimiento, por un horizonte temporal de 20 años, de 191 km de trazado existente en las Rutas N°14 (tramo Sarandí del Yí – Lascano), y N°15 (tramo Lascano - Velázquez). Para los tramos de la Ruta 14 que van desde la localidad de Sarandí del Yí hasta la población de Lascano se plantea la construcción de una nueva ruta, incorporando una nueva geometría y mejorando el estándar de la ruta actual. Por su parte, para el tramo de la Ruta 14 que va desde Varela hasta Lascano se prevé subir la cota actual de la ruta hasta un nivel que permita evitar las inundaciones recurrentes a causa de las frecuentes crecidas del río Cebollatí; dichas inundaciones provocan la interrupción del paso de vehículos y peatones.

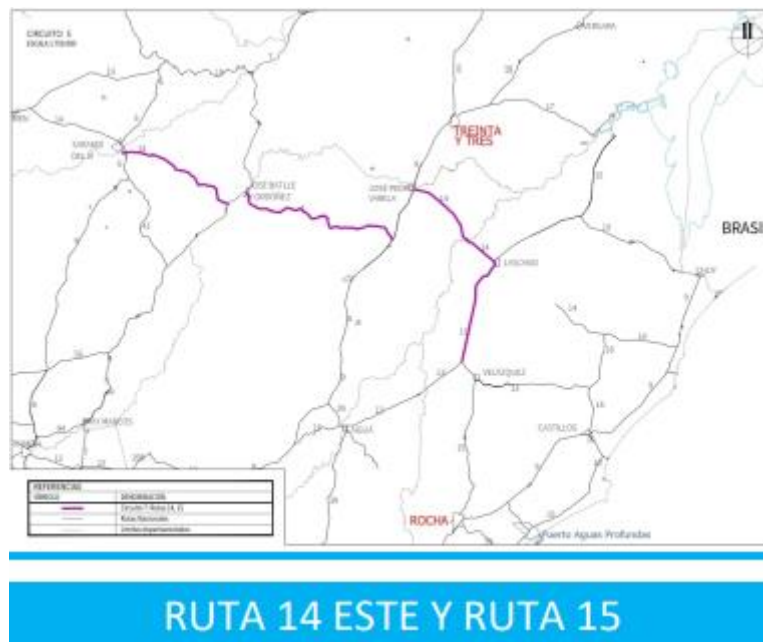


Tabla C.XI-1

Tramos objeto del contrato								
Ruta	Tramo DNV	Denominación	Progresiva		Tramo del contrato	Abscisa		Longitud (km) (*)
			Inicio	Fin		Inicio	Fin	
14	N1	Sarandí del Yí (Ruta 6) - Ruta 7	7+660	50+097	1	0+000	42+437	42.44
	N2	R7 - Zapican	50+337	78+021	2	42+677	70+261	27.58
	N3	Zapican - Ruta 8	78+021	112+698	3	70+261	104+938	34.68
	304	Averías - Ruta 8 (256K500, J.P. Varela)	271+825	298+722	4	0+200	26+475	26.28
	305	Lascano - Averías	258+899	271+825	5	27+075	40+200	13.13
15	310	Empalme Velazquez (Ruta 13) - 112K000	92+234	111+979	6	92+205	111+854	19.65
	311	112K000 - Lascano	111+979	131+024	7	111+854	130+811	18.96

(*) Es la longitud que se usará a los efectos del contrato.

Total: 182.72

- i. Tramos 304 y 305: Reconformación, compactación cuando corresponda, mejora de la sub rasante con 15 cm. de suelo cemento, 20 cm. de espesor de sub base CBR 40%, 20 cm. de espesor de base CBR 60% y 20 cm. de espesor de base triturada granulométricamente estabilizada CBR 80%, 20 cm. de espesor en banquetas CBR 60%, Tratamiento bituminoso doble.
- ii. Tramos 310 y 311: Escarificado, conformación y compactación. 15 cm. de espesor de base triturada granulométricamente estabilizada CBR 80%. Tratamiento bituminoso doble.
- iii. Tramo N1: En la llegada a Sarandí del Yí, se modifica para conectarlo con el proyecto del By Pass de Sarandí del Yí, cuya construcción se encuentra incluida en el circuito 3 que ya fue licitado.
- iv. Tramo N2: Se proyecta un nuevo empalme no considerado en proyecto Consulbaires en intersección con ruta 14 existente (progresiva 56.000, acceso J.Batlle y Ordóñez).

Tabla C. XI - 2

Puentes						
Ruta	Tramo	Denominación	Número	Longitud	Plazo (años)	Tipo de intervención ⁽³⁾
14	305	Cañada ⁽¹⁾⁽²⁾ (abscisa 28+400)	1	28	1	Puente Nuevo
14	305	Río Cebollati (Paso Averías)	2	170	1	Refuerzo y Ensanche
14	305	Río Cebollati ⁽²⁾	3	600	2	Puente Nuevo

(1):El ancho del nuevo puente entre pies de barreras New Jersey será igual al ancho de calzada + banquetas en accesos y no inferior a 11,20 metros.

(2): Puente nuevo insumergible en variante según adenda de Inxtec.

(3): La indicación "Ensanche y refuerzo" se entiende como una solución de mínima acción y no excluye la posibilidad de ejecutar como solución un puente nuevo.

Por el contrario, cuando se indica "Puente nuevo" no es admisible la solución de "Ensanche y refuerzo".

Tabla C. XI - 3

Empalmes				
Ruta	Tramo del contrato	Denominación	Año de Finalización	Tipo de empalme
14	N2	Ruta 7	3	Rotonda cerrada de tres ramas
14	N2	Accesos J. Batlle y Ordóñez	3	Rotonda cerrada de tres ramas
14	N3	Ruta 8 (sur)	3	Rotonda cerrada de tres ramas
14	311	Ruta 15 Norte (Lascano)	2	Canalización de tres ramas

IV – ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONTRATANTE: Ministerio de Transporte y Obras Públicas mediante Licitación Pública Internacional N° 21/2017.

V – CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO.

5.1. Contratista: Autovías 5 (Aldesa Construcciones S.A. – Coalvi Renovables S.L. – Ramón C. Álvarez S.A.)

5.2. Plazo: 20 años contados desde EL Acta de Posesión de las obras. (Numeral 7 del contrato).

5.3. Obligaciones de las Partes: El Contratista se obliga a realizar el “Diseño, construcción, operación (que comprende la explotación y el mantenimiento) y financiamiento de la infraestructura vial dentro de la faja de dominio público, en tramos de las Rutas N° 14 y 15, de acuerdo al Pliego de Condiciones (incluyendo las enmiendas, aclaraciones y comunicados efectuados por la Contratante hasta la fecha de suscripción del Contrato, lo que se considera parte del Contrato y que se agrega como Anexo I del Contrato), la oferta presentada por la Contratista y el PEFD incluido en el Anexo II.

La identificación de las prestaciones principales que constituyen el objeto del Contrato implica:

- a) La realización de todos los estudios, prospecciones de campo, ensayos de laboratorio, demás trabajos topográficos, geológicos, geotécnicos, hidrológicos, ambientales, así como auditorías y controles de toda índole;
- b) La elaboración de todos los proyectos, diseños y planes de todas las obras y tareas necesarias para llevar cada uno de los tramos desde la condición inicial en que son entregados al Contratista, a la condición exigida;
- c) La ejecución de todas las obras referidas a todos los planes, diseños y proyectos, mencionados en el punto b) y aprobados por la Contratante.
- d) La elaboración de los proyectos, diseños y planes de todas las obras y tareas necesarias para la operación de la totalidad de los tramos que componen el circuito.
- e) La ejecución de todas las tareas de explotación y mantenimiento rutinario y extraordinario en la totalidad de los tramos que integran el circuito, referidos a todos los planes, diseños y proyectos a que refiere el punto d) aprobados por la Contratante.
- f) La dirección, logística y organización del personal, insumos, equipos y todo otro ítem necesario para el diseño, la construcción y operación del circuito en la condición establecida;
- g) La financiación de todos los costos derivados tanto de los estudios, del diseño, construcción y operación del circuito, así como de todos los costos derivados del cumplimiento del contrato;
- h) El cumplimiento del Contrato de acuerdo a los documentos que forman parte de esta contratación.

El MTOP se compromete a un Pago por Disponibilidad (PPD) como contrapartida por alcanzar y mantener a lo largo de la vida del contrato la calidad del servicio asociada a los valores de los indicadores técnicos de disponibilidad fijados. Este monto anual se calcula a partir del importe de los Componentes A, B y C ofertados por el Contratista, del volumen de tráfico (ómnibus y camiones medianos, semipesados o pesados) que efectivamente circulen por cada tramo y de los respectivos coeficientes de disponibilidad técnica ctd1, ctd2 y ctd3 y Z calculados a partir de las evaluaciones trimestrales y anuales de los indicadores técnicos de disponibilidad. El PPD puede ser afectado hasta en un 100% en virtud de los valores alcanzados por los coeficientes técnicos de disponibilidad.

5.4. Fecha de Firma Contrato: 24 de Julio 2017 **Fecha Firma Adenda:** 21 de setiembre 2021

5.5. Fecha de comienzo de la construcción: 18 de enero de 2022

5.6. Precio Final Reconocido de las obras:

Monto oferta económica U.I.			Monto oferta económica U.I.	% Avance obras iniciales ejecutadas a 2022
Componente A	Componente B	Componente C	TOTAL	
1.749.838.992	1.122.319.411	107.410.374	2.979.568.777	14%

VI – FIDUCIARIO: República Negocios Fiduciarios S.A.

VII - PAGOS POR DISPONIBILIDAD: Se define el concepto de “disponibilidad” como el hecho de que los trabajos y servicios estén “disponibles” para los usuarios bajo las condiciones adecuadas de cumplimiento de los Indicadores de Calidad y Servicio definidos en el Anexo IX del Pliego de Condiciones Particulares que integra este Contrato. El monto anual a percibir por el contratista surgirá de la suma de las componentes A, B y C, afectadas por los coeficientes técnicos de disponibilidad ctd1, ctd2, ctd3 y Z. El cálculo del pago por disponibilidad se describe en los Anexos III, IX y X del Pliego de Condiciones Particulares que integra este Contrato.

El monto anual a percibir por el Contratista es la suma de los montos anuales de las componentes A, B y C y dependerá del resultado de las evaluaciones realizadas en cada tramo a lo largo de todo el año. Ese resultado se expresa numéricamente a través de los tres coeficientes de disponibilidad ctd1, ctd2 y ctd3 que afectan a las componentes A, B y C respectivamente y de un factor “Z” que refleja la incidencia de las Faltas Críticas acumuladas en el año y que es el mismo para todos los tramos. El monto anual total a percibir por todos los tramos es la suma del monto anual de cada tramo actualizado por las fórmulas paramétricas establecidas en el Anexo X.

Monto anual a percibir por la componente A: El resultado final de la evaluación del servicio asociado a la componente A se reflejará en el monto a percibir por el Contratista a través del coeficiente técnico de disponibilidad ctd1. Dicho monto anual a percibir por el Contratista por la componente A correspondiente al tramo “i” surge de la ecuación que se detalla más abajo y que representa la suma de las componentes A(i) de las obras de puesta a punto y complementarias de acuerdo al número de cuotas establecidas en la tabla A.III-1. Las componentes A(i) de cada tramo se comenzarán a percibir de acuerdo a lo establecido en el punto 2.1 del Anexo II del pliego de condiciones administrativas:

- a) Monto a percibir por cada tramo “i” por las obras de puesta a punto y complementarias correspondiente a ese tramo.

$$Z \times ctd1 \times \frac{A(i)}{n}$$

siendo:

n : el número de cuotas establecidos en la tabla A.III-1

ctd_1 : el coeficiente técnico de disponibilidad que alcanzó el tramo "i" en el transcurso del año y que surge de la Tabla C.XIV-3

El monto anual total a percibir por todos los tramos es la suma del monto anual a percibir por cada tramo.

Para el primer pago de la componente A el valor de ctd_1 será el que surge de la Tabla C.XIV-3 para el tramo y el período considerado.

Monto anual a percibir por la componente B: El resultado final de la evaluación del servicio asociado a la componente B se reflejará en el monto a percibir por el Contratista a través del coeficiente técnico de disponibilidad ctd_2 . Dicho monto anual a percibir por el Contratista por la componente B correspondiente al tramo "i" surge de la siguiente ecuación:

$$\text{Monto anual a percibir por el tramo}(i) = Z * 3 * l(i) * f_2 * pm(\text{UI / km - mes}) * \sum_{v=1}^{v=4} ctd_2(i, v)$$

siendo:

$l(i)$ la longitud en kilómetros del tramo "i" según la Tabla A.II-2.

pm (UI / km-mes) el "precio unitario base", medido en UI por km-mes, suministrado por la Contratante. Este precio incluirá los costos de operación del contrato y las Leyes Sociales, pero no incluirá el IVA.

f_2 el coeficiente propuesto por el oferente

$ctd_2(i, v)$ el coeficiente técnico de disponibilidad que alcanzó el tramo "i" en cada una de las evaluaciones trimestrales (v) y que surge de la Tabla C.XIV-4

Z el factor que refleja la incidencia de las Faltas Críticas, en cada año. Es el mismo para todos los tramos. El monto anual total a percibir por todos los tramos es la suma del monto anual a percibir por cada tramo. Para el primer pago de la componente B el valor de ctd_2 será el valor promedio obtenido en las evaluaciones correspondientes desde la finalización del plazo de puesta a punto.

Monto anual a percibir por la componente C: El resultado final de la evaluación del servicio asociado a la componente C se reflejará en el monto a percibir por el Contratista a través del coeficiente técnico de disponibilidad ctd_3 , el factor Z y el valor que surge de la Tabla A.XII – 1 y el factor f_3 . Dicho monto anual a percibir por el Contratista por la componente C correspondiente al tramo "i" en cada año t surge de la siguiente ecuación:

$$\text{Monto anual a percibir por el tramo}(i) = Z * f_3 * ctd_3(i) * m(i)$$

siendo:

f_3 el coeficiente propuesto por el oferente

$ctd_3(i)$ el coeficiente técnico de disponibilidad que alcanzó el tramo "i" en el transcurso del año y que surge de la Tabla C.XIV-5

Z el factor que refleja la incidencia de las Faltas Críticas

$m(i)$ = monto base del componente C para el tramo i en el año t que surge de la Tabla A.XII – 1.

Para el primer pago de la componente C el valor de ctd3 será el que surge de la Tabla C.XIV-5 para el tramo y el período considerado.

El monto anual total a percibir por todos los tramos será la suma del monto anual a percibir por cada tramo que surge de la Tabla A.XII - 1, afectado de los coeficientes ctd3(i), Z y f3.

PPD Ejecutados

Año	Monto	Acumulado
2022	Sin ejecución	Sin ejecución

VIII – CUMPLIMIENTO DEL CRONOGRAMA.

IX - GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL

Extraído de <https://www.idbinvest.org/sites/default/files/2021-07/CIRCUITO%205%20-%20Resumen%20de%20Revisi%C3%B3n%20Ambiental%20y%20Social.pdf>

A los fines de la preparación del estudio de Evaluación de Impacto Ambiental ("EIA"), el Proyecto ha sido dividido de la siguiente manera: Lote 1: Incluye los tramos N1 entre Rutas N°6 y N°7, el tramo N2 entre Rutas N°7 y N°108, y el N3 entre Rutas N°108 y Ruta N°8. Comprende 105 kilómetros de obras entre las cuales se incluyen rectificaciones de la traza, la construcción de un puente ferroviario y de dos empalmes de Ruta (con Ruta N°7 y Ruta N°8) y además dos desvíos en las localidades de José Batlle y Ordóñez y Zapicán. Lote 2: Comprende la sección de la Ruta N°14 entre Averías y Lascano (en el cual se incluye el denominado el Tramo 305). Incluye la construcción de tres nuevos puentes, la modificación del puente existente sobre el río Cebollatí, y la construcción de un tramo elevado sobre la planicie de inundación del río Cebollatí. Para el Lote 1, el Consorcio ha preparado el correspondiente estudio de EIA y lo ha remitido a la DNV, desde donde fue elevado a la Dirección Nacional de Medio Ambiente ("DINAMA") del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente ("MVOTMA") para la obtención de la Autorización Ambiental Previa ("AAP"). Para el caso del Lote 2, fue necesario preparar un estudio de EIA sólo para el tramo de Ruta elevado y para los puentes sobre el río Cebollatí. Se espera que las AAP para ambos lotes sean obtenidas en octubre 2020. Entre tanto, el MTOP ha publicado, en agosto 2020, los respectivos Manifiestos para habilitar el proceso de participación ciudadana. El Proyecto incluye además la sección entre José Pedro Varela y Averías (Tramo 304) y la Ruta N°15 entre Lascano y Velázquez (Tramo 311 y Tramo 310), para los cuales no se requiere estudio de EIA. De conformidad con la Política de Sostenibilidad Ambiental y Social de BID Invest, el Proyecto ha sido clasificado en la Categoría B, debido a que los impactos ambientales y sociales, así como los riesgos ocupacionales asociados a la etapa de construcción, se consideran de mediana intensidad, reversibles y gestionables mediante planes y programas de gestión conocidos en el sector.

INFORME PROYECTOS PPP

CORREDOR VIAL – CIRCUITO 6 – RUTA 6 Y 12

I - NOMBRE: Circuito Vial 6 – C6 - Ruta N°6 tramo Cuchilla Grande – Ruta N°12

II - FUENTES Y FECHA: www.mef.gub.uy e Informes Seguimiento Organismos MTOP, diciembre 2022.

III - DESCRIPCIÓN: El Proyecto (Licitación Pública Internacional N°24/2017) consisten en el diseño, construcción, operación y financiamiento de la infraestructura vial en Ruta N°6 tramo Cuchilla Grande – Ruta N°12. Las obras del Proyecto incluyen: el ensanche y rehabilitación de las estructuras de los pavimentos existentes, el ensanche y rehabilitación de las intersecciones con rutas, caminos secundarios y accesos a la ruta, la ampliación a doble vía por sentido entre Belloni y Ruta N°74, la construcción de ciclovías, el reacondicionamiento y/o construcción de puentes y de obras de drenaje pluvial, la instalación de iluminación y señalización y defensas metálicas, la construcción de un desvío o bypass a la ciudad de San Ramón.



Tabla C.XI Puentes

Puentes								
Ruta	Tramo DNV	Denominación	N°	Longitud	Año de finalización	Tipo de intervención (4)	Año de finalización	Tipo de intervención (4)
6	148	Arroyo Toledo actual(patrimonial) (2)	1	20	1	Ensanche y refuerzo		
6	613	Arroyo Colorado	2	38	1	Reparaciones	5	Ensanche y refuerzo
6	613	Arroyo Sauce	3	55	1	Reparaciones	5	Ensanche y refuerzo
6	613	Pasaje sup. sobre FF.CC. (1)	4	41	1	Reparaciones	5	Ensanche y refuerzo
6	613	Arroyo Vizcaino	5	56	1	Reparaciones	5	Ensanche y refuerzo
6	613	Arroyo Matasiete	6	38	1	Reparaciones	5	Ensanche y refuerzo
6	614	Arroyo Canelón Grande (1)	7	20	1	Puente Nuevo		
6	615	Arroyo Tala (Paso Larrañaga) (3)	8	95	1	Puente Nuevo		
6	650a	Río Santa Lucía	9	112	1	Reparaciones		
6	650a	Río Santa Lucía (Paso Viejo)	10	40	1	Reparaciones		
6	650a	Pasaje sup. sobre FF.CC.	11	45	1	Ensanche y refuerzo		
6	650a	Arroyo Chamizo	12	111	1	Ensanche y refuerzo		
6	BPSR	Río Santa Lucía 1º	27	460	2	Puente Nuevo insumergible		
6	BPSR	Río Santa Lucía 2º	28	45	2	Puente Nuevo insumergible		
6	BPSR	Arroyo Pilatos	29	120	2	Puente Nuevo insumergible		

(1) El ancho del puente entre pies de barreras New Jersey será igual al ancho de calzada + banquetas en accesos y no inferior a 11,20m

(2) Se deberá mantener el puente actual, de valor patrimonial, con los necesarios refuerzos internos ampliando hacia uno de los lados, con una estructura en bóveda de características similares para alojar el perfil de la ruta duplicada(calzadas, banquetas, ciclovías y cantero central) corriendo a esos efectos el eje del trazado en la zona de influencia.

(3) Puente nuevo en variante. Proyecto de referencia INVIAL 1986

(4) La indicación Ensanche y refuerzo se entiende como una solución de mínima acción y no excluye la posibilidad de ejecutar como solución un puente nuevo excepto en puentes patrimoniales.

Por el contrario cuando se indica puente Nuevo no es admisible la solución de ensanche y refuerzo.

Tabla C.XI-3 Empalmes

Empalmes (*)				
Ruta	Denominación	Abscisa	Plazo	Tipo de empalme
6	Ruta 6 - Ruta 11	51+344	1	Proyecto DNV 11982
6	Ruta 6 - Ruta 81	62+520	1	Iluminación
6	Ruta 6 - Ruta 65	69+342	1	Rotonda
6	Ruta 6 - Ruta 94	86+062	1	Pavimento e Iluminación nuevos
6	Ruta 6 - Ruta 12	90+442	1	Tipo T

(*) Los empalmes correspondientes al tramo By Pass de San Ramón con Ruta 6 al Norte, con Ruta 6 al Sur y con Ruta 12 al Este deberán incluirse en el BPSR, con su proyecto ejecutivo con tipología de rotondas cerradas.

- i. Pavimentos Tramos 148 y 149: En la duplicación de calzada según perfil de referencia con estabilizado granulométrico en la capa de CBR 80 y en la superficie existente sellado de fisuras, bacheo y fresado con reposición de carpeta de rodadura con asfalto modificado en un espesor de 5 cm. Tratamiento bituminoso doble con emulsión modificada en las banquetas. Para la duplicación de calzada de la Ruta 6 se propone un cantero central y la generación de un espacio de vereda y ciclovía a continuación de la banquina. No se prevén expropiaciones para la duplicación de vía en Ruta 6.
- ii. Tramos 612, 613, 614, 615a y 615b: Sellado de fisuras, bacheo y corrección del ahuellamiento y recapado de carpeta de rodadura con asfalto modificado en un espesor de 5 cm. Tratamiento bituminoso doble con emulsión modificada en las banquetas.
- iii. Tramo 650a y 650b: Recargo de base CBR 60% de 20 cm de espesor y recargo de base triturada estabilizada granulométricamente de 20 cm de espesor y carpeta asfáltica de rodadura con asfalto modificado en un espesor de 5

- cm. Tratamiento bituminoso doble con emulsión modificada en las banquetas.
- iv. Tramo By Pass San Ramón: 20 cm de base granular CBR > 40%, 15 cm de base granular CBR > 60%, 15 cm de base triturada estabilizada granulométricamente CBR > 80%, 7 cm de Base Negra, 5 cm de Carpeta Asfáltica con cemento asfáltico modificado.
 - v. En la adenda firmada el 12 de marzo de 2022, se modifica el contrato para implementar mejoras proyectadas para los tramos 1 (subtramo 148) y 2 (subtramo 149), relacionados con la sustitución del perfil rural por un perfil urbano con conducción de pluviales subterráneas (Obras de modificación No 1).

IV – ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONTRATANTE: Ministerio de Transporte y Obras Públicas mediante Licitación Pública Internacional N° 24/2017.

V – CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO.

5.1. Contratista: Grupo Cuchilla Grande (Construcciones Viales Y Civiles S.A. – Rover Alcisa S.A.)

5.2. Plazo: 20 años contados desde EL Acta de Posesión de las obras. (Numeral 7 del contrato).

5.3. Obligaciones de las Partes: El Contratista se obliga a realizar el “Diseño, construcción, operación (que comprende la explotación y el mantenimiento) y financiamiento de la infraestructura vial dentro de la faja de dominio público, en Ruta N° 6 tramo Cuchilla Grande – Ruta N° 12, de acuerdo al Pliego de Condiciones. La identificación de las prestaciones principales que constituyen el objeto del Contrato implica:

- a) La realización de todos los estudios, prospecciones de campo, ensayos de laboratorio, demás trabajos topográficos, geológicos, geotécnicos, hidrológicos, ambientales, así como auditorías y controles de toda índole;
- b) La elaboración de todos los proyectos, diseños y planes de todas las obras y tareas necesarias para llevar cada uno de los tramos desde la condición inicial en que son entregados al Contratista, a la condición exigida;
- c) La ejecución de todas las obras referidas a todos los planes, diseños y proyectos, mencionados en el punto b) y aprobados por la Contratante.
- d) La elaboración de los proyectos, diseños y planes de todas las obras y tareas necesarias para la operación de la totalidad de los tramos que componen el circuito.
- e) La ejecución de todas las tareas de explotación y mantenimiento rutinario y extraordinario en la totalidad de los tramos que integran el circuito, referidos a todos los planes, diseños y proyectos a que refiere el punto d) aprobados por la Contratante.
- f) La dirección, logística y organización del personal, insumos, equipos y todo otro ítem necesario para el diseño, la construcción y operación del circuito en la condición establecida;
- g) La financiación de todos los costos derivados tanto de los estudios, del diseño, construcción y operación del circuito, así como de todos los costos derivados del cumplimiento del Contrato;
- h) El cumplimiento del Contrato de acuerdo a los documentos que forman parte de esta contratación.

El MTOP se compromete a un Pago por Disponibilidad (PPD) como contrapartida por alcanzar y mantener a lo largo de la vida del contrato la calidad del servicio asociada

a los valores de los indicadores técnicos de disponibilidad fijados. Este monto anual se calcula a partir del importe de los Componentes A, B y C ofertados por el Contratista, del volumen de tráfico (ómnibus y camiones medianos, semipesados o pesados) que efectivamente circulen por cada tramo y de los respectivos coeficientes de disponibilidad técnica ctd1, ctd2 y ctd3 y Z calculados a partir de las evaluaciones trimestrales y anuales de los indicadores técnicos de disponibilidad. El PPD puede ser afectado hasta en un 100% en virtud de los valores alcanzados por los coeficientes técnicos de disponibilidad.

5.4. Fecha de Firma Contrato: 18 de Enero de 2022 **Fecha Firma Adenda:** 17 de Marzo de 2022

5.5. Fecha de comienzo de la construcción: 3 de marzo de 2022.

5.6. Precio Final Reconocido de las obras:

Monto oferta económica U.I.			Monto oferta económica U.I.	% Avance obras iniciales ejecutadas a 2022
Componente A	Componente B	Componente C	TOTAL	
1.238.257.170	130.068.839	346.275.596	1.714.601.605	29%

PPD Incremental: Única retribución al Contratista por concepto de las obras y tareas indicadas en la modificación del contrato será de UI 55.184.619, que se abonarán en forma adicional al precio del contrato indicado en la cláusula 5.2 del contrato.

Tramo	f1	A	f1 * A
1	2.0	15:479.024	30:958.048
2	2.0	39:705.595	79:411.190
Ambos	2.0	55.184.619	110.369.238

Los Componentes B y C correspondientes al Tramo 1 (subtramo 148) y Tramo 2 (subtramo 149) se comenzarán a devengar con la ACIT de cada uno de los respectivos tramos.

VI – FIDUCIARIO: República Negocios Fiduciarios S.A.

VII - PAGOS POR DISPONIBILIDAD: El Contratista recibirá una única retribución anual en la modalidad de Pago Por Disponibilidad como contrapartida por alcanzar y mantener a lo largo de todo el contrato los indicadores técnicos de disponibilidad. El Contratista recibirá adelantos trimestrales de acuerdo a lo establecido en el punto 4 del Anexo II del pliego de condiciones. El monto de esa retribución quedará determinado por el valor numérico de tres coeficientes de disponibilidad técnica (ctd1, ctd2 y ctd3) y el factor Z, cada uno de ellos afectado por el resultado de las evaluaciones trimestrales y anuales de los indicadores técnicos de disponibilidad. El Pago Por Disponibilidad será calculado de acuerdo al valor alcanzado por los coeficientes técnicos de disponibilidad (ctd) calculados según los procedimientos establecidos en el pliego. Cada tramo, tiene un primer plazo máximo de puesta a punto y de obras complementarias comprometidas

dentro del cual se deberán alcanzar los indicadores técnicos de disponibilidad. Los plazos máximos de ejecución de la totalidad del circuito, conjuntamente con la duración total del contrato, determinan el número máximo de pagos anuales de la componente A(i) correspondientes a cada tramo (i). Para las componentes B(i) y C(i) se aplica lo establecido en los puntos 2.2 y 2.3 del Anexo II del pliego. Para los tramos y/o sub tramos en obra o en período de conservación se aplica lo establecido en la cláusula 54 del pliego. Las componentes B y C se pagan conjuntamente una vez al año en correspondencia con la liquidación anual definitiva mencionada en el punto 4 del Anexo II y de acuerdo al procedimiento establecido en la cláusula 37 del pliego.

El resultado final de la evaluación del servicio asociado a la componente A se reflejará en el monto a percibir por el Contratista a través del coeficiente técnico de disponibilidad ctd_1 . Dicho monto anual a percibir por el Contratista por la componente A correspondiente al tramo "i" surge de la ecuación que se detalla más abajo y que representa la suma de las componentes A(i) de las obras de puesta a punto y complementarias de acuerdo al número de cuotas establecidas en la tabla A.III-1. Monto a percibir por cada tramo "i" por las obras de puesta a punto y complementarias correspondiente a ese tramo.

$$Z \times ctd_1 \times \frac{A(i)}{n_i}$$

siendo:

n_i : el número de cuotas establecidos, ctd_1 : el coeficiente técnico de disponibilidad que alcanzó el tramo "i" en el transcurso del año y que surge de la Tabla C.XIV-3 del pliego. El monto anual total a percibir por todos los tramos es la suma del monto anual a percibir por cada tramo. Para el primer pago de la componente A el valor de ctd_1 será el que surge de la Tabla C.XIV-3 para el tramo y el período considerado.

El resultado final de la evaluación del servicio asociado a la componente B se reflejará en el monto a percibir por el Contratista a través del coeficiente técnico de disponibilidad ctd_2 . Dicho monto anual a percibir por el Contratista por la componente B correspondiente al tramo "i" surge de la siguiente ecuación:

$$\text{Monto anual a percibir por el tramo}(i) = Z * 3 * l(i) * f_2 * pm(UI / km - mes) * \sum_{v=1}^{v=4} ctd_2(i, v)$$

siendo:

$l(i)$ la longitud en kilómetros del tramo "i" según la Tabla A.II-2 del pliego, pm (UI / km-mes) el "precio unitario base", medido en UI por km-mes suministrado por la Contratante. Este precio incluirá los costos de operación del contrato y las Leyes Sociales pero no incluirá el IVA. f_2 el coeficiente propuesto por el oferente, $ctd_2(i, v)$ el coeficiente técnico de disponibilidad que alcanzó el tramo "i" en cada una de las evaluaciones trimestrales (v) y que surge de la Tabla C.XIV-4 del pliego. Z el factor que refleja la incidencia de las Faltas Críticas, en cada año. Es el mismo para todos los tramos. El monto anual total a percibir por todos los tramos es la suma del monto anual a percibir por cada tramo. Para el primer pago de la componente B el valor de ctd_2 será el valor promedio obtenido en las evaluaciones correspondientes desde la finalización del plazo de puesta a punto.

El resultado final de la evaluación del servicio asociado a la componente C se reflejará en el monto a percibir por el Contratista a través del coeficiente técnico de disponibilidad ctd_3 , el factor Z, el coeficiente f_3 y el valor que surge de la Tabla A.XII - 1 del pliego. Dicho monto anual a percibir por el Contratista por la componente C correspondiente al tramo "i" surge de la siguiente ecuación:

$$\text{Monto anual a percibir por el tramo}(i) = Z * f_3 * ctd_3(i) * m(i)$$

siendo:

f_3 el coeficiente propuesto por el oferente, ctd_3 (i) el coeficiente técnico de disponibilidad que alcanzó el tramo "i" en el transcurso del año y que surge de la Tabla C.XIV-5, Z el factor que refleja la incidencia de las Faltas Críticas, $m(i)$ = monto base de la componente C para el tramo i en el año t que surge de la Tabla A.XII – 1. Para el primer pago de la componente C el valor de ctd_3 será el que surge de la Tabla C.XIV-5 para el tramo y el período considerado. El monto anual total a percibir por todos los tramos será la suma del monto anual a percibir por cada tramo que surge de la Tabla A.XII-1, afectado por los coeficientes ctd_3 , Z y f_3 .

Pagos por Disponibilidad:

Año	Monto	Acumulado
2021	Sin ejecución	Sin ejecución

VIII – CUMPLIMIENTO DEL CRONOGRAMA.

IX - GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL

Extraído de <https://www.idbinvest.org/sites/default/files/2021-07/CIRCUITO%206%20-%20Resumen%20de%20la%20Revisi%C3%B3n%20Ambiental%20y%20Social%20%28ESRS%29.pdf>.

El licenciamiento ambiental del Proyecto ante la Dirección Nacional de Medio Ambiente ("DINAMA") se ha realizado de manera sectorizada, distinguiéndose los siguientes componentes:

- i) Puente Toledo y puente Canelón Grande (Ambos catalogados de conformidad con la legislación uruguaya en la Categoría A, mínima complejidad ambiental) para los cuales se ha obtenido la Aptitud Ambiental Previa ("AAP");
- ii) bypass San Ramón y Puente Tala (Categoría B), cuya APP está en trámite
- iii) Puentes Chamizo, Santa Lucía Paso Viejo, y Santa Lucía Ruta 6, cuyas respectivas AAP también están en trámite.

En lo relativo al licenciamiento de canteras, el estado del licenciamiento ambiental es el siguiente:

- i) Cantera Piedritas, AAP y Autorización Ambiental de Operación (AAO) otorgadas
- ii) Cantera Aldabalde, licencia en trámite.

De conformidad con la Política de Sostenibilidad Ambiental y Social de BID Invest, el Proyecto ha sido clasificado en la Categoría B, debido a que los impactos ambientales y sociales, así como los riesgos ocupacionales asociados a las etapas de construcción y operación, se consideran de mediana intensidad, reversibles y gestionables mediante planes y programas de gestión conocidos en el sector.

Las empresas del Consorcio poseen sistemas de gestión ambiental y de salud y seguridad certificados por las normas ISO 9001 (sistema de calidad), ISO 14.001 (sistema de gestión ambiental) y OHSAS 18.001 (sistema de salud y seguridad ocupacional).

A partir del sistema integrado de gestión preparado por CVC, el Consorcio preparará e implementará un Sistema Integrado de Gestión Ambiental, Social y de Seguridad e Higiene ("SIG") aplicable en frentes de obras, canteras y sitios de depósito de material excedente, que incorpore: los Planes de Gestión Ambiental aprobados por la DINAMA, el Plan de Seguridad e Higiene aprobado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ("MTSS") para cada componente del Proyecto y los requerimientos del Plan de Acción Ambiental y Social del Proyecto.

INFORME PROYECTOS PPP

CORREDOR VIAL – CIRCUITO 7 – RUTA 3 – BYPASS SAN JOSÉ DE MAYO

I - NOMBRE: Circuito Vial 7 – C7 - Ruta N°3 tramo Ruta N°1 – Ruta N°11 y Ruta N°11 By Pass a la ciudad de San José de Mayo

II - FUENTES Y FECHA: www.mef.gub.uy e Informes Seguimiento Organismos MTOP, diciembre 2022.

III - DESCRIPCIÓN: El proyecto (LP Internacional N°2/2018) consiste en el diseño, construcción, operación y financiamiento de la infraestructura vial en Ruta N°3 tramo Ruta N°1 – Ruta N°11, y Ruta N°11 By Pass a la ciudad de San José de Mayo. El proyecto implica la ejecución de Obras de adecuación y mantenimiento hasta la finalización de las Obras de Puesta a Punto, Obras de Puesta a Punto y Complementarias y la operación y mantenimiento por niveles de servicio de toda la infraestructura comprendida en el contrato durante toda la vigencia del mismo. Para esto se deberán ejecutar Obras de Mantenimiento Rutinario y Mantenimiento Mayor luego de terminadas las Obras de Puesta a Punto de acuerdo con lo definido en el Pliego y el Contrato PPP.



Obras previstas:

Tramos objeto del contrato						
Ruta	Tramo DNV	Tramo Contrato	Denominación	Progresivas		Longitud (km) (*)
				Inicio	Fin	
3	48	1	Intercambiador R1 – Villa María	67+640	72+000	4,360
3	48	2	Villa María – Progresiva 89+600	72+000	89+600	20,194
			Progresiva 89+600 – Rotonda R11 (incl.)	89+600	92+194	
BP	-	3	Ruta 3 – Arroyo Carretera Quemada	-	-	8,107
TOTAL						32,661



Ruta	Tramo DNV	Denominación	Progresiva		Tramo Contrato PPP		Abscisa		Longitud (km)	Plazo (meses)
			Inicio	Fin	Sub-Tramo Contrato PPP	Inicio	Fin			
3	48	Intercambiador Ruta N°1 - Villa María	67+640	72+000	1	NC	0+000	4+380	4,36	12
		Villa María - Prog. 88+800	72+000	88+800	2	2A	4+380	21+980	20,194	24
		Prog. 88+800 - Rotonda Ruta N°11	88+800	92+194		2B	21+980	24+554		12
BP	-	Ruta N°3 - A.C. Carreta Quemada	0+000	4+500	3	3A	0+000	4+500	8,107	38
			4+500	7+300		3P	4+500	7+300		
			7+300	8+107		3B	7+300	8+107		
								TOTAL	32,661	

Puentes:

Dentro del Contrato se define la actuación sobre los siguientes puentes ubicados a lo largo de los diferentes tramos del circuito:

Puentes							
Ruta	Tramo DNV	Tramo Contrato	Progresiva de inicio	Descripción	Longitud (m)	Tipo de intervención	Plazo (años)
3	48	2	88+027	Arroyo Tala	28	Ampliación y refuerzo	2
BP	-	3	5+985	Río San José	400	Puente nuevo	2

- i. En líneas generales, los trabajos en Ruta N°3 consisten en la duplicación de la calzada actual a ambos lados, conservando la planimetría del eje actual y llevando a un perfil de doble vía con un cantero central elevado y la mejora de la capacidad estructural de los pavimentos. El proyecto de duplicación de calzada de Ruta N°3 se desarrolla de acuerdo con planos de proyecto aprobado, dentro de la faja de dominio público entre las progresivas 67+777 (próximo a empalme con Ruta N°1) y 92+107 (próximo empalme con Ruta N°11), a excepción de los empalmes tipo rotonda, en donde es necesario hacer expropiaciones. El proyecto comprende, por otra parte, obras adicionales en ciertos sub-tramos del trazado a intervenir. Se las enumera a continuación de forma simplificada (por más detalle consultar planos de proyecto ejecutivo):
- Calzada de servicio a (+) en tramos: 71+220 – 71+820; 74+230 – 74+550; 76+450 – 77+280
 - Calzada de servicio a (-) en tramos: 71+200 – 71+600; 77+130 – 77+900
 - Ciclovía a (+) en tramos: 77+280 – 84+650; 89+950 – 90+700; 90+900 – 91+050; 91+250 – 92+100.
 - Ronda en Ruta N°3 y ByPass en el 87+000

- Rotondas en Ruta N°3 en: 89+925 (Avda. Nicolás Guerra) y 90+722 (Bv. Aparicio Saravia)
- Cortes de canteros varios.
- ii. El Proyecto Ejecutivo aprobado por la DNV del MTOP, se modificó posteriormente durante el proceso previo a la firma del Contrato PPP, y esto quedó establecido en la Adenda N°1 del Contrato PPP en la cláusula 3 – Modificación del Contrato. En este documento se explica la modificación de 9 rotondas que se sustituyen por cortes de cantero, y se establece la aprobación de dicho cambio.
- iii. El proyecto contempla la construcción de un nuevo trazado, el denominado By Pass de la ciudad San José de Mayo, que vincula las Rutas N°3 y N°11, en una longitud total de 8.106,56m y que incluye la construcción de un nuevo puente sobre el Río San José aguas abajo del existente en Ruta N°11, de una longitud de puente de 400m.
- iv. A nivel general, el proyecto también comprende la ejecución de conexiones de los corredores viales intervenidos (calles y caminos), con terrenos particulares cuando eran existentes (entradas particulares), a lo largo de todo su desarrollo. Asimismo, de acuerdo con el proyecto ejecutivo, la ejecución de las obras abarca: corrimiento de la red de servicios existentes en caso de ser necesario, señalización y seguridad vial, e iluminación en toda su extensión.

IV – ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONTRATANTE: Ministerio de Transporte y Obras Públicas mediante Licitación Pública Internacional N° 2/2018.

V – CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO.

5.1. Contratista: Consorcio San José (Serviam S.A. – Construcciones Viales y Civiles S.A. – Ebital S.A. – Interagrovia S.A.). Por expediente 2020-10-1-4538 se tramitó y aprobó por RM del 4 de febrero de 2021 la transferencia accionaria que EBITAL S.A. poseía en Grupo San José S.A. a favor de los accionistas Serviam S.A., Construcciones Viales y Civiles S.A. e Interagrovia en partes iguales a cada una de ellos. Asimismo, se aprobó la transferencia de la totalidad de las participaciones accionarias de accionistas SERVIAM S.A., CONSTRUCCIONES VIALES Y CIVILES S.A. e INTERAGROVIAL S.A. a MORIEVO S.A., ALENDAL S.A. Y BONDINA S.A. Por expediente 2021-10-1-578 GRUPO SAN JOSE S.A. acreditó la transferencia accionaria de la totalidad de las acciones de EBITAL S.A. en la Contratista a sus restantes accionistas SERVIAM S.A., CONSTRUCCIONES VIALES Y CIVILES S.A. e INTERAGROVIAL S.A., por lo que la composición accionaria quedó establecida en 58,82%, 29,41% y 11,77% respectivamente en el marco de la resolución ministerial de 4 de febrero de 2021.

5.2. Plazo: 20 años contados desde EL Acta de Posesión de las obras. (Numeral 7 del contrato).

5.3. Obligaciones de las Partes: El Contratista se obliga a realizar el “Diseño, construcción, operación (que comprende la explotación y el mantenimiento) y financiamiento de la infraestructura vial en Ruta N°3 tramo Ruta N°1 –Ruta N°11 y Ruta N°11 By Pass a la ciudad de San José de Mayo, dentro de la faja de dominio público, de acuerdo al Pliego de Condiciones y sus Comunicados, lo que se considera parte de este Contrato y que se agrega como Anexo I de este Contrato, la oferta presentada por la

Contratista y el proyecto ejecutivo aprobado por la DNV como Anexo II (la "Oferta" y "Proyecto Ejecutivo"), el proyecto ejecutivo aprobado por la DNV y el PEFD incluido en el Anexo III.

La identificación de las prestaciones principales que constituyen el objeto del Contrato implican:

- a) La realización de todos los estudios, prospecciones de campo, ensayos de laboratorio, demás trabajos topográficos, geológicos, geotécnicos, hidrológicos, ambientales, así como auditorías y controles de toda índole;
- b) La elaboración de todos los proyectos, diseños y planes de todas las obras y tareas necesarias para llevar cada uno de los tramos desde la condición inicial en que son entregados al Contratista, a la condición exigida;
- c) La ejecución de todas las obras referidas a todos los planes, diseños y proyectos, mencionados en el punto b) y aprobados por la Contratante.
- d) La elaboración de los proyectos, diseños y planes de todas las obras y tareas necesarias para la operación de la totalidad de los tramos que componen el Circuito.
- e) La ejecución de todas las tareas de explotación y mantenimiento rutinario y extraordinario en la totalidad de los tramos que integran el Circuito, referidos a todos los planes, diseños y proyectos a que refiere el punto d) aprobados por la Contratante.
- f) La dirección, logística y organización del personal, insumos, equipos y todo otro ítem necesario para el diseño, la construcción y operación del Circuito en la condición establecida;
- g) La financiación de todos los costos derivados tanto de los estudios, del diseño, construcción y operación del Circuito, así como de todos los costos derivados del cumplimiento del Contrato;
- h) El cumplimiento del Contrato de acuerdo a los documentos que forman parte de esta contratación.

El MTOP se compromete a un Pago por Disponibilidad (PPD) como contrapartida por alcanzar y mantener a lo largo de la vida del contrato la calidad del servicio asociada a los valores de los indicadores técnicos de disponibilidad fijados. Este monto anual se calcula a partir del importe de los Componentes A, B y C ofertados por el Contratista, del volumen de tráfico (ómnibus y camiones medianos, semipesados o pesados) que efectivamente circulen por cada tramo y de los respectivos coeficientes de disponibilidad técnica ctd1, ctd2 y ctd3 y Z calculados a partir de las evaluaciones trimestrales y anuales de los indicadores técnicos de disponibilidad. El PPD puede ser afectado hasta en un 100% en virtud de los valores alcanzados por los coeficientes técnicos de disponibilidad.

5.4. Fecha Firma Contrato: 21 de diciembre 2020. **Fecha Firma Adendas:** 31 de mayo 2021

5.5. Fecha de comienzo de la construcción: 1º de febrero de 2021

5.6. Precio Final Reconocido de las obras:

Monto oferta económica U.I.			Monto oferta económica U.I.	% Avance obras iniciales ejecutadas a 2022
Componente A	Componente B	Componente C	TOTAL	
1.318.930.367	51.694.884	267.785.329	1.638.410.580	97%

VI – FIDUCIARIO: República Negocios Fiduciarios S.A.

VII - PAGOS POR DISPONIBILIDAD: la Contratista recibirá una retribución periódica en concepto de Pago Por Disponibilidad (PPD) como contrapartida por alcanzar y mantener durante la ejecución del Contrato, la calidad del servicio asociada a los indicadores técnicos de disponibilidad definidos en el Pliego.

Componente A de la oferta: Al inicio del contrato cada tramo será entregado por la Contratante en las condiciones en que se encuentre, disponiéndose, para cada uno, de un plazo de construcción o “puesta a punto” según sea el caso, dentro del cual el tramo deberá ser acondicionado de manera que cumpla con todos los indicadores técnicos de disponibilidad.

Componente B de la oferta: Con el fin de preservar la calidad del servicio alcanzado como consecuencia de las intervenciones anteriores, el oferente deberá diseñar y cotizar (componente B de la oferta) un plan integral de mantenimiento de todos los elementos que constituyen la vía y de operación de la misma.

Componente C de la oferta: A largo plazo, en una fecha que depende del efecto destructivo del volumen de tránsito que haya circulado por cada tramo, las tareas que conforman el plan de mantenimiento no serán suficientes para sostener los indicadores técnicos de disponibilidad dentro de los valores exigidos en el pliego. En ese momento, que será distinto para cada tramo, el Contratista deberá realizar ciertas intervenciones que aseguren el cumplimiento de los indicadores técnicos de disponibilidad. La relación que se da entre el efecto destructivo del tránsito por el uso de la infraestructura y las acciones (que serán diseñadas por el oferente) que permitan restablecer los valores exigidos, será cubierto mediante un pago que el oferente deberá cotizar (componente C de la oferta).

El Contratista tendrá derecho a recibir adelantos trimestrales a cuenta del Pago Por Disponibilidad conforme lo indicado en el Anexo III del Pliego. Se define el concepto de “disponibilidad” como el hecho de que los trabajos y servicios estén “disponibles” para los usuarios bajo las condiciones adecuadas de cumplimiento de los Indicadores de Calidad y Servicio definidos en el Anexo IX del Pliego de Condiciones Particulares que integra este Contrato. El monto anual a percibir por el contratista surgirá de la suma de las componentes A, B y C, afectadas por los coeficientes técnicos de disponibilidad ctd1, ctd2, ctd3 y Z. El componente C se abonará teniendo en cuenta el periodo devengado a la fecha de la evaluación anual aplicando una prorrata anual y lineal de los valores establecidos en el Anexo XII del Pliego. A efectos del cálculo de los anticipos trimestrales se considerará el monto de prorrata anual y lineal establecido anteriormente. El cálculo del Pago por Disponibilidad se describe en los Anexos III, IX y X del Pliego de Condiciones Particulares que integra el Contrato. El Pago Por Disponibilidad podrá ser afectado hasta en un 100% (cien por ciento) en virtud del valor alcanzado por los coeficientes técnicos de disponibilidad.



Ejecución Acumulado 2021 y gráficas.

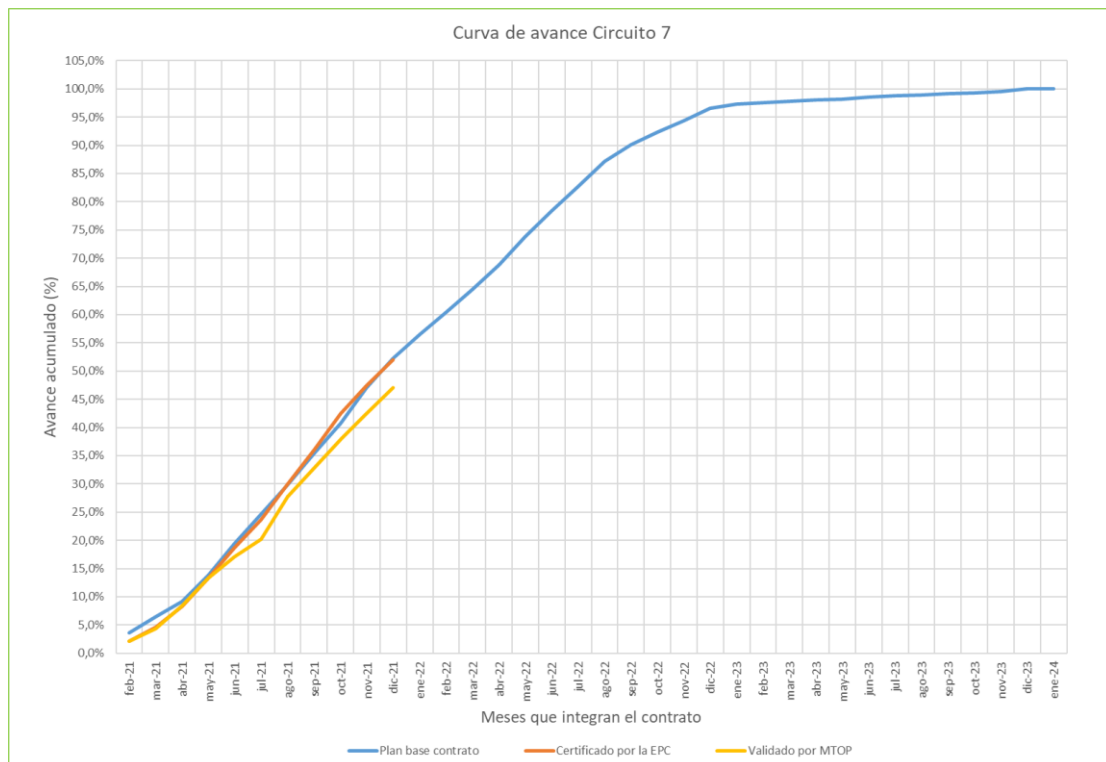
Tramo Montos UI	2021
Tramo 1	1.836.633,44
Tramo 2A	16.893.916,93
Tramo 2B	4.457.167,13
Tramo 3A	
Tramo 3P	5.125.661,33
Tramo 3B	1.738,99
Totales	28.315.117,81

Puente Montos UI	2021
Puente SJ	10.416.326,74

PPD Ejecutados

CIRCUITO		2020	2021	2022
7	FUNCIONAMIENTO	-	-	\$ 51.700.833
	INVERSION	-	-	\$ 126.578.085

VIII – CUMPLIMIENTO DEL CRONOGRAMA.



IX - GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL

Los Planes de Gestión Ambiental se presentaron por expedientes 2019-10-3-2833, 2020-10-3-930 y 2020-10-3-1668 y fueron aprobados por DINAMA y/o MTOP según corresponde. La situación de los demás trámites ambientales se resume en la Tabla de seguimiento del punto 8 de este informe. El Departamento de Gestión Ambiental y Calidad (DEGAC) de la DNV, a través de una consultora contratada, realizó dos auditorías ambientales al Circuito. El día 17 de marzo de 2021 fue la primera. El resultado de esta auditoría se encuentra en el expediente 2021-10-3-1311. No hubo no conformidades ni observaciones. La segunda se realizó el 15 de octubre de 2021. A la fecha hemos recibido el informe de auditoría por lo que se incluirá en el siguiente informe semestral. GSJ ha por expedientes 2021-10-3-1501, 2021-10-3-2751 y 2021-10-3-4179 los informes trimestrales de gestión de gestión ambiental y social correspondiente al período febrero – abril/2021, mayo-julio/21, y agosto-octubre/21 respectivamente, los cual ha sido aprobado por el Depto. de Gestión Ambiental y de Calidad de la DNV. Asimismo, ha presentado por expediente 2021-10-3-2929 el Informe semestral de gestión ambiental y social del By Pass San José correspondiente al período febrero-julio/2021 el cual ha sido aprobado y remitido a DINACEA el 8 setiembre de 2021.



Uruguay
Presidencia

Oficina
**de Planeamiento
y Presupuesto**

INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA



INFORME PROYECTOS PPP – INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA PRIMER PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA

I – NOMBRE: Primer proyecto de Infraestructura Educativa.

II – FUENTES Y FECHAS: www.mef.gub.uy, contrato de PPP del proyecto, pliego de condiciones técnicas e informes de estado de situación del contrato elaborados por la Inspección del contrato.

III - DESCRIPCIÓN: El proyecto consiste en el diseño, financiamiento, construcción y mantenimiento de infraestructura educativa pública (44 jardines de infantes y 15 centros CAIF) en 16 departamentos, a través de un contrato de Participación Público-Privada.

IV - ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONTRATANTE: ANEP e INAU.

V- CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO:

5.1. Contratista: Consorcio Centros Educativos Primera Infancia S.A. ("CEPI"), integrado por Basirey S.A., Nelit S.A. y Conami S.A. El 9 de marzo de 2020 se aprobó modificación del capital accionario por la cual Conami transfiere el 10% de su participación a Basirey S.A.

5.2. Plazo: 22 años desde firma del contrato.

5.3. Obligaciones de las Partes: La Sociedad Contratista se encarga de los proyectos ejecutivos necesarios para la correcta ejecución de la totalidad de las obras y deberá respetar las áreas mínimas y especificaciones técnicas del Pliego de Condiciones Técnicas ("PCT") y Pautas de Diseño. La ejecución de las obras debe asegurar además de que cada Centro cuente con las conexiones a servicios básicos (luz, agua, saneamiento, telefonía e internet). Junto con la construcción de las obras, el Contratista debe proveer la totalidad del equipamiento e insumos solicitados en el PCT (cuyo plazo de reposición también se detalla en dicho documento y también está a cargo de la empresa).¹

El plazo de Puesta en Servicio de las obras es de 12 meses o 24 meses dependiendo de si los Centros conforman el subconjunto A o B respectivamente, y el Final de Obra de cada centro a más tardar 20 meses después de dicho hito.

Una vez iniciada la etapa de operación, la Contratista debe proporcionar los siguientes servicios:

i) Mantenimiento rutinario/planeado; ii) Mantenimiento y reparaciones reactivas/reemplazo de daños; iii) Mantenimiento y reposición del equipamiento; iv) Limpieza; v) Mantenimiento del terreno; vi) Mantenimiento de instalaciones, edificios y activos; vii) Plan y Gestión de Emergencias; viii) Centro de Atención al Usuario y ix) Gestión del Contrato e Informes.

Por su parte, las Administraciones Públicas Contratantes ("APC") se obligan a entregar la tenencia de los terrenos libre de ocupación y gravámenes, así como la prestación de los servicios educativos y de alimentación. Como contraprestación de las obras y servicios pactados, debe efectuar los Pagos por Disponibilidad ("PPD"), los cuales se ajustan en función del nivel de provisión de servicios de la Sociedad Contratista y la disponibilidad efectiva y calidad del estado de la infraestructura.

5.4. Fecha de firma del Contrato: 6 de setiembre de 2019.

5.5. Fecha de comienzo de construcción: 17 de setiembre de 2019.

5.6. Fecha de comienzo de operación del último centro: 18 de agosto de 2021.

¹ El Contratista debe entregar a los 6 meses de vigencia del contrato el diseño del sistema informático del Centro de Atención al Usuario para el seguimiento del referido contrato.



VI - FIDUCIARIO: República Administradora de Fondos de Inversión S.A.

VII - PAGOS POR DISPONIBILIDAD EN EL EJERCICIO 2022

El PPD total mensual ("PPDT_n") se calcula como:

$$PPDT_n = M_h * PMJ + M_c * PMC - \sum_i D_{ni} \text{ donde:}$$

- M_h = Es el número de centros tipo h (Jardín de Infantes o CAIF) que han sido puestos en servicio;
- PMJ = UI 142.241/mes + IVA, por cada Jardín de Infantes de ANEP;
- PMC = UI 69.233/mes + IVA, por cada CAIF de INAU;
- $\sum_i D_{ni}$ = sumatoria de las deducciones con respecto al desempeño de los servicios durante el mes n ;

Los pagos se realizan a partir de la Puesta en Servicio de cada centro, de forma bimestral y a calendario vencido. Los precios máximos ("PM") para cada tipo de centro surgen de la oferta económica de la empresa, y son actualizados en cada período de pago de acuerdo a la evolución de la Unidad Indexada y del tipo de cambio (\$UY/US\$). A dichos valores se los multiplica por el número de centros puestos en servicio de cada tipo y luego se resta la sumatoria de las Deducciones ($\sum_i D_{ni}$) del mes n . Cada deducción se calcula según el tipo de falla:

- Fallas de Disponibilidad²: calculadas como las Unidades de Servicio afectadas por la Tarifa por Unidad de Servicio y por el Período de Deducción por Disponibilidad;
- Fallas de Calidad Reactivas³: calculadas como las Unidades de Servicio afectadas por la Tarifa por Unidad de Servicio por el Período de Deducción por la Disponibilidad por el Factor de Descuento por Calidad;
- Fallas de Calidad no Reactivas⁴: calculadas como las Unidades de Servicio afectadas por la Tarifa por Unidad de Servicio por Disponibilidad por el Factor de Descuento por Calidad.

En caso de fallas repetidas⁵, estas deducciones se multiplican por 1,5 a partir de la cuarta falla y subsiguientes.

ANEP	2021	2022
Funcionamiento	168.978.887	221.615.014
Inversiones	205.697.137	269.770.827

INAU	2021	2022
Funcionamiento	27.619.304	36.771.272
Inversiones	33.620.839	44.761.481

² Mide el tiempo de respuesta y de rectificación para las condiciones de acceso, funciones operacionales y condiciones de uso (aislación térmica, aislación acústica, ventilación natural, iluminación, electricidad, agua potable y desagüe de aguas servidas).

³ Mide el tiempo de respuesta a reparaciones de materiales exteriores del edificio (techo, drenajes, etc.), materiales interiores (pisos, cielorrasos, muebles y accesorios, equipo sanitario y grifería en baños, etc.), áreas externas (patios, áreas verdes, drenajes, cercas, divisiones, paredes y señalizaciones), accesorios y equipamiento (acondicionamiento térmico, utensilios de baño, espejos, etc.) y en el caso de ANEP, muebles que forman parte del contrato como sillas, pizarrones, librerías, etc.

⁴ Se refiere al concepto de Calidad Reactiva, pero con el objetivo de mantenimiento de los estándares previamente definidos en el Plan Anual de Reemplazo, el Plan de Mantenimiento, la Guía de Usuario, etc.

⁵ Ocurrencia de 4 o más fallas de calidad con respecto a un mismo estándar, o fallas de disponibilidad con respecto a un mismo estándar durante tres meses consecutivos.



INFORME PROYECTOS PPP – INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA SEGUNDO PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA

I – NOMBRE: Segundo proyecto de Infraestructura Educativa.

II – FUENTES Y FECHAS: www.mef.gub.uy, contrato de PPP del proyecto, pliego de condiciones técnicas e informes de estado de situación del contrato elaborados por la Inspección del contrato.

III - DESCRIPCIÓN: El proyecto consiste en el diseño, financiamiento, construcción y mantenimiento de infraestructura educativa pública (23 escuelas, 9 institutos de alta especialización y 10 polideportivos), a través de un contrato de Participación Público-Privada.

IV - ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONTRATANTE: ANEP.

V- CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO:

5.1. Contratista: Consorcio Infraestructura Educativa II S.A. ("IEDU II"), integrado por Berkes S.A., Saceem S.A. y Stiler S.A.

5.2. Plazo: 22 años desde firma del contrato.

5.3. Obligaciones de las Partes:

La Sociedad Contratista es responsable de ejecutar todos los Proyectos Ejecutivos necesarios para la correcta ejecución de la totalidad de las obras, respetando todas las áreas mínimas, las especificaciones técnicas y todo lo que se indique en el PCT y las Pautas de Diseño. La ejecución de las obras deberá incluir lo necesario para que cada Centro cuente con las conexiones a servicios básicos (luz, agua, saneamiento, telefonía, e internet). CEPI proveerá además la totalidad del equipamiento e insumos solicitados en el PCT y debe realizar a su cargo la reposición del mismo.⁶

En este caso, el plazo para que la totalidad de los centros sean puestos en servicio es de 36 meses desde la entrada en vigencia del contrato.

Una vez iniciada la etapa de operación, IEDU II deberá proporcionar los siguientes servicios: i) Mantenimiento rutinario/planeado; ii) Mantenimiento y reparaciones reactivas/reemplazo de daños; iii) Mantenimiento y reposición del equipamiento que corresponda; iv) Limpieza; v) Mantenimiento del terreno; vi) Mantenimiento de instalaciones, edificios y activos; vii) Plan y Gestión de Emergencias; viii) Centro de Atención al Usuario; y ix) Gestión del Contrato e Informes.

La APC se obliga a entregar y a asegurarle al Contratista la tenencia por todo el plazo del Contrato los Terrenos donde se construirán los Centros, siendo la entrega de los mismos libre de ocupación y gravámenes. Además, la APC se compromete a efectuar los PPD a IEDU II, que serán ajustados en función del nivel de provisión de los servicios, calidad del estado de la infraestructura y su disponibilidad efectiva.

5.4. Fecha de firma del Contrato: 27 de diciembre de 2019. Adenda al contrato: 26 de agosto de 2021.

5.5. Fecha de comienzo de construcción: 6 de febrero de 2020.

VI - FIDUCIARIO: Corporación Nacional Financiera Administradora de Fondos de Inversión S.A.

VII – PAGOS POR DISPONIBILIDAD

El PPD total mensual ("PPDT_n") se calcula como:

⁶ En el caso de los Institutos de Alta Especialización (Centros tipo C), la APC aporta el equipamiento adicional y se hace cargo de su reposición y mantenimiento. Para los Polideportivos (Centros Tipo D), la APC se hace cargo de la conservación del equipamiento, excepto por daños ocurridos fuera de los horarios de trabajo establecidos en el PCT.



$$PPDT_n = M_A * PMA + M_B * PMB + M_C * PMC + M_D * PMD - \sum_j Dn_j \text{ donde:}$$

- M_h = Es el número de centros tipo h (A, B, C o D) que han sido puestos en servicio;
- PMA = UI 163.607/mes + IVA, por cada Escuela de 6 aulas (Centro Tipo A);
- PMB = UI 198.556/mes + IVA, por cada Escuela de 9 aulas (Centro Tipo B);
- PMC = UI 451.718/mes + IVA, por cada Instituto de Alta Especialización (Centro Tipo C);
- PMD = UI 233.378/mes + IVA, por cada Polideportivo (Centro Tipo D);
- $\sum_j Dn_j$ = sumatoria de las deducciones con respecto al desempeño de los servicios durante el mes n ;

Los precios máximos ("PM") para cada centro del tipo h son aquellos que presentó IEDU II en su oferta económica. Dichos valores son actualizados en cada período de pago, de acuerdo a la evolución de la Unidad Indexada y del tipo de cambio (\$UY/U\$). Los PPD para cada centro se pagan a partir de la Puesta en Servicio de los mismos, de forma bimestral y a calendario vencido. Cada deducción se calcula según el tipo de falla: Fallas de Disponibilidad⁷: calculadas como las Unidades de Servicio afectadas por la Tarifa por Unidad de Servicio para cada centro del tipo h y por el Período de Deducción por Disponibilidad;

- Fallas de Calidad Reactivas⁸: calculadas como las Unidades de Servicio afectadas por la Tarifa por Unidad de Servicio para cada centro del tipo h por el Período de Deducción por la Disponibilidad por el Factor de Descuento por Calidad;
- Fallas de Calidad no Reactivas⁹: calculadas como las Unidades de Servicio afectadas por la Tarifa por Unidad de Servicio para cada centro del tipo h por Disponibilidad por el Factor de Descuento por Calidad.

En caso de fallas repetidas para fallas de calidad o disponibilidad¹⁰, estas deducciones se multiplican por 1,5 a partir de la cuarta falla y subsiguientes. Además, se prevé que, si un área funcional de un mismo centro no está disponible por un período mayor a 30 días consecutivos, se aplican descuentos adicionales por cada día de no disponibilidad.

ANEP	2021	2022
Funcionamiento	143.251.009	451.505.668
Inversiones	106.315.208	335.089.573

⁷ Mide el tiempo de respuesta y de rectificación para las condiciones de acceso, funciones operacionales y condiciones de uso (aislación térmica, aislación acústica, ventilación natural, iluminación, electricidad, agua potable y desagüe de aguas servidas).

⁸ Mide el tiempo de respuesta a reparaciones de materiales exteriores del edificio (techo, paramentos verticales, drenajes, etc.), materiales interiores (paramentos verticales, pisos, cielorrasos, muebles y accesorios, equipo sanitario y grifería en baños, etc.), áreas externas (patios, áreas verdes, drenajes, cerco perimetral, cercas, divisiones, paredes y señalizaciones) y accesorios y equipamiento para los cuales la Sociedad Contratista tenga obligaciones de acuerdo al PCT.

⁹ Se refiere al concepto de Calidad Reactiva, pero con el objetivo de mantenimiento de los estándares previamente definidos en el Plan Anual de Reemplazo, el Plan de Mantenimiento Programado, la Guía de Usuario, etc.

¹⁰ Ocurrencia de 4 o más fallas de calidad con respecto a un mismo estándar, o fallas de disponibilidad con respecto a un mismo estándar durante tres meses consecutivos.



IX – Resumen de Fechas de Puesta en Servicios de Centros

ANEP				FECHA DE INICIO EFECTIVA	PUESTA EN SERVICIO			FECHA ACTA DE PS CON OBSERVACIONES
N°	Departamento	Localidad	Padrón		FECHA DE SOLICITUD	VISITA TECNICA	ENTREGA DOCUMENTACION PREVIA A PS	
A01-89	Canelones	La Paz	3382	20/05/2020	16/03/2021	19/03/2021	19/03/2021	25/03/2021
A02-235	Canelones	Las Piedras	224	29/04/2020	26/03/2021	12/04/2021	13/04/2021	16/04/2021
A03-255	Canelones	Santa Lucía	6022	05/03/2020	25/02/2021	12/03/2021	16/03/2021	17/03/2021
A04-403	Montevideo	Ruta 8 km 18	430505	11/06/2020	26/03/2021	09/04/2021	13/04/2021	20/04/2021
A05-253	Montevideo	Cerro	42454	30/09/2020	08/07/2021	12/07/2021	16/07/2021	20/07/2021
A06-246	Montevideo	Cerro	42454	08/11/2021	14/07/2022	20/07/2022	13/07/2022	28/07/2002
A07-123	San José	Monte Grande	750	29/06/2020	23/02/2021	02/03/2021	05/03/2021	12/03/2021
B01-96	Rocha	Punta del Diablo	697	12/10/2021	28/03/2022	05/04/2022	28/03/2022	07/04/2022
B02-158	Montevideo	Peñarol	44462	17/10/2021	08/04/2022	21/04/2022	08/04/2022	22/04/2022
B03-315	Canelones	Pinar	38900	15/05/2020	12/02/2021	26/02/2021	28/02/2021	03/03/2021
B04-146	Cerro Largo	Melo	11508	15/06/2020	26/03/2021	02/06/2021	21/05/2021	18/06/2021
B05-147	Cerro Largo	Río Branco	2735	20/07/2020	26/03/2021	01/06/2021	21/05/2021	18/06/2021
B06-65	Durazno	Durazno	2551	15/02/2021	17/12/2021	22/12/2021	17/12/2021	23/12/2021
B07-33	Durazno	La Paloma	54	15/05/2021	02/02/2022	10/02/2022	02/02/2022	19/02/2022
B08-111	Maldonado	Barrio Hipódromo	942	05/05/2020	26/03/2021	18/05/2021	21/05/2021	01/06/2021
B09-112	Maldonado	Los Tocones	30139	31/07/2020	26/03/2021	18/05/2021	21/05/2021	01/06/2021
B10-113	Maldonado	San Carlos	9668	04/10/2020	26/03/2021	18/05/2021	21/05/2021	04/06/2021
B11-404	Montevideo	Pablo Estramín	430770	04/03/2020	07/12/2020	21/12/2023	17/12/2020	22/12/2020
B12-405	Montevideo	Punta de Rieles	423196	13/05/2020	26/02/2021	05/03/2021	11/03/2021	12/03/2021
B13-156	Rivera	Santa Isabel	5922	27/05/2020	26/03/2021	20/04/2021	28/04/2021	04/05/2021
B14-136	Salto	Barrio Artigas	9680	08/06/2020	12/02/2021	02/03/2021	05/03/2021	08/03/2021
B15-137	Salto	Barrio La Chacrita	37091	04/11/2020	11/06/2021	23/06/2021	28/06/2021	29/06/2021
B16-71	Tacuarembó	Chacras de Tacuarembó	7365	25/11/2020	17/02/2022	23/02/2022	16/02/2022	02/03/2022
C01	Canelones	Las Piedras	16642	16/09/2020	16/12/2021	21/12/2021 23/12/2021	16/12/2021	29/12/2021
C02	Cerro Largo	Melo	18328	17/03/2020	03/12/2021	09/12/2022	09/12/2021	20/12/2021
C03	Colonia	Colonia del Sacramento	3136	15/09/2020	28/11/2021	15/11/2021	26/10/2021	01/12/2021
C04	Montevideo	Pablo Estramín	430770	04/03/2020	26/03/2021	12/04/2021	20/04/2021	23/04/2021
C05	Río Negro	Fray Bentos - Escuela Agraria	1519	11/05/2020	11/08/2021	24/08/2021	20/08/2021	01/09/2021
C06	Paysandú	Paysandú	5057	18/05/2020	09/07/2021	21/07/2021	28/07/2021	26/07/2021
C07	Rocha	Próximo a Chuy	3404	13/05/2020	01/10/2021	14/10/2021	01/10/2021	11/11/2021
C08	Salto	Salto	5693	04/05/2020	26/03/2021	23/04/2021	04/05/2021	07/05/2021
C09	San José	San José de Mayo	10676	27/5/2020	26/03/2021	16/04/2021	20/04/2021	29/04/2021



ANEP				FECHA DE INICIO EFECTIVA	PUESTA EN SERVICIO			FECHA ACTA DE PS CON OBSERVACIONES
N°	Departamento	Localidad	Padrón		FECHA DE SOLICITUD	VISITA TECNICA	ENTREGA DOCUMENTACION PREVIA A PS	
D01	Artigas	Bella Unión	303	01/02/2021	24/08/2021	02/09/2021	30/08/2021	06/09/2021
D02	Canelones	Progreso	4851	12/03/2020	07/12/2020	18/12/2021	17/12/2021	23/12/2020
D03	Canelones	Toledo Chico	6366	20/08/2020	28/07/2021	04/08/2021	06/08/2021	07/08/2021
D04	Colonia	Carmelo	1128	16/07/2020	12/10/2021	21/10/2021	17/09/2021	22/10/2021
D05	Paysandú	Paysandú	804	08/09/2020	26/05/2021	01/06/2021	31/05/2021	08/06/2021
D06	Río Negro	Young	67	31/08/2020	30/04/2021	10/05/2021	13/05/2021	18/05/2021
D07	Rivera	Santa Isabel	5922	27/05/2020	29/09/2021	07/10/2021	08/10/2021	08/10/2021
D08	Salto	Salto	1193	09/03/2020	10/12/2020	18/12/2021	15/12/2021	23/12/2020
D09	San José	Parque Postel	1042	15/06/2020	23/02/2021	02/03/2021	05/03/2021	12/05/2021
D10	Treinta y Tres	Treinta y Tres	3609	22/09/2020	30/07/2021	10/08/2021	11/08/2021	10/09/2021

X – Resumen Avance Inversión inicial a Julio 2022

ANEP					APC	
N°	Departamento	Localidad	Dirección	Padrón	Avance % Acumulado Sup de Cont	AVANCE DE OBRA Acumulado (UI)
A01-89	Canelones	La Paz	Massini entre Valdenegro y Calle Pública	3382	100,00%	8.409.611,36
A02-235	Canelones	Las Piedras	W. Ferreira Aldunate y José Garibaldi	224	100,00%	7.960.785,40
A03-255	Canelones	Santa Lucía	Camino Tanque de OSE y Calle B	6022	100,00%	9.397.472,89
A04-403	Montevideo	Ruta 8 km 18	Cno. Justo Alonso González y Ruta 8	430505	100,00%	7.935.944,14
A05-253	Montevideo	Cerro	San Fuentes y Pasaje Plata	42454	99,99%	8.228.690,93
A06-246	Montevideo	Cerro	San Fuentes y Pasaje Plata	42454	99,91%	10.611.921,66
A07-123	San José	Monte Grande	Los Plátanos y Las Casuarinas	750	100,00%	8.204.382,73
B01-96	Rocha	Punta del Diablo	Calle Laguna Negra (A ABRIR) y Calle del Parque	697	99,58%	11.050.844,03
B02-158	Montevideo	Peñarol	Con. De los Molinos esq. Con de las Tropas de la Cuchilla Pereira	44462	99,97%	11.006.082,02
B03-315	Canelones	Pinar	Calle Itapebí y Gral. Artigas	38900	99,99%	11.279.627,95
B04-146	Cerro Largo	Melo	Calle Bernardo Suarez del Rondelo y Calle José Pedro Varela	11508	99,97%	11.375.910,04
B05-147	Cerro Largo	Río Branco	Felix de Azara esq Chana	2735	99,81%	10.796.195,90
B06-65	Durazno	Durazno	Calle Joaquín Suárez y Calle Fray Generoso Pérez	2551	99,74%	10.587.733,40
B07-33	Durazno	La Paloma	Adolfo Picun y Severino Cristiano	54	99,83%	10.972.533,73
B08-111	Maldonado	Barrio Hipódromo	Calle Publica 17 metros	942	99,91%	10.636.026,45
B09-112	Maldonado	Los Tocones	Conf. Aiguá	30139	99,95%	10.611.903,18
B10-113	Maldonado	San Carlos	Calle Andalucía y Calle Carlos Cal	9668	99,99%	10.763.195,54
B11-404	Montevideo	Pablo Estramín	Carlos Sabat Ercasty y Calle 6	430770	100,00%	10.828.535,29
B12-405	Montevideo	Punta de Rieles	Br. Aparicio Saravia y C Dinavi Punta de Rieles	423196	99,96%	7.932.122,82



B13-156	Rivera	Santa Isabel	Calle Pública y Eterlina Duarte	5922	99,99%	11.307.854,88
B14-136	Salto	Barrio Artigas	Blas Basualdo y Cap. Manuel Artigas	9680	100,00%	10.991.577,75
B15-137	Salto	Barrio La Chacriña	Calle sin nombre	37091	99,99%	11.370.826,12
B16-71	Tacuarembó	Chacras de Tacuarembó	Av. República Argentina	7365	99,56%	11.135.783,42
C01	Canelones	Las Piedras	Calle Colonia y Calle Leyenda Patria	16642	99,97%	26.032.481,45
C02	Cerro Largo	Melo	Calle Miguel Barreiro y Calle M. Blanes	18328	99,76%	25.638.462,63
C03	Colonia	Colonia del Sacramento	Domingo Maddalena	3136	99,71%	25.411.681,25
C04	Montevideo	Pablo Estramín	Carlos Sabat Ercasty y Calle 6	430770	99,99%	26.704.679,73
C05	Río Negro	Fray Bentos - Escuela Agraria	José Batlle y Ordóñez Esq. San Salvador	1519	99,89%	26.049.391,72
C06	Paysandú	Paysandú	Calle P. Horacio Meriggi y Calle Luis Batlle Berres	5057	99,97%	25.987.068,37
C07	Rocha	Próximo a Chuy	Calle Pública N°3 de 17mts	3404	99,90%	26.155.808,74
C08	Salto	Salto	Misiones y Gral. Fructuoso Rivera	5693	99,97%	24.045.380,87
C09	San José	San José de Mayo	Ramón Massini y Calle Soriano	10676	99,96%	26.653.381,43
D01	Artigas	Bella Unión	Martín Dermint y Av. Gral. José G. Artigas	303	99,85%	12.386.399,52
D02	Canelones	Progreso	Calle Cerro Largo y Calle República Argentina	4851	99,98%	13.313.043,71
D03	Canelones	Toledo Chico	Calle Pública de 17m de ancho y Calle Pública de 17m de Ancho	6366	99,88%	12.793.776,10
D04	Colonia	Carmelo	Calle Mortalena y Calle Treinta y Tres	1128	99,80%	12.494.283,90
D05	Paysandú	Paysandú	Calle Montecaseros y Gral. Artigas	804	99,98%	12.741.494,56
D06	Río Negro	Young	25 de Agosto y Calle Pública	67	99,98%	12.447.859,25
D07	Rivera	Santa Isabel	Ruta 5	5922	99,78%	13.191.059,18
D08	Salto	Salto	Calle Errandonea y Calle Diecinueve de Abril	1193	99,98%	12.441.953,47
D09	San José	Parque Postel	San José y Granada	1042	99,98%	12.360.187,46
D10	Treinta y Tres	Treinta y Tres	Calle Florencio Sánchez	3609	99,88%	12.870.970,83
TOTAL EN UI SIN IMPUESTOS					99,91%	593.114.926



INFORME PROYECTOS PPP – INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA TERCER PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA EDUCATIVA

I – NOMBRE: Tercer proyecto de Infraestructura Educativa.

II – FUENTES: www.mef.gub.uy, contrato de PPP del proyecto, pliego de condiciones técnicas e informes de estado de situación del contrato elaborados por la Inspección del contrato.

III - DESCRIPCIÓN: El proyecto consiste en el diseño, financiamiento, construcción y mantenimiento de infraestructura educativa pública (27 CAIF y 15 escuelas), a través de un contrato de Participación Público-Privada.

IV - ADMINISTRACIÓN PÚBLICA CONTRATANTE: ANEP e INAU.

V- CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO:

5.1. Contratista: CIEU S.A., integrado por BTD Capital 12, Tecnove, Conami y Basirey.

5.2. Plazo: 22 años desde firma del contrato.

5.2 Firma de firma de contrato: 01 de Setiembre de 2022.

VI - PAGOS POR DISPONIBILIDAD POR BIMESTRE EN EL EJERCICIO 2022:

Los pagos por disponibilidad total mensuales ("PPDT_n"), serán efectuados de acuerdo a los pagos máximos establecidos por el adjudicatario provisional en su oferta y las deducciones correspondientes:

$PPDT_n = M_A * PMA + M_B * PMB + M_C * PMC - \sum_j D_{nj}$ donde:

- M_h = Es el número de centros tipo h (A, B o C) que han sido puestos en servicio;
- PMA = UI 185.250/mes + IVA, por cada Escuela de 6 aulas (Centro Tipo A);
- PMB = UI 249.651/mes + IVA, por cada Escuela de 9 aulas (Centro Tipo B);
- PMC = UI 65.692/mes + IVA, por cada CAIF (Centro Tipo C);
- $\sum_j D_{nj}$ = sumatoria de las deducciones con respecto al desempeño de los servicios durante el mes n ;

En cada período de pago, los precios máximos ("PM") para cada centro del tipo h son actualizados, según la evolución de la Unidad Indexada y del tipo de cambio (\$UY/US\$). Los PPD para cada centro se realizan a partir de la Puesta en Servicio de los mismos, de forma bimestral y a calendario vencido. Cada deducción se calcula según el tipo de falla:

- Fallas de Disponibilidad¹¹: calculadas como las Unidades de Servicio afectadas por la Tarifa por Unidad de Servicio para cada centro del tipo h y por el Período de Deducción por Disponibilidad;
- Fallas de Calidad Reactivas¹²: calculadas como las Unidades de Servicio afectadas por la Tarifa por Unidad de Servicio para cada centro del tipo h por el Período de Deducción por la Disponibilidad por el Factor de Descuento por Calidad;
- Fallas de Calidad no Reactivas¹³: calculadas como las Unidades de Servicio afectadas por la Tarifa por Unidad de Servicio para cada centro del tipo h por Disponibilidad por el Factor de Descuento por Calidad.

¹¹ Mide el tiempo de respuesta y de rectificación para las condiciones de acceso, funciones operacionales y condiciones de uso (aislación térmica, aislación acústica, ventilación natural, iluminación, electricidad, agua potable y desagüe de aguas servidas).

¹² Mide el tiempo de respuesta a reparaciones de materiales exteriores del edificio (techo, paramentos verticales, drenajes, etc.), materiales interiores (paramentos verticales, pisos, cielorrasos, muebles y accesorios, equipo sanitario y grifería en baños, etc.), áreas externas (patios, áreas verdes, drenajes, cerco perimetral, cercas, divisiones, paredes y señalizaciones) y accesorios y equipamiento para los cuales la Sociedad Contratista tenga obligaciones de acuerdo al PCT.

En caso de fallas repetidas para fallas de calidad o disponibilidad¹⁴, estas deducciones se multiplican por 1,5 a partir de la cuarta falla y subsiguientes. Además, se prevé que, si un área funcional de un mismo centro no está disponible por un período mayor a 30 días consecutivos, se aplican descuentos adicionales por cada día de no disponibilidad.

Dado que aún no comenzó la ejecución de las obras (y por lo tanto no hay ningún centro puesto en servicio), aún no se han efectuado PPD para este proyecto.

VII - ALCANCE DE LAS OBRAS:

7.1. Monto estimado de inversión inicial: U\$S 37,50 millones.

7.2. Obras previstas por APC:

A continuación, se presentan los centros de ANEP e INAU a ser construidos luego de firmado el Contrato.

Obras ANEP:

N°	Nombre	Tipo
A01	B° Tres de Abril - Montevideo	6 aulas
A02	Pinepark - Canelones	6 aulas
A03	Cerro La Paloma - Montevideo	6 aulas
A04	Colón - Montevideo	6 aulas
A05	Paso de los Toros - Tacuarembó	6 aulas
A06	Dolores - Soriano	6 aulas
A07	Melo - Cerro Largo	6 aulas
B01	Empalme Nicolich - Canelones	9 aulas
B02	Parque del Plata - Canelones	9 aulas
B03	Santa Lucía - Canelones	9 aulas
B04	Villa García - Montevideo	9 aulas
B05	Remanso de Neptunia - Canelones	9 aulas
B06	Pajas Blancas - Montevideo	9 aulas
B07	Paysandú Chacras - Paysandú	9 aulas
B08	Manga - Montevideo	9 aulas

¹³ Se refiere al concepto de Calidad Reactiva, pero con el objetivo de mantenimiento de los estándares previamente definidos en el Plan Anual de Reemplazo, el Plan de Mantenimiento Programado, la Guía de Usuario, etc.

¹⁴ Ocurrencia de 4 o más fallas de calidad con respecto a un mismo estándar, o fallas de disponibilidad con respecto a un mismo estándar durante tres meses consecutivos.



Obras INAU:

N°	Nombre	Tipo
C1	La Paz - Canelones	CAIF
C2	Cerro La Paloma - Canelones	CAIF
C3	Las Piedras - Canelones	CAIF
C4	Paso Carrasco - Canelones	CAIF
C5	Shangrila - Canelones	CAIF
C6	Santa Lucía - Canelones	CAIF
C7	Carmelo - Colonia	CAIF
C8	Maldonado Nuevo - Maldonado	CAIF
C9	Cerro Norte - Montevideo	CAIF
C10	Colón - Montevideo	CAIF
C11	Belvedere - Montevideo	CAIF
C12	Los Tréboles - Montevideo	CAIF
C13	Puntas de Manga - Montevideo	CAIF
C14	Sayago - Montevideo	CAIF
C15	Causeglia - Montevideo	CAIF
C16	Nuevo París - Montevideo	CAIF
C17	Peñarol - Montevideo	CAIF
C18	Paso de la Arena - Montevideo	CAIF
C19	Villa Teresa - Montevideo	CAIF
C20	Punta de Rieles - Montevideo	CAIF
C21	Capra - Montevideo	CAIF
C22	Paylana - Paysandú	CAIF
C23	Fray Bentos - Río Negro	CAIF
C24	Salto (Barrio Burton) - Salto	CAIF
C25	Playa Pascual - San José	CAIF
C26	Libertad - San José	CAIF
C27	Ansina - Tacuarembó	CAIF