REPÚBLICA DEL PARAGUAY

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

FONDO FINANCIERO PARA EL DESARROLLO DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA (FONPLATA)

LLAMADO MOPC N°44/2019

CONTRATO DE PRÉSTAMO FONPLATA PAR-24/2017

"Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de Rutas Pavimentadas por Niveles de Servicio – VIAL 3

LICITACIÓN PÚBLICA INTERNACIONAL DE EMPRESAS CONSTRUCTORAS ESPECIALIZADAS EN OBRAS VIALES

CONTRATO DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE CARRETERAS POR NIVELES DE SERVICIOS (CREMA)

Ruta Nacional N° 1, Tramo: Quindy – Villa Florida – San Juan Bautista

ANEXO

ESPECIFICACIONES PARTICULARES

AÑO 2019

Índice

CAPÍTULO 1. GENERALIDADES 1
1 GENERALIDADES 1
2 OBJETO, CONCEPCIÓN Y MARCO GENERAL DEL CONTRATO 1
2.1 Objeto general del contrato 1
2.2 Concepción general del contrato 1
2.3 Marco general del contrato 2
3 OBJETIVOS DEL CONTRATO 2
4 INFRAESTRUCTURA DEL CONTRATO 3
4.1 Tramos de carretera comprendidos en el contrato 3
4.2 Elementos de la carretera comprendidos en el contrato 3
5 PLAZO DEL CONTRATO 4
5.1 Plazo del contrato 4
5.2 Extensión del plazo del contrato 4
6. OBJETIVOS PARCIALES DEL CONTRATO 5
6.1Período de Diseño Ejecutivo 5
6.2 Período de Puesta a Punto 5
6.3 Período de mantenimiento 6
6.4 Período de responsabilidad por defectos 6
6.5 Mantenimiento posterior 6
7 PRÓRROGAS POR ÍNCLEMENCIAS CLIMÁTICAS 6
7.1 Inclemencias climáticas habituales 6
8 RUBROS Y FORMADE PAGO DEL CONTRATO 6
8.1 Rubros de pago del contrato 6
8.2 Forma de pago del contrato 7
9 DIRECCIÓN DEL CONTRATO 7
9.1 Contratante 7
9.2 Contratista 8
9.3 Bitácora del contrato 9
10 PENALIZACIONES Y MULTAS DEL CONTRATO 9
10.1 Penalizaciones del contrato 9
10.2 Multas del contrato 9
11 ATENCIÓN A LOS USUARIOS DEL CONTRATO 10
11.1 Comunicación con los usuarios 10
11.2 Identificación del personal y maquinaria del contratista 11
11.3 Señalización de las obras 11
12 SUBCONTRATACIÓN EN EL CONTRATO 12
13 SUMINISTROS DEL CONTRATO 12
13.2 Suministros para la Supervisión 12
13.2.1 Supervisión de Obra 12
13.3 Suministros a la Unidad Ejecutora de Proyectos 14
CAPÍTULO 2. DISEÑO EJECUTIVO 15
2- CATASTRO 15
3 DISEÑO DE LAS OBRAS DE PUESTA A PUNTO 16
3.1 Diseño ejecutivo de las obras de puesta a punto 16
3.2 Materiales y procedimientos de construcción de las obras de puesta a punto 20
CAPÍTULO 3. OBRAS DE PUESTA PUNTO 21
1 ALCANCES DE LAS OBRAS DE PUESTA A PUNTO 21
2 CONTROL DE LAS OBRAS DE PUESTA A PUNTO 21
2.1 Control técnico de las obras de puesta a punto 21
2.2 Control físico financiero de las obras de puesta a punto 21
2.3 Control final de las obras de puesta a punto 22
2.4 Incumplimientos en las obras de puesta a punto 22
3 PAGO DE LAS OBRAS DE PUESTA A PUNTO 22
3.1 Pagos mensuales 22
CAPÍTULO 4. MANTENIMIENTO 23
1 ALCANCES DEL MANTENIMIENTO 23
2 GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO 23
2.1 Programa de trabajo del mantenimiento 23
2.2 Materiales y procedimientos de construcción del mantenimiento 24
3 CONTROLES DEL MANTENIMIENTO 25
3.1 Tipos de controles 25
3.2 Evaluaciones de estándares 25
3.3 Evaluaciones del índice de servicio 27
4 PAGO DEL MANTENIMIENTO 28
CAPÍTULO 5. OBRAS EXTRAORDINARIAS 30
1 ALCANCES DE LAS OBRAS EXTRAORDINARIAS 30
2 DEFINICIÓN DE LAS SITUACIONES EXTRAORDINARIAS 30
3 EJECUCIÓN DE LAS OBRAS EXTRAORDINARIAS 30
4 PAGO DE LAS OBRAS EXTRAORDINARIAS 31
5 MANTENIMIENTO DURANTE LAS SITUACIONES EXTRAORDINARIAS 31
CAPÍTULO 6. GESTIÓN AMBIENTAL 33
1 GESTIÓN AMBIENTAL 33

2 PAGO DE LA GESTIÓN AMBIENTAL 33
ANEXO 1. OBRAS OBLIGATORIAS DE PUESTA A PUNTO 35
1 ALCANCES DE LAS OBRAS OBLIGATORIAS DE PUESTA A PUNTO – CANTIDADES TOTALES.....35
1.1 Obras obligatorias mínimas en calzadas y banquinas..... 3
1.2 Obras obligatorias mínimas en los drenajes..... 4
1.3 Obra obligatoria de mejora de los elementos de seguridad vial 4
1.4 Obra obligatoria de mejora del derecho de vía..... 5
2 ESPECIFICACIONES PARA LAS OBRAS OBLIGATORIAS DE PUESTA A PUNTO.....5
ANEXO2. ESTÁNDARES..... 6
1 DEFINICIÓN DE LOS ESTÁNDARES 6
1.1 Estándares 6
1.2 Estándares de calzada..... 6
1.3 Estándares de banquinas..... 6
1.4 Estándares de drenajes 7
1.5 Estándares de seguridad vial 7
1.6 Estándares de derecho de vía 7
2 EXCEPCIONES Y DESTACADOS INCUMPLIMIENTOS DE LOS ESTÁNDARES 27
2.1 Excepciones a los estándares..... 27
2.2 Flexibilizaciones a los estándares..... 27
ANEXO3. ÍNDICE DE SERVICIO 28
1 METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DEL ÍNDICE DE SERVICIO 28
1.1 Índice de servicio de un tramo 28
1.2 Índice de servicio del contrato..... 30
2 VALORES ADMISIBLES PARA EL ÍNDICE DE SERVICIO 30
ANEXO 4. MODELOS DE DOCUMENTOS DE OBRAS DE PUESTA A PUNTO 31
1 MODELO DE RESUMEN DE DISEÑO EJECUTIVO.....31
2 MODELO DE PROGRAMA DE TRABAJO Y PLAN DE AVANCE FINANCIERO 32
3 MODELO DE RESUMEN DE PAGO.....34
ANEXO5. MODELOS DE DOCUMENTOS DE MANTENIMIENTO 35
1 MODELO DE AVISO.....35
2 MODELO DE COMUNICADO.....35
3 ACTA DE EVALUACIÓN DEL ÍNDICE DE SERVICIO 36
4 MODELO DE RESUMEN DE PAGO.....37

Capítulo 1. Generalidades

1 GENERALIDADES

El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) (en adelante el Contratante) ha puesto en funcionamiento un Programa para promover la gestión y ejecución del mantenimiento por resultados como forma de asegurar a la ciudadanía un servicio de carreteras de calidad. En ese marco se ha convocado a una licitación denominada “Contrato de Rehabilitación y Mantenimiento de Carretera por Niveles de Servicio (CREMA)en el Ruta Nacional N° 1, Tramo: Quiindy – Villa Florida – San Juan Bautista.

Este contrato forma parte de la quinta generación de contratos de mantenimiento por niveles de servicio del Paraguay, que se inició con una primera generación correspondiente a los GMANS 0, 1, 2 y 5 (financiada con recursos del Banco Mundial), se continuó con la segunda generación correspondiente a los GMANS 3 y 4 (financiada con recursos del BID), la tercera generación correspondiente a los CREMA 3 y 4 (financiada con recursos de Fondo Local)y la cuarta versión correspondiente a CREMA financiada por el BID.Esta nueva generación de contratos, si bien es similar a las cuatro generaciones anteriores, pretende recoger las lecciones aprendidas con los primeros contratos, proponiendo una nueva versión mucho más depurada conceptualmente y más adaptada al país.

2 OBJETO, CONCEPCIÓN Y MARCO GENERAL DEL CONTRATO

2.1 Objeto general del contrato

El objetivo del contrato es gestionar y ejecutar la rehabilitación y el mantenimiento de la infraestructura de un conjunto de tramos de la red vial de forma a satisfacer ciertos indicadores establecidos en las bases de licitación (estándares e índice de servicio) que garantizan un servicio de carreteras de calidad.

La administración de la red vial integrante del contrato continuará a cargo del Contratante, siendo éste el responsable de establecer y fiscalizar las reglamentaciones, otorgar y cobrar los permisos por el uso del derecho de vía, etc.

2.2 Concepción general del contrato

La contratación de la gestión y ejecución de la rehabilitación y mantenimiento por resultados de una carretera, es una modalidad relativamente moderna de contratación del mantenimiento, en que la responsabilidad del Contratista no se reduce simplemente a ejecutar obras, sino que además se debe encargar de planificar las acciones necesarias que permitan garantizar que la carretera siempre se mantenga mejor o igual que los estados o condiciones definidos como indicadores (estándares e índice de servicio).

Se entiende que gestionar el mantenimiento de una carretera es una actividad intelectual y operativa orientada a definir y ejecutar las obras que permitan alcanzar y mantenerlas condiciones de estado establecidas con anterioridad.

El estado de las carreteras se expresa a través de indicadores (estándares e índice de servicio) a los cuales se les establecen límites admisibles como forma de asegurarles a los usuarios de las carreteras ciertas condiciones de seguridad y confort en las mismas.

Entonces la rehabilitación y el mantenimiento por resultados de una carretera incluye la ejecución de las diferentes obras necesarias para alcanzar y mantener las condiciones de estado (denominadas estándares e índice de servicio), con independencia de la causa que generó el deterioro: simple deterioro por efecto combinado del tránsito y el clima, materiales defectuosos, accidentes de tránsito, vandalismos, etc. Las únicas obras que el Contratista se encuentra exonerado de realizar como parte de las obligaciones de la rehabilitación y el mantenimiento son aquellas derivadas directamente de fenómenos extraordinarios como conflictos sociales, tormentas, vientos fuertes, inundaciones o terremotos que provoquen

deterioros que superan una cierta magnitud que se establece, circunstancia en que se habilita un procedimiento especial para atender dichas situaciones extraordinarias.

Como el Contratista recibe la carretera en el estado que se encuentre al momento del inicio del contrato, se establece un plazo inicial (denominado plazo de puesta a punto) para realizar todos los trabajos que estime convenientes (denominados obras de puesta a punto) que le permitan alcanzar los estándares comprometidos. Cumplido dicho plazo de puesta a punto, el Contratante realiza distintos tipos de controles (denominados evaluaciones) tendientes a verificar que el servicio prestado se ajusta a las exigencias establecidas (expresadas como estándares e índice de servicio), procediendo a aplicar las sanciones (multas y penalizaciones) en los casos de incumplimiento.

Para el logro inicial de los estándares durante el plazo de puesta a punto, y luego a lo largo del contrato para mantener los estándares alcanzados, el Contratista se debe organizar para detectar por sí mismo aquellas situaciones que no satisfagan o se encuentren próximas a no satisfacer los requerimientos contractuales, sin esperar indicaciones del Contratante, analizar y arbitrar las medidas necesarias para su corrección o prevención, y ejecutar las obras de mantenimiento o rehabilitación pertinentes de forma que con todo ello se logre garantizar el servicio comprometido.

Complementariamente a las diferentes obras de rehabilitación y mantenimiento que oportunamente definirá el propio Contratista, en las bases de licitación el Contratante establece la exigencia de realizar ciertas obras mínimas denominadas obras obligatorias de puesta a punto (las cuales se definen en el Anexo N°1, a más de estas obras se deberá adicionar las cantidades necesarias de acuerdo a los Estándares, a las Especificaciones Técnicas y otros incluidos en el PBC), tendientes a nivelar las ofertas y/o mejorar la infraestructura de la carretera.

2.3 Marco general del contrato

Con esta innovadora modalidad de contratación se procura optimizar los escasos recursos asignados al mantenimiento de la infraestructura vial, como forma de conservar el patrimonio vial obtenido, pero sin pretender resolver todos los problemas que rodean al sector vial.

En este sentido el Contratista deberá aceptar y convivir con una serie de imperfecciones del sistema vial, como por ejemplo: los daños provocados durante el tendido de servicios públicos (energía, comunicación, etc.); el vandalismo a la infraestructura de la carretera (señales, barandas, etc.); los desperfectos resultantes de los conflictos sociales (quema de neumáticos, colocación de obstáculos, etc.); los deterioros generados por un eventual mayor incremento del tránsito (derivados de la construcción o mejoramiento de una carretera, desarrollo de un nuevo centro de producción, etc.) o desviación del tránsito (instalación de nuevos puestos de recaudación de peaje o control de pesos y dimensiones).

También se deja expresa constancia que el Contratante está dispuesto a acompañar todas aquellas iniciativas que el Contratista proponga y facilite, tendientes a minimizar los efectos negativos derivados de las imperfecciones del sistema, pero sin que ello signifique la exoneración total o parcial de responsabilidades por parte del Contratista en lo que tiene que ver con sus obligaciones contractuales en relación a la rehabilitación y el mantenimiento de la red contratada.

3 OBJETIVOS DEL CONTRATO

El contrato abarcará las siguientes obligaciones:

- el diseño Ejecutivo y, el catastro de la Franja de Dominio, indicado en el capítulo 2;
- el Plan de Gestión Ambiental, indicado en el capítulo 6;
- ejecución de obras de puesta a punto de acuerdo con el capítulo 3;
- la gestión y ejecución del mantenimiento de acuerdo con el capítulo 4;
- la ejecución de obras extraordinarias de acuerdo con el capítulo 5;

4 INFRAESTRUCTURA DEL CONTRATO

4.1 Tramos de carretera comprendidos en el contrato

El contrato abarcará el tramo de la Ruta Nacional N° 1, Tramo: Quiindy – Villa Florida – San Juan Bautista, siendo los sub tramos de carretera detallados a continuación:

N°	Ruta Nacional N° 1	Progre-siva Inicio	Progresiva Fin	Long. (km)
1	Quiindy – Villa Florida – San Juan Bautista	110+000	138+000	28
2	Quiindy – Villa Florida – San Juan Bautista	138+000	140+000	2
3	Quiindy – Villa Florida – San Juan Bautista	140+000	150+000	10
4	Quiindy – Villa Florida – San Juan Bautista	150+000	160+000	10
5	Quiindy – Villa Florida – San Juan Bautista	160+000	162+000	2
6	Quiindy – Villa Florida – San Juan Bautista	162+000	182+000	20
7	Quiindy – Villa Florida – San Juan Bautista	182+000	194+000	12
8	Quiindy – Villa Florida – San Juan Bautista	194+000	194+300	0,3
Total				84,3

Todos los sub tramos de carretera se incorporarán al contrato al momento de inicio del mismo.

Todos los sub tramos de carretera una vez incorporados al contrato permanecerán durante todo el desarrollo del mismo, no previéndose en principio la exclusión temporal o definitiva de sub tramos durante el desarrollo del contrato. A pesar de lo cual, el Contratante se reserva el derecho de realizar exclusiones temporales o definitivas totalizando modificaciones durante todo el contrato de hasta un 10% de los kilómetro - mes previstos en la etapa de mantenimiento, debiendo en este caso el Contratista aceptar el ajuste en la cantidad de kilómetros a mantener y por consecuencia el correspondiente ajuste del monto del contrato sin derecho a reclamaciones.

4.2 Elementos de la carretera comprendidos en el contrato

El contrato abarcará diferentes elementos de la carretera en función del entorno en que se encuentre la vía: el pavimento de la calzada y banquinas, los drenajes, los elementos de seguridad vial y el derecho de vía, de acuerdo con las definiciones dadas en el anexo2.

Dentro de los sub tramos de la carretera se identificarán zonas rurales y zonas urbanas para el cumplimiento de los estándares indicados.

En zonas rurales, el contrato abarcará los siguientes elementos de la infraestructura vial: pavimentos de la calzada y las banquinas, los drenajes (alcantarillas, cunetas, etc.), los elementos de seguridad vial (señalización horizontal y vertical, elementos de contención y encarrilamiento, etc.) y el derecho de vía (equipamientos, áreas verdes, etc.). Están expresamente excluidas las estructuras de los puentes, no así los ensanches de puentes previsto en las obras obligatorias.

En zonas urbanas, el contrato abarcará los siguientes elementos de la infraestructura vial: los pavimentos de la calzada y las banquinas, los drenajes (alcantarillas, cunetas, canales abiertos y cerrados, etc.), los elementos de seguridad vial (señalización horizontal y vertical, elementos de contención y encarrilamiento, etc.). Están expresamente excluidas las estructuras de los puentes (no así los ensanches de puentes previstos en las obras obligatorias), las aceras y las instalaciones eléctricas (semáforos e iluminaciones, a excepción que estén incluidas en las obras obligatorias, ej: traslado de columnas).

La exclusión de las estructuras de los puentes no significa en ninguno de los casos que estén excluidos los puentes, pues sus pavimentos (calzada vehicular y veredas peatonales), sus elementos de seguridad vial (señalización horizontal y vertical, elementos de contención y encarrilamiento, barandas de defensa, etc.) y la limpieza de área de desagüe y cauce en la zona adyacente, se consideran incluidos en los correspondientes elementos de la carretera.

La exclusión de las aceras en las zonas urbanas no significa que estén excluidos los bordillos o cordones (bordillo, cordón, bordillo o cordón integrado con una cuneta), los cuales se considerará como parte de las cunetas que integran los drenajes.

El contrato también abarcará otros elementos que, ubicándose fuera de los límites definidos para el derecho de vía de los tramos que integran el contrato, hacen al correcto y seguro funcionamiento de la carretera. De esta forma se consideran incluidas la señalización ubicada en las calles, caminos y carreteras con acceso a la carretera contratada y que advierten la intersección; el pavimento de las calles, caminos o carreteras con acceso a la carretera contratada hasta donde la calle camino o carretera de acceso adopta su perfil transversal (ancho) normal; etc.

Dentro de los elementos de la carretera comprendidos en el contrato, no solo se considerará incluida la infraestructura existente al momento del inicio del contrato, sino toda otra que se adicione como resultado de las obras realizadas en el marco del contrato.

El Contratista podrá solicitar autorización para intervenir fuera de los límites del derecho de vía a los efectos de facilitar el cumplimiento de los estándares, como por ejemplo en los cauces de agua.

5 PLAZO DEL CONTRATO

5.1 Plazo del contrato

El plazo para la ejecución del Diseño Ejecutivo y el Catastro de la Franja de Dominio se extenderá por un periodo de **4 meses** calendario, contados a partir de la Orden de Inicio del Contrato

El plazo para la ejecución de las obras y los servicios de mantenimiento se extenderá por un periodo de **80meses** calendario contados a partir de la fecha de la Orden de Inicio Físico. La vigencia del contrato será hasta la emisión del certificado de terminación de los servicios de mantenimiento y pago de todos los compromisos asumidos.

La Orden de Inicio del Contrato se impartirá, para la ejecución del Diseño Final Ejecutivo de las Obras de Puesta a Punto, luego se someterá a revisión por parte de la Fiscalización. Aprobado el Diseño Ejecutivo de las Obras por parte de la Fiscalización, el documento será sometido a conformidad del Contratante. Luego se impartirá la Orden de Inicio Físico (inicio efectivo de las obras de Puesta a Punto), para el comienzo de los trabajos.

La Contratista remitirá por Nota a la Fiscalización el Diseño Final Ejecutivo de las Obras de Puesta a Punto, el cual deberá ser verificado y aprobado si corresponde, en un plazo no mayor a 15 días hábiles de recibida la Nota. Si no se tuviera observaciones o una vez subsanadas todas las observaciones, la Fiscalización remitirá por Nota al Contratante el Diseño Ejecutivo con su aprobación correspondiente. La Contratante deberá verificar y aprobar en un plazo no mayor a 15 días hábiles de recibida la Nota de la Fiscalización, caso contrario, se considera aprobado el Diseño Ejecutivo.

Los plazos se comenzarán a contar a partir de la fecha de la orden de inicio del Contrato emitida por el Contratante, (Inicio para el Diseño Ejecutivo de las Obras de Puesta a Punto).

La finalización del contrato se otorgará una vez emitido el certificado de terminación del mantenimiento, a partir del cual comenzará el periodo de responsabilidad por defectos del mantenimiento.

5.2 Extensión del plazo del contrato

Por acuerdo de las partes se podrá extender el plazo contractual por un período adicional para todos o algunos de los sub tramos de carretera que integran el contrato. Cualquier acuerdo entre las partes para extender el periodo de contrato deberá convenirse dentro del marco establecido por la Ley 2051/2003 y su Decreto Reglamentario.

De acuerdo a lo establecido en la cláusula 22.1 de la CEC

6. OBJETIVOS PARCIALES DEL CONTRATO

Plazo	Plazo de Diseño Ejecutivo y Catastro de la Franja de Dominio	Plazo de puesta a punto	Plazo de mantenimiento
Objetivo	Elaborar el Diseño Ejecutivo y el catastro de ocupantes la franja de dominio	Lograr estándares e índice de servicio	Mantener estándares e índice de servicio
Obras	-	Obras de puesta a punto = obras obligatorias + obras complementarias	Obras de mantenimiento

6.1Período de Diseño Ejecutivo

El desarrollo de este objetivo particular está definido en el capítulo 2 del presente documento.

6.2 Período de Puesta a Punto

El Contratista recibirá el tramo objeto del contrato en el estado que se encuentre al momento de su incorporación al contrato, sin que esto le signifique derecho a reclamo de ninguna índole, estableciéndose un plazo para las obras de puesta a punto que le permita satisfacer los estándares y el índice de servicio establecidos. Durante este plazo inicial, el Contratista deberá realizar todas las obras de puesta a punto (entre las cuales se encuentran una serie de obras obligatorias) de forma de lograr los estándares y el índice de servicio establecidos.

El plazo para las obras de puesta a punto se establece a continuación, diferenciándose una primera etapa donde se deberán lograr los estándares básicos y una segunda etapa donde se deberán alcanzar los restantes estándares:

Etapa	**Plazo para ejecución de obras de puesta a punto**
Primera etapa	6 meses
Segunda etapa	14 meses
Total plazo de Puesta a Punto	20 meses

La primera etapa del plazo de puesta a punto se contabiliza a partir de la orden de inicio físico del contratode obra, y finaliza automáticamente al cumplirse con el plazo de puesta a punto de la primera etapa.

La segunda etapa del plazo de puesta a punto se contabiliza automáticamente a partir de la finalización de la primera etapa y finaliza cuando se otorgue el certificado de aceptación de todas las obras de puesta a punto y, además, se satisfagan los siguientes requerimientos:

- se cumpla el plazo de puesta a punto correspondiente a la segunda etapa;
- se ejecuten la totalidad de las obras de puesta a punto**;**
- se verifique que todos los sub tramos satisfacen el índice de servicio mínimo establecido.

En caso de incumplimiento en tiempo y forma con las obras de puesta a punto, se aplicará una multa de 0,01% del Monto correspondiente a la obra de puesta a punto por día de atraso hasta que se satisfagan los requerimientos que permitan dar por finalizada las obras de puesta a punto.

El Contratante se reserva el derecho de rescindir el contrato por incumplimiento del Contratista cuando la demora en satisfacer los requerimientos para dar por finalizada las obras de puesta a punto alcance los 119 días calendario contados a partir del plazo de finalización previsto de puesta a punto.

Cuando se demore el cumplimiento de los requerimientos para dar por finalizada las obras de puesta a punto y no se aplique la rescisión del contrato, el Contratante extenderá el plazo de contrato de forma de mantener inalterado el plazo de mantenimiento.

6.3 Período de mantenimiento

Cumplida la primera etapa del plazo de puesta a punto, el Contratante realizará evaluaciones tendientes a verificar el cumplimiento de los estándares básicos, procediendo a aplicar multas si no se satisfacen los estándares comprometidos. En esta primera etapa no se evaluará el índice de servicio y por ende no se aplicarán penalizaciones en función de los logros en el índice de servicio.

Cumplidas las condiciones indicadas anteriormente y emitido el certificado de aceptación de todas las obras de puesta a punto se dará comienzo al plazo de mantenimiento que se extenderá hasta la finalización del contrato, donde el Contratante realizará evaluaciones tendientes a verificar el cumplimiento de los estándares (básicos y no básicos) y el índice de servicio, procediendo a:

- aplicar multas si no se satisfacen los estándares comprometidos;
- aplicar penalizaciones si el índice de servicio sea inferior al índice de servicio comprometido.

El Contratante, para conceder el certificado de terminación del mantenimiento, verificará que todas las deficiencias encontradas en la última evaluación de estándares estén perfectamente solucionadas.

6.4 Período de responsabilidad por defectos

El Contratista deberá asumir la responsabilidad por los defectos del mantenimiento que surjan durante un período de 6 meses contados a partir de la fecha del certificado de aceptación del mantenimiento aplicable exclusivamente a defectos de mantenimiento detectados en la última evaluación de estándares.

Con el otorgamiento del certificado de aceptación del mantenimiento se autorizará una reducción del monto de la garantía de cumplimiento del contrato.

Una vez cumplido el periodo de responsabilidad por defectos y habiendo subsanado todos los defectos, se otorgará el certificado de terminación del mantenimiento y se procederá a devolver la garantía de cumplimiento del contrato.

6.5 Mantenimiento posterior

El Contratante tomará posesión inmediata del tramo del contrato de forma de poder continuar con el mantenimiento por administración directa o por medio de otro contratista cuando se otorgue el certificado de aceptación del mantenimiento o se rescinda el contrato por cualquiera de las causales establecidas en las CGC.

7 PRÓRROGAS POR ÍNCLEMENCIAS CLIMÁTICAS

7.1 Inclemencias climáticas habituales

Se definirán de acuerdo a lo establecido en las CGC 22.1 de las Condiciones Especiales del Contrato.
En caso que la obra sea de gran extensión lineal, se deberá contar con pluviómetros en el campamento y en cada frente de obra, de tal manera a poder contabilizar mejor la implicancia de los días de lluvias y sus consecuencias.

8 RUBROS Y FORMADE PAGO DEL CONTRATO

8.1 Rubros de pago del contrato

El Contratante determinará el precio a pagar por el rubro A - Obras de puesta a punto y por el rubro B - Mantenimiento, en base a: (a) el “precio ofertado” [P] establecido por el Contratista en su oferta para el conjunto de las obras de puesta a punto y el mantenimiento, y (b) los porcentajes [P1%] y [P2%] establecidos en la cláusula 11.2 de las CEC.

El procedimiento y planilla de cálculo será el siguiente:

- se calcula [a] y [b] como:

[a] = [P1%] x [P]
[b] = [P2%] x [P]

- se calcula [A] y [B] como:

[A] = [a] = [P1%] x [P]
[B] = [b] / 2.540= [P2%] x [P] / 5.664

Rubro	Descripción	Cant.	Unidad	Precio	Monto	%
A	Obras de Puesta a Punto	1	global	[A] = [P1%] x [P]	[a] = [P1%] x [P]	[P1%]
B	Mantenimiento	5.664(1)	km - mes	[B] = [P2%] x [P] / 2.540	[b] = [P2%] x [P]	[P2%]
Total					[P]	100%

La presentación de la oferta implica tácitamente la aceptación de este criterio para la determinación de los precios de los rubros involucrados, no admitiéndose por este concepto reclamaciones posteriores.

8.2 Forma de pago del contrato

El Contratista recibirá diferentes contraprestaciones por sus obligaciones:

- Obras de Puesta a Punto

Las obras de puesta a punto se pagarán mensualmente, durante el período de puesta a punto, en función del avance físico de las obras hasta alcanzar el precio global del rubro A - Obras de Puesta a Punto según detalles establecidos en el capítulo 3. Estos pagos serán la compensación total que recibirá el Contratista por todos los conceptos vinculados al diseño y ejecución de las obras de puesta a punto, el catastro.

- Mantenimiento

La gestión y ejecución del mantenimiento se pagarán mensualmente, durante el período de mantenimiento, en función de la cantidad de kilómetros efectivamente sujetos a mantenimiento y el precio por kilómetro - mes del rubro B - Mantenimiento según detalles establecidos en el capítulo 4. Estos pagos serán la compensación total que recibirá el Contratista por todos los conceptos vinculados a la gestión y ejecución del mantenimiento, estando sujetos a un mecanismo de penalizaciones en función de la calidad del servicio prestado.

- Obras extraordinarias

La ejecución de obras extraordinarias se pagará mensualmente, durante el período de ejecución de las obras extraordinarias, según lo establecido en el capítulo 5

- Gestión ambiental

Los importes a pagar estarán sujetos a una actualización del precio de acuerdo con las correspondientes fórmulas de ajuste.
El Contratante podrá descontar directamente de los pagos los importes de multas que se le impongan al Contratista en el marco de este contrato o cualquier otro adeudo que mantenga el Contratista con el Contratante por este contrato.

9 DIRECCIÓN DEL CONTRATO

9.1 Contratante

El Contratante quien a través del Supervisor del Contrato delegará a la Unidad Ejecutora FONPLATA, las tareas del control general del contrato, de cuya Jefatura dependerá el Supervisor de Obra. El Contratante delegará, mediante un instrumento por escrito (Contrato), algunas de sus funciones en una firma consultora competente (la Fiscalización), quien será responsable ante el Contratante por las acciones tomadas por esa consultora. Sin embargo, no le podrá delegar las tareas de control administrativo del Contrato.

(1) cálculo cantidad: 25% x 89,2 km x 14 meses + 100% x 89,2 km x 60 meses = 5664 km – mes.

El Contratante podrá anular cualquier delegación de funciones realizada a la fiscalización mediante notificación escrita realizada a la empresa contratista y fiscalizadora.

La firma consultora encargada y responsable de la fiscalización del contrato proveerá los servicios requeridos según lo establecido en el contrato que celebre con el Contratante.

El supervisor de obra tendrá también bajo su responsabilidad la administración del contrato de la firma consultora.

9.2 Contratista

El Contratista contará con un **Superintendente de Obras o Jefe de Obras** quien tendrá a su cargo la dirección técnico - administrativa del contrato y toda representación de la empresa constructora en todos los aspectos técnicos del contrato. El **Superintendente de Obras** o Jefe de Obras será un ingeniero civil o vial, con diploma académico otorgado por una universidad nacional o extranjera, con no menos de 10 años de experiencia profesional en el área de la ingeniería vial y 5 años de experiencia como residente de obras en carreteras pavimentadas, que comprometa: i) su residencia (26 días–mes) en el sitio de obras hasta el certificado de aceptación de las obras de puesta a punto, ii) una dedicación total hasta el certificado de aceptación de las obras de Puesta a Punto y una dedicación parcial (no inferior a 3 días por semana) durante el periodo de mantenimiento;

El Contratista contará con un **Especialista en Diseños** quien tendrá a su cargo la elaboración de los diseños de las obras de puesta a punto. El Especialista en Diseños será un ingeniero civil o vial, con diploma académico otorgado por una universidad nacional o extranjera, con no menos de 10 años de experiencia profesional en el área de la ingeniería vial, y 5 años de experiencia en el diseño de obras de pavimento, con experiencia comprobada en dimensionamiento de paquetes estructurales, que incluyan drenajes y seguridad vial, que comprometa una dedicación total (26 días-mes) durante la elaboración del diseño ejecutivo hasta su aprobación final, y luego una dedicación no inferior a 5 días hábiles por mes en el sitio de obra durante la ejecución de las obras de Puesta a Punto, pudiéndose luego de completar las obras de Puesta a Punto, reducir la dedicación a 6 días hábiles al trimestre.

La función del Especialista en Diseños podrá ser desempeñada por varios profesionales para lograr la experiencia requerida en los distintos tipos de obra indicados (diseño de obras de pavimentos, hidrología, estructuras, geotecnia y seguridad vial).

El Contratista contará con un **Especialista en Mantenimiento** quien tendrá a su cargo la gestión del mantenimiento. El Especialista en Mantenimiento será un ingeniero civil o vial, con diploma académico otorgado por una universidad nacional o extranjera, con no menos de 10 años de experiencia profesional en el área de la ingeniería vial y 5 años de experiencia en contratos de rehabilitación y/o mantenimiento de carreteras ya pavimentadas, quien tendrá a su cargo la gestión del mantenimiento, que comprometa i) una dedicación parcial con el contrato no inferior a 5 días hábiles por mes en el sitio de obra hasta el certificado de aceptación de las obras de Puesta a Punto; ii) su residencia/permanencia(26 días-mes) en el sitio de obras desde la aceptación de las obras de Puesta a Punto hasta el certificado de aceptación de los servicios de mantenimiento; iii) dedicación total a la obra desde la aceptación de las obras de Puesta a Punto hasta el certificado de aceptación de los servicios de mantenimiento.

El Contratista deberá contar con un **Especialista Ambiental** quien tendrá a su cargo el cumplimiento de los requisitos de carácter ambiental y social del contrato. El Especialista Ambiental será un profesional, con diploma académico de formación ambiental –o Ing Civil con Especialización ambiental- otorgado por una universidad nacional o extranjera acreditada, en el caso de un profesional nacional deberá contar con registro vigente en el catastro técnico de consultores ambientales emitido por la SEAM, con no menos de 5 años de experiencia profesional en el área ambiental y 3 años de experiencia especifica en el área ambiental de proyectos viales. Los profesionales extranjeros deberán demostrar su registro como consultores ambientales en su país de origen.
El profesional deberá comprometer: i) una dedicación total en el sitio de obras hasta la aprobación final de la ejecución de las Obras de Puesta a Punto; ii)

El Contratista contará con un **Especialista en Seguridad e Higiene Laboral y Vial,** quien dará soporte al Especialista Ambiental, y tendrá a su cargo el Programa de seguridad laboral y Vial de las obras aprobado

por la autoridad correspondiente, como así también otras medidas adicionales y complementarias que surjan durante el desarrollo de las obras.
Será un profesional, con diploma académico de formación en seguridad laboral o en el trabajo –o Ing Civil con Especialización en seguridad laboral o del trabajo- otorgado por una universidad nacional o extranjera acreditada, en el caso de un profesional nacional deberá contar con registro vigente como especialista en seguridad del trabajo en Paraguay, con no menos de 5 años de experiencia profesional en el área de seguridad laboral y 3 años de experiencia especifica en el área de seguridad laboral de proyectos viales. Los profesionales extranjeros deberán demostrar su registro correspondiente en su país de origen.
El profesional deberá comprometer:

Un (1) Ingeniero Civil o Vial para el cargo de **Especialista en Pavimentos** con diploma académico otorgado por una universidad nacional o extranjera acreditada, con registro vigente, con cinco (5) o más años de experiencia en construcción, rehabilitación, y/o mantenimiento de obras viales pavimentadas, que comprometa: i) una dedicación parcial no inferior a quince (15 días/mes) en el sitio de obras hasta la aprobación final de la ejecución de las Obras de Puesta a Punto.

La experiencia profesional será considerada a partir de la obtención del título Universitario.

9.3 Bitácora del contrato

El Contratista y la Fiscalización llevarán una bitácora o libro de obra foliado donde consten las principales novedades del contrato (trabajos realizados, clima imperante, visitas a obra, etc.) y se registren las comunicaciones entre las partes (órdenes, avisos, comunicados, etc.).

10 PENALIZACIONES Y MULTAS DEL CONTRATO

10.1 Penalizaciones del contrato

Los montos de las penalizaciones por la prestación de un servicio de calidad inferior al contratado establecidas en cláusula3.3 del capítulo 4 de esta sección, tienen carácter de obligatorias y no reintegrables, es decir que si el Contratista logra resultados inferiores alos contratados, el Contratante está obligado a descontar la penalización, no pudiéndose modificar en más o menos el monto establecido en estas bases de licitación, ni retirar el descuento o el pago cuando se modifique la calidad del servicio prestado.

Los montos de las penalizaciones se computarán directamente en el correspondiente certificado de pago del mes.

10.2 Multas del contrato

Los montos de las multas establecidas en esta sección, tienen carácter de obligatorias y no reintegrables, es decir que, si el Contratista incumple con las obligaciones contractuales sancionables, el Contratante está obligado a aplicar la multa, no pudiéndose suspender su aplicación.

Los montos de las multas se descontarán directamente en el correspondiente certificado de pago del mes, de acuerdo al siguiente procedimiento:

- los montos de las multas se descontarán del monto del certificado a pagar en el correspondiente mes (las multas referidas a las obras de puesta a punto se descontarán de los pagos de las obras de puesta a punto, las restantes multas se descontarán del pago del mantenimiento).

Para el cálculo de reajuste, se utilizará el siguiente monto: monto del certificado del mes menos las multas del mes.

- Los montos de las multas expresadas en Unidades de Multas (UM) se transformarán a guaraníes mediante una tasa de conversión de 3 por mil del salario mínimo vigente por cada UM.

Se presenta a continuación un resumen de las multas del contrato. Los detalles y procedimientos de aplicación de las multas se desarrollan en las cláusulas capítulo sindicados:

Motivo	Capítulo - Cláusula	Monto
Incumplimiento de los requerimientos para satisfacer lasobras de puesta a punto	Capítulo 1 - cláusula 6.2	0,01% de las obras de OPP/día

Incumplimiento del plan de comunicación con los usuarios	capítulo 1 - cláusula 11.1	UM 100 / día / infracción
Falta de identificación del personal o maquinaria	capítulo 1 - cláusula 11.2	UM 20 / día / persona o maquina
Incumplimiento del plan de señalización, desvíos de tránsito y vallado de obras	capítulo 1 - cláusula 11.3	UM 200 / día / infracción
Incumplimiento de los suministros para el control de pesos	capítulo 1 - cláusula 13.1	UM 200 / día
Incumplimiento del programa mensual de control de cargas	capítulo 1 - cláusula 13.1	UM 10.000 / mes
Incumplimiento de los suministros para la supervisión	capítulo 1 - cláusula 13.2	UM 200 / día / elemento
Incumplimiento de los suministros para la Unidad Ejecutora	capítulo 1 - cláusula 13.3	UM 200 / día / elemento
Atraso en los informes de elaboración del catastro	capítulo 2 - cláusula 2.2	UM 5000 / día
Atraso en los informes con los diseños ejecutivos, programación de las obras de puesta a punto.	capítulo 2 - cláusula 3.1.3	UM 5000 / día
Atraso en las actualizaciones de la programación de las obras de puesta a punto	capítulo 2 - cláusula 3.1.5	UM 200 / día
Ausencia del especialista en Diseño	capítulo 2 - cláusula 3.1	UM 200 / día inasistencia
Incumplimiento en el programa de autocontrol de calidad de las obras de puesta a punto	capítulo 2 - cláusula 3.2	UM 200 / día
Atraso en el avance físico de las obras de puesta a punto	capítulo 3 - cláusula 2.2	UM 1000 / día
Ausencia del jefe de obra OPP	capítulo 3 - cláusula 2.1	UM 200 / día inasistencia
Incumplimiento de una orden referida a las obras de puesta a punto	capítulo 3 - cláusula 2.4	entre UM 100 y 2.000 / día
Atraso del informe de gestión de mantenimiento	capítulo 4 - cláusula 2.1	UM 200 / día
Incumplimiento en el programa de autocontrol de calidad de las obras de mantenimiento	capítulo 4 - cláusula 2.2	UM 200 / día
Incumplimiento del estándar en una evaluación de estándares	capítulo 4 - cláusula 3.2	variable según el elemento de la infraestructura
Incumplimiento de una orden referida al mantenimiento	capítulo 4 - cláusula 3.2	entre UM 100 y 2.000 / día
Ausencia del jefe de obra Servicio de Mantenimiento	Capítulo 4 - cláusula 21.	UM 200 / día inasistencia
Ausencia del especialista en mantenimiento en una evaluación de índice de servicio	capítulo 4 - cláusula 3.3	UM 1000 /día inasistencia
No ejecución de una obra extraordinaria ordenada	capítulo 5 - cláusula 3	25% del monto de la obra extraordinaria no ejecutada
Atraso en los plazos parciales o final de las obras extraordinarias	capítulo 5 - cláusula 3	UM 500 / día
Incumplimiento en el programa de autocontrol de calidad de las obras extraordinarias	capítulo 5 - cláusula 3	UM 200 / día
Incumplimientos en las acciones y medidas del plan de acción ambiental	capítulo 6 - cláusula 2	UM 200 / día
Ausencia del Especialista Ambiental de la obra	capítulo 6 - cláusula 2	UM 200 / día inasistencia
Ausencia del Especialista en Seguridad e Higiene laboral y Vial	capítulo 6 - cláusula 2	UM 200 / día inasistencia

11 ATENCIÓN A LOS USUARIOS DEL CONTRATO

11.1 Comunicación con los usuarios

El Contratista someterá a consideración del Contratante un plan de comunicación con los usuarios dentro de los primeros 28 días calendarios posteriores al inicio del contrato y que incluirá como mínimo los elementos que se detallan a continuación.

El Contratista deberá instalar dos cartelones, uno en cada extremo del tramo del contrato, en los lugares previamente aprobados por la Supervisión y Fiscalización, de dimensiones mínimas de 5 m de ancho por 4 m de altura. Estos cartelones contendrán información sobre el contrato (tramos y plazos), el contratante, el contratista, el financiamiento, el logotipo del contratante, contratista e institución financiera, etc. El diseño de los cartelones será indicado por el Contratante. Si la obra objeto del contrato tenga más de un tramo, deberá instalar 2 carteles por tramos

El Contratista deberá instalar un cartel en cada 20 km de cada lado de la carretera, de dimensiones mínimas de 3 m de ancho y de 2 m de altura, con fondo reflectivo. Estos carteles contendrán el número de teléfono y las indicaciones para que los usuarios puedan presentar sus quejas y sugerencias sobre la carretera. El diseño de los carteles será indicado por el Contratante.

El Contratista deberá facilitar un sistema tipo Call Center con una línea telefónica de llamadas gratuitas, donde la Fiscalización recibirá las quejas y sugerencias sobre la carretera. El Call Center llenará un formulario, previamente aprobado por la Supervisión, y lo transmitirá en forma instantánea al recibir el reclamo y/o sugerencia, al Jefe de Obras con copia simultánea a la Supervisión. Además deberá generar un registro de reclamos que la Fiscalización insertará en su informe mensual.

La línea telefónica, cartelones y carteles se deberán instalar dentro de los primeros 28 días calendario posteriores a la aprobación del plan de comunicación con los usuarios.

El Contratista deberá divulgar las obras en los cruces urbanos en cada localidad previamente a su inicio. Esta divulgación incluirá como mínimo una reunión con los pobladores y autoridades locales, avisos en emisoras de radio de alcance local (tres veces al día durante un mes),y distribución de folletos a los vecinos frentistas a la carretera. Los contenidos de estas divulgaciones serán aprobados por el Supervisor y la Fiscalización debiendo atender como mínimo el alcance de las obras, los plazos generales de trabajo, la forma de plantear quejas o reclamos, los cierres o restricciones en la circulación, los desvíos de tránsito, las modificaciones en las líneas de transporte público, las afectaciones a los vecinos frentistas a la obra (cierre de accesos a comercios o viviendas, el desplazamiento temporal de comercios callejeros, etc.).

El incumplimiento del plan de comunicación con los usuarios será sancionado con una multa de UM 100 por día y por infracción constatada.

11.2 Identificación del personal y maquinaria del contratista

El Contratista deberá brindar equipos de trabajo con elementos reflectivos y asegurarse que en todo momento el personal los utilice. También deberá colocar y asegurarse que en todo momento la maquinaria que se esté empleando en el contrato luzca un adhesivo con indicaciones del contrato según un diseño que será comunicado por el Contratante.

Estas disposiciones tendrán vigencia para el contratista principal y los subcontratistas.

La falta de identificación adecuada del personal y maquinaria será sancionada con una multa de UM 20 por día y por persona o maquinaria.

11.3 Señalización de las obras

El Contratista deberá preparar un plan de señalización, desvíos de tránsito y vallado de las diferentes actividades de obra y mantenimiento previsibles de realizar durante el contrato. Dicho plan deberá ser sometido a la aprobación dela Fiscalización y Supervisión de obra dentro de los primeros 28días calendario posteriores al inicio del contrato.

El incumplimiento del plan de señalización, desvíos de tránsito y vallado de las obras será sancionado con una multa de UM 200 por día y por infracción constatada.

12 SUBCONTRATACIÓN EN EL CONTRATO

El Contratista podrá subcontratar a su criterio partes del mantenimiento siempre y cuando cuenten con la aprobación del Contratante.

La sub-contratación no exonera al Contratista del cumplimiento de los resultados comprometidos en el contrato, debiendo el Contratista adoptar las medidas que aseguren el fiel cumplimiento delas obligaciones del contrato.

13 SUMINISTROS DEL CONTRATO

13.1 El Contratista será el responsable de coordinar el control del exceso de cargas en los vehículos de transporte conjuntamente con funcionarios del MOPC y de la Patrulla Caminera, para lo cual deberá proveer dentro de los 6 (seis) meses posteriores a la Orden de Inicio lo siguiente:

- Una Báscula móvil con las características indicadas en la Especificaciones Técnicas.
- Construcción de dos dársenas para la operación de la báscula móvil con las dimensiones y características indicadas en las Especificaciones Técnicas, una a cada lado de la carretera.
- Provisión de una Caseta móvil para Puesto de Control.

El Contratista será el responsable de los costos de provisión, operación y mantenimiento de la Báscula móvil, de las Dársenas y la Caseta móvil de Control.

El Contratista deberá presentar programas mensuales de controles de carga, los cuales deberán ser aprobados por la Fiscalización.

El incumplimiento del suministro para el control de pesos será sancionado con una multa de UM 200 por día.

El incumplimiento del programa mensual de control de cargas será sancionado con una multa de UM 10.000 por mes.

El Contratista no podrá reclamar en ningún caso compensación por deterioros prematuros de las calzadas y banquinas generados por el exceso de peso en los vehículos de transporte.

La báscula móvil, estará en operación hasta la emisión del certificado de aceptación de los servicios de mantenimiento.

Al contar el Contratista con la emisión del Certificado de aceptación de los servicios de mantenimiento, se devolverá al Contratista el equipamiento de báscula móvil.

El pago por el Suministro solicitado anteriormente se hará de la siguiente manera:

1- Para el periodo de obra de Puesta a Punta: se pagará en forma mensual conforme a lo establecido en las Especificaciones Técnicas del Ítem.
2- Para el periodo del Servicio de Mantenimiento: el pago deberá estar subsidiado en la cuota de mantenimiento.

13.2 Suministros para la Supervisión

13.2.1 Supervisión de Obra

El Contratista suministrará a la supervisión del Contratante, dentro de los primeros 7 días calendarios posteriores a la Orden de Inicio y hasta la fecha del certificado de aceptación del Mantenimiento, los siguientes elementos:

- un vehículo 0 km, tipo camioneta SUV, con capacidad mínima de 2.000 cc o equivalente, turbo diésel, doble tracción, transmisión automática, aire acondicionado y equipamiento superior al Standard, póliza de seguro contra todo riesgo, atención mecánica, lavado, manteni-

miento y combustible (tipo extra o aditivado) para un consumo de 500 Lts/mes cada uno (4.000 km promedio), y cambio de juego completo de cubiertas cada 40.000 km.

- Reparación y readecuación del Distrito de Conservación Vial ubicado en el Ciudad de San Ignacio, en condiciones equivalentes a una vivienda con las características y equipamiento de la "vivienda tipo A" establecida en las Especificaciones Técnicas.
- una oficina (durante todo el plazo del contrato) con las características y equipamientos de la "oficina de campo" establecida en las Especificaciones Técnicas, ubicada en el campamento del contratista o indicada por el Contratante y situada cerca del centro geográfico del contrato, con suministro de agua, electricidad, teléfono e Internet;
- una computadora personal (de escritorio), una computadora transportable, una impresora (para hoja A3), un scanner, un celular con cámara y GPS incorporado (incluyendo servicio de llamadas y de internet full), una cámara filmadora para vehículo (interior) con ventosa para vidrio, todos nuevos y de última generación; u otros equivalentes definidos por la Unidad Ejecutora.
- papelería, cartuchos de tinta, tarjeta de telefonía celular o Internet inalámbrica y otros gastos de funcionamiento de la supervisión en obra no definidos anteriormente por un monto mensual equivalente a 14 jornales mínimos, debiendo la supervisión realizar la correspondiente solicitud por escrito, debiendo el contratista entregar los insumos con el correspondiente registro de la fecha y persona que los recibió.
- Servicios de comedor para el personal de la Supervisión.

El Contratista podrá dar cumplimiento al suministro de la vivienda y la oficina durante los primeros 90 días calendarios posteriores al inicio del contrato en un hotel, debiendo posterior mente cumplir con lo establecido precedentemente.

Se considerará cumplida la vida útil del vehículo a los 200.000 Km, pudiendo la Contratante ordenar el cambio del vehículo por otro de igual o mejor características al proveído al inicio del contrato.

Al contar el Contratista con la emisión del Certificado de aceptación de los servicios de mantenimiento, culminarán los servicios provisión de vehículo. Los demás insumos, muebles y otros pasaran a pertenecer a la Contratante.

El incumplimiento de los suministros para la supervisión será sancionado con una multa de UM 200 por día y por elemento no suministrado.

El pago por el Suministro solicitado anteriormente se hará de la siguiente manera:

1- Para el periodo de obra de Puesta a Punta: se pagará en forma mensual conforme a lo establecido en las Especificaciones Técnicas del Ítem.
2- Para el periodo del Servicio de Mantenimiento: el pago deberá estar subsidiado en la cuota de mantenimiento.

13.2.2 Supervisión de Catastro

- dos computadoras transportable, dos impresoras (para hoja A3), dos scanner, dos celulares con cámara y GPS incorporado (incluyendo servicio de llamadas y de internet full), todos nuevos y de última generación, u otros definidos por la Unidad de Proyecto;
- papelería, cartuchos de tinta, tarjeta de telefonía celular o Internet inalámbrica y otros gastos de funcionamiento de la supervisión en obra no definidos anteriormente por un monto mensual equivalente a 7 jornales mínimo, debiendo la supervisión realizar la correspondiente solicitud por escrito, debiendo el contratista entregar los insumos con el correspondiente registro de la fecha y persona que los recibió.
- Equipamiento de oficina (2 escritorios, 2 sillas, 2 muebles para archivos).
- Servicios de comedor para el personal de la Supervisión.

El incumplimiento de los suministros para la supervisión será sancionado con una multa de UM 200 por día y por elemento no suministrado.

El pago por el Suministro solicitado anteriormente se hará de la siguiente manera:

1- Para el periodo de obra de Puesta a Punta: se pagará en forma mensual conforme a lo establecido en las Especificaciones Técnicas del Ítem.
2- Para el periodo del Servicio de Mantenimiento: el pago deberá estar subsidiado en la cuota de mantenimiento.

13.3 Suministros a la Unidad Ejecutora de Proyectos

El Contratista suministrará para uso de la Unidad Ejecutora de Proyectos, dentro de los primeros 7 días calendarios posteriores al inicio del contrato y hasta la fecha del certificado de aceptación del Contrato, los siguientes elementos:

- dos vehículos0 km, tipo camioneta SUV, con capacidad mínima de 2.000 cc o equivalente, turbo diésel, doble tracción, transmisión automática, aire acondicionado y equipamiento superior al Standard, póliza de seguro contra todo riesgo, atención mecánica, lavado, mantenimiento y combustible (tipo extra o aditivado) para un consumo de 500 Lts/mes cada uno (4.000 km promedio), y cambio de juego completo de cubiertas cada 40.000 km. y alquiler de estacionamiento mensual donde indique la contratante.
- dos computadoras personales, dos computadoras transportables de última generación, dos impresoras (para hoja A3), dos scanner, un celular con cámara y GPS incorporado (incluyendo servicio de llamadas y de internet full), todos nuevos y de última generación, una fotocopiadora laser (para hojas tamaño Carta, A4,Oficio y A3), todos nuevos y de última generación; o artículos afines a los rubros mencionados por un valor equivalente a los mismos.
- Prever costo de hospedaje para el personal de la Unidad de Proyecto. La cantidad a ser prevista será de 1 estadía por mes para 3 personas.
- .compra de equipo de GPS, Drone, Estación Total, todos de última generación para la Unidad de Proyecto.
- Así mismo se debe prever durante la ejecución del contrato el pago de almacenamiento en nube (mayor a 1 terabytes) para cuatro usuarios y el pago para acceso a Google Earth Pro de dos usuarios. Estos usuarios serán definidos por la Contratante.

Se considerarán cumplida la vida útil del vehículo a los 200.000 Km, pudiendo la Contratante ordenar el cambio del vehículo por otro de igual o mejor características al proveído al inicio del contrato.

Al contar el Contratista con la emisión del Certificado de aceptación de los servicios de mantenimiento, culminarán los servicios de alquiler de oficina y provisión de vehículo. Los demás insumos, muebles y otros pasaran a pertenecer a la Contratante.

El incumplimiento de los suministros para la supervisión será sancionado con una multa de UM 200 por día y por elemento no suministrado.

El pago por el Suministro solicitado anteriormente se hará de la siguiente manera:

1- Para el periodo de obra de Puesta a Punta: se pagará en forma mensual conforme a lo establecido en las Especificaciones Técnicas del Ítem.
2- Para el periodo del Servicio de Mantenimiento: el pago deberá estar subsidiado en la cuota de mantenimiento.

Capítulo 2. Diseño Ejecutivo

1 Alcance del Diseño Ejecutivo y Catastro de la Franja de Dominio

El contrato abarcará la obligación del Contratista de lograr los indicadores de mantenimiento establecidos para los distintos elementos de la infraestructura contratada de los diferentes sub tramos de carreteras que integran el contrato en el plazo de puesta a punto, mediante el diseño y ejecución de las obras de puesta a punto que se estime conveniente, asegurando como mínimo la ejecución de las obras de puesta a punto. En este contexto es sumamente importante que las obras de puesta a punto se definan y diseñen en concordancia con las exigencias planteadas a través de los estándares y el índice de servicio.

Las obras de puesta a punto serán el resultado de la integración de las obras obligatorias definidas en estas bases de licitación (anexo 1), y otras obras complementarias que definirá el Contratista, de forma que el conjunto permita lograr los indicadores de mantenimiento denominados estándares (anexo 2) e índice de servicio (anexo 3). En este contexto es sumamente importante que las obras de puesta a punto se definan y diseñen en concordancia con las exigencias planteadas a través de los estándares y el índice de servicio.

En lo referente a las obras obligatorias de puesta a punto, el Contratista podrá proponer la transposición de cantidades de obra de un sub tramo a otro si las cantidades indicadas para un sub tramo resultaran excesivas, sin disminuir las cantidades totales y sin modificar las características de la obra. Las modificaciones en las características de la obra serán factibles cuando la propuesta implique una clara mejora en la solución o una clara mejora en el diseño o una clara mejora en las especificaciones, no estando el Contratante obligado a aceptarlas.

También resulta trascendental que se tome en consideración que la carretera será incorporada al contrato sin ninguna preparación o tratamiento especial, por lo que al momento de elaborar la oferta se deberá considerar que la infraestructura existente continuará en su proceso de deterioro a los efectos de considerar los trabajos necesarios para el logro de los estándares, con sus correspondientes costos asociados.

Además el contrato abarca la obligación del Contratista de efectuar el catastro de los predios lindantes al camino que se encuentran ocupados, de manera a asegurar la liberación completa del tramo a trabajar.

2- CATASTRO

2.1 Descripción del trabajo

El contratista deberá realizar el levantamiento de catastro de todos los tramos carreteros afectados por el Proyecto, estableciendo con precisión las áreas, bienes y actividades económicas de cada titular o titulares o comunidades de poblaciones originarias afectada, la evaluación del daño material (infraestructura física) y socioeconómico (actividad económica) ocasionado o los parámetros base para la compensación por la afectación, en caso de requerirse la reubicación de actividad económica y/o resarcimiento de comunidades, de conformidad con las leyes y regulaciones vigentes en el país.

Todos los estudios técnicos y las gestiones para la liberación de la franja de dominio, se ajustarán a lo establecido en la Resolución Ministerial N° 169/2003 relacionadas a la creación de la Unidad de Bienes Inmobiliarios (UBI), y presentarlos al MOPC para su aprobación a través de esta Unidad. Estos Trabajos consisten básicamente en las siguientes actividades, pero sin limitarse a ellas:

a. Documentos de la(s) persona(s) física(s) a ser indemnizada(s) que acredite(n) suficientemente la propiedad de terrenos y/o mejora(s), denominada propietario.
b. Avaluó oficial del MOPC por terrenos y/o mejoras, que lleva la conformidad del propietario e involucrados.
c. Constancia de Conformidad, donde el propietario e involucrados ratifican su conformidad con el avalúo y se comprometen a desalojar el área a ser afectada por el proyecto vial den-

tro de los 30 días de haber recibido el pago del 100% del avalúo de la(s) mejora(s), y/o el 5% del avalúo del terreno en concepto de seña de trato, según corresponda.

d. Demás documentos de mensura e informe pericial.

2.2 Presentación y evaluación de los informes

En un plazo no mayor a 90 días, luego de impartida la Orden de Inicio del Contrato, el contratista presentará a la Fiscalización de Obra, el *Plan de Indemnización y/o Compensación para los titulares de derechos afectados por variantes en la FDP*. Este Plan debe contener una carpeta de cada titular afectado que contenga documentación comprobatoria de: (i) comunicaciones realizadas (ii) avalúos y agrimensuras realizadas, (iii) acuerdos negociados y suscritos, y (iv) conformidad y baja de reclamo.

En un plazo no mayor a 90 días, luego de impartida la Orden de Inicio del Contrato, el contratista presentará a la Fiscalización de Obra, el *Plan de Recuperación de la FDP de ocupaciones ilegales*. El mismo debe contener una carpeta de cada afectado que contenga documentación comprobatoria de: (i) comunicaciones realizadas, (ii) avalúos realizados, (iii) acuerdos negociados y suscritos, y (iv) conformidad y baja de reclamo.

El Plan de Acción Socio Ambiental (PASA) se deberá presentar en el primer mes, luego de dada la Orden de Inicio, conforme se indica en las Especificaciones Técnicas Ambientales Generales (ETAGs).

El Plan de Seguridad e Higiene se deberá presentar dentro de los 20 días calendarios a partir de la Orden de Inicio, indicado en las Condiciones Especiales del Contrato, CGC 28.3.

En caso de incumplimiento en tiempo y forma con la presentación de alguno de los informes y documentaciones establecidos en el contrato, se aplicará una multa de UM 5.000 por día de atraso hasta que se entregue el informe o documentación correspondiente plenamente satisfactorio. El plazo que insuma la revisión del Contratante no se computará como parte del plazo de atraso a los efectos de la valoración de la multa por la presentación de un informe o documento insatisfactorio.

3 DISEÑO DE LAS OBRAS DE PUESTA A PUNTO

3.1 Diseño ejecutivo de las obras de puesta a punto

3.1.1 Diseño ejecutivo de las obras de puesta a punto

El Contratista elaborará el diseño ejecutivo de las obras de puesta a punto tomando como referencia la documentación entregada por el Contratante (ver Anexo 6 Datos técnicos) que permitan lograr los indicadores de mantenimiento (estándares e índice de servicio), integrando las obras obligatorias de puesta a punto definidas en las bases de licitación, con las obras complementarias de puesta a punto definidas por el propio Contratista.

Las obras obligatorias de puesta a punto se detallan en el anexo 1 y abarcan la mejora del pavimento de la calzada, la mejora del pavimento de las banquinas, la mejora de los drenajes, la mejora de los elementos de seguridad vial, la mejora del derecho de vía y la mitigación de los impactos ambientales.

Si bien las obras obligatorias de puesta a punto son una buena aproximación a los requerimientos de la carretera para alcanzar los indicadores de mantenimiento, necesariamente el Contratista deberá considerar otras obras complementarias de puesta a punto que permitan lograr los estándares el índice de servicio establecidos.

Las obras complementarias de puesta a punto serán definidas totalmente por el Contratista.

En lo referente a las obras complementarias de puesta a punto, el Contratista definirá por si solo las características y cantidades de obra a ejecutar en la medida que las especificaciones se ajusten a las

mismas especificaciones establecidas para las obras obligatorias de puesta a punto. Análogamente, las modificaciones en las especificaciones serán factibles en la medida que resulten claramente mejores, no estando el Contratante obligado a aceptarlas.

Las modificaciones en las soluciones, diseño y/o especificaciones deberán estar debidamente documentadas de forma de facilitar su evaluación.

El diseño ejecutivo se someterá a consideración del Contratante mediante un informe (denominado más adelante primer informe) que contendrá como mínimo, en papel y soporte magnético, los siguientes documentos:

- planillas y planos con la localización de las obras (detalladas al menos por kilómetro);
- planilla detallada de cantidades de las actividades de obra por sub tramo y en total (detallando las obras obligatorias y las obras complementarias) con sus correspondientes precios unitarios;
- plano detallado de señalización vertical y horizontal.
- especificaciones particulares de los materiales y procedimientos constructivos a emplear, así como las normas de los ensayos involucrados;
- fuente de abastecimiento (canteras, préstamos, etc.) y diseño de las dosificaciones de los materiales (mezcla asfáltica, hormigón, etc.);
- programa de autocontrol de calidad de los materiales y procedimientos de construcción;
- equipos de laboratorio y topografía que estarán disponibles en obra (adjuntando certificados de calibración de menos de un año de vigencia);
- plan de acción ambiental (detallado en elcapítulo6).
- Plan de manejo de las interferencias con redes de servicios públicos (distribución de energía eléctrica, servicio de teléfonos y datos)y otros que afecten el área de intervención del Proyecto. Este plan deberá incluir, al menos, cronograma, presupuestos y compromisos con los organismos responsables.

El Primer Informe será presentado a la Fiscalización y una vez que cuente con el Visto Bueno y recomendación de aprobación de la misma, esta someterá a consideración del Contratante y los entes financieros.

Los precios unitarios de las actividades de obra con los cuales se realizarán los pagos a cuenta de la suma alzada correspondiente a las obras de puesta a punto se establecerán según se indica en el anexo 4 con arreglo a los precios unitarios de referencia acordados y el precio correspondiente a las obras de puesta a punto resultante de la oferta.

La ausencia del especialista en Diseño del Contratista será sancionada con una multa de UM 200 por inasistencia en zona de obra.

3.1.2 Programa de trabajo y plan de avance físico financiero de las obras de puesta a punto

El Contratista elaborará en concordancia al diseño ejecutivo de las obras de puesta a punto un programa de trabajo y un plan de avance físico financiero totalmente coordinados.

El programa de trabajo contendrá la planificación de las obras a realizar con indicación expresa por mes de las cantidades de obra a ejecutar, equipos y personal a utilizar, necesidades y fuente de abastecimiento de materiales externos a la obra. En la planificación se deberá prestar especial atención al régimen habitual de inclemencias climáticas de la zona de la obra y al plazo parcial de puesta a punto para los estándares básicos.

El programa de trabajo deberá organizarse para terminar las obras de puesta a punto ordenadamente desde el inicio al fin o del fin hacia el inicio del tramo y de forma que al final del tercer cuarto del plazo de puesta a punto se haya terminado totalmente con el 50% de la extensión del contrato.

El plan de avance físico financiero atenderá a un avance mínimo y máximo expresado en los siguientes términos:

- al segundo cuarto (mitad) del plazo de puesta a punto, un avance mínimo del 20% y un avance máximo del 50% del rubro A - Obras de Puesta a Punto;

- al tercer cuarto del plazo de puesta a punto, un avance mínimo del 40% y un avance máximo del 80% del rubro A - Obras de Puesta a Punto;
- al cuarto cuarto (final) del plazo de puesta a punto, un avance del 100% del rubro A - Obras de Puesta a Punto.

El programa de trabajo y el plan de avance físico financiero se someterá a consideración del Supervisor y la Fiscalización mediante un informe (denominado más adelante segundo informe) que contendrá como mínimo, en papel y soporte magnético, los siguientes documentos:

- planillas y diagrama de barras que muestren el programa de trabajo;
- planillas y curvas que muestren el plan de avance físico financiero.

El programa de trabajo y el plan de avance físico financiero contendrán los formularios que se presentan en el anexo 4 u otros modelos que sean acordados con el Contratante.

3.1.3 Presentación y evaluación de la propuesta de las obras de puesta a punto.

En primera instancia el Contratista deberá presentar, antes de los 49 días calendario del inicio del contrato, un primer informe conteniendo los documentos establecidos para el diseño ejecutivo (según cláusula3.1.1 del capítulo 2).

La Fiscalización de Obra y el Contratante dispondrá de hasta 21 días calendario para analizar el primer informe y formular las observaciones de fondo y forma que estime pertinentes, pudiendo exigir las rectificaciones de aquellas observaciones de fondo referidas a la propuesta de obras obligatorias y de forma en cualquier aspecto de la propuesta. No podrá exigir rectificaciones sobre los aspectos de fondo de la propuesta referida a las obras complementarias.

En segunda instancia el Contratista deberá presentar, luego de recibidas las observaciones de la Fiscalización y del Contratante sobre el primer informe y antes de los 84 días calendario del inicio del contrato, un segundo informe conteniendo el diseño ejecutivo corregido (según cláusula 3.1.1 del capítulo 2), el programa de trabajo y plan de avance financiero (según cláusula 3.1.2 del capítulo 2).

La Fiscalización de Obra y el Contratante dispondrán de hasta 14 días calendario para analizar el segundo informe y formular las observaciones de fondo y forma que estime pertinentes, pudiendo exigir las rectificaciones de aquellas observaciones de fondo referidas a la propuesta de obras obligatorias y de forma en cualquier aspecto de la propuesta. No podrá exigir rectificaciones sobre los aspectos de fondo de la propuesta referida a las obras complementarias.

Para eventuales nuevas observaciones el Contratista dispondrá de hasta 14 días calendario para corregirlas y presentar una nueva edición completa del informe, la Fiscalización de Obra y el Contratante dispondrán de hasta 14 días calendario para analizarlo y presentar su evaluación. El Contratante se reserva el derecho de rescindir el contrato por incumplimiento del Contratista a partir de los 133 días calendarios de iniciado el contrato sin que se alcance un diseño ejecutivo de las obras de puesta a punto que resulte satisfactorio.

Una vez aprobado el proyecto por la Fiscalización y el Contratante, el Diseño Ejecutivo será sometido a conformidad de los entes financieros.

En caso de incumplimiento en tiempo y forma con la presentación de alguno de los informes, se aplicará una multa de UM 5.000 por día de atraso hasta que se entregue el informe correspondiente plenamente satisfactorio. El plazo que insuma la revisión del Contratante no se computará como parte del plazo de atraso a los efectos de la valoración de la multa por la presentación de un informe insatisfactorio.

Los atrasos del Contratante en presentar su evaluación de los informes generarán una prórroga en los plazos del Contratista directamente vinculados (plazo para la presentación del siguiente informe, plazo de puesta a punto y plazo del contrato). Los atrasos del Contratista en la presentación de los informes no generarán prórrogas de ninguna clase.
Las enmiendas que el Contratista deba introducir al diseño ejecutivo y programación de las obras de puesta a punto para satisfacer el proceso de evaluación no generarán el derecho a reclamo de mayores costos.

Los informes deberán contar con el aval técnico del jefe de obra, el especialista en diseño, el especialista en mantenimiento y especialista ambiental.

Se deberá entender que la aprobación que el Contratante otorgue al diseño ejecutivo y programación de las obras de puesta a punto no libera de responsabilidades al Contratista en lo referente al logro de los estándares y el índice de servicio establecido, ni limita posteriormente al Contratante a exigir y sancionar ante eventuales incumplimientos de los mismos.

3.1.4 Modificaciones al diseño ejecutivo de las obras de puesta a punto

El Contratista deberá ejecutarlas obras de puesta a punto de acuerdo con el diseño ejecutivo que obtuvo la aprobación del Contratante y los Entes Financieros, sin introducir modificaciones que no cuenten con la expresa autorización del Contratante.

Durante la ejecución de las obras de puesta a punto, el Contratista podrá someter a consideración del Contratante aquellas modificaciones o ajustes al diseño ejecutivo que estime pertinentes en la medida que:

- los resultados esperados con el diseño modificado o ajustado sean iguales o superiores a los resultados esperados con el diseño vigente;
- el costo de las obras asociadas al nuevo diseño no sea inferior al costo de las obras correspondientes al diseño vigente; y
- no se requiera al Contratante un mayor precio o un mayor plazo por las modificaciones o ajuste de las obras.

La Fiscalización en obra dispondrá de las facultades necesarias para analizar las modificaciones o ajustes en la medida que la propuesta encuadre en las premisas antes indicadas, disponiendo de 14 días calendario para evaluarlas. La falta de respuesta de la Fiscalización en el plazo antes indicado deberá ser interpretada por el Contratista como un rechazo de la propuesta.

Las propuestas de modificaciones o ajustes en los diseños ejecutivos no generarán en ningún caso prórroga en el plazo de puesta a punto.

Las modificaciones y/o ajustes, deben tener la conformidad del Contratante y de los Entes Financieros

Estas modificaciones o ajustes deberán reflejarse en los planos según obra.

En ningún caso, durante la ejecución de las obras de puesta a punto, se podrán trasponer las cantidades de los ítems de cada sub tramo a otro, sin que el primero haya concluido en su totalidad. Una vez concluido el sub tramo y habiendo sobrado cantidades, el Contratista podrá solicitar la trasposición de dichas cantidades sobrantes a otro sub tramo o en su defecto el valor monetario correspondiente a esa cantidad sobrante podrá transformarlo en un ítem diferente.

3.1.5 Actualización al programa de trabajo y plan físico financiero de las obras de puesta a punto

Durante el plazo de puesta a punto, el Contratista deberá presentar una actualización del programa de trabajo y el plan de avance físico financiero dentro de los primeros 7 días calendario de vencido el primer, segundo y tercer cuarto del plazo de puesta a punto.

Estas actualizaciones introducirán las rectificaciones necesarias para cumplir con el plazo de puesta a punto y las metas intermedias.

En caso de incumplimiento en tiempo y forma con la presentación de las actualizaciones del programa de trabajo y el plan de avance físico financiero, se aplicará una multa de UM 200 por día de atraso hasta que se entregue las actualizaciones correspondientes plenamente satisfactorias. El plazo que insuma la revisión por la Fiscalización no se computará como parte del plazo de atraso a los efectos de la valoración de la multa por la presentación de un informe insatisfactorio.

3.2 Materiales y procedimientos de construcción de las obras de puesta a punto

Los materiales y procedimientos de construcción a emplear en las obras de puesta a punto deberán ajustarse a lo establecido en las Especificaciones de Obra y Mantenimiento, las Especificaciones Técnicas Ambientales Generales y las prácticas del buen arte para aquellos casos en que hubiera un vacío en las anteriores normas.

El Contratista deberá proponer como parte de los diseños ejecutivos, e implementar durante la ejecución de las obras de puesta a punto, un programa de autocontrol de la calidad de los materiales y procedimientos de construcción de dichas obras. En caso de incumplimiento en tiempo y forma con el programa de autocontrol se aplicará una multa de UM 200 por día de incumplimiento del programa.

El Contratista, con la presentación del diseño ejecutivo, podrá someter a consideración de la Fiscalización y del Contratante aquellas mejoras en las especificaciones o innovaciones en las técnicas de construcción que estime convenientes con vista a su utilización en las obras como materiales o procedimientos constructivos alternativos. La presentación de estas mejoras o innovaciones deberán estar acompañadas de toda la documentación que permita un análisis previo a su implementación en obra, pudiendo el Contratante exigir un tramo de prueba para completar su evaluación. En ninguna circunstancia el Contratante estará obligado a aceptar las propuestas realizadas.

Capítulo 3. Obras de Puesta Punto

1 ALCANCES DE LAS OBRAS DE PUESTA A PUNTO

Las obras de puesta a punto serán el resultado de la integración de las obras obligatorias definidas en estas bases de licitación (anexo 1), y otras obras complementarias que definirá el Contratista, de forma que el conjunto permita lograr los indicadores de mantenimiento denominados estándares (anexo 2) e índice de servicio (anexo 3). En este contexto es sumamente importante que las obras de puesta a punto se definan y diseñen en concordancia con las exigencias planteadas a través de los estándares y el índice de servicio.

Conforme al Diseño elaborado por el Contratista y aprobado por el contratante, se ejecutarán las obras de Puesta a Punto.

2 CONTROL DE LAS OBRAS DE PUESTA A PUNTO

2.1 Control técnico de las obras de puesta a punto

El cumplimiento del diseño ejecutivo de las obras de puesta a punto, incluida las cantidades ejecutadas y las especificaciones de materiales y procedimientos constructivos utilizados, estarán sujetos a ensayos de laboratorio, pruebas de topografía, inspección de procedimientos y aprobación por parte del Contratante y la Fiscalización.

Las obras que no cumplan con el diseño ejecutivo (con sus correspondientes modificaciones autorizadas) deberán ser corregidas y/o complementadas. Cuando en las obras no se satisfagan las especificaciones de materiales y procedimientos establecidos en los diseños, el Contratista deberá corregirlas o demolerlas para volverlas a construir según las instrucciones impartidas por el Contratante y la Fiscalización. Cuando las obras no satisfagan las cantidades establecidas en los diseños, el Contratista deberá complementarlas o proponer una modificación del diseño según resulte factible.

Antes del inicio de las obras de puesta a punto, el contratista realizará una medición de todo el tramo del parámetro Índice Internacional de Rugosidad (IRI) con equipo Rugosímetro Laser, cuyos resultados deberán ser entregados al Contratante y a la Fiscalización a través de un informe especial. Estos trabajos estarán bajo el estricto control de la Fiscalización y del Supervisor de Obra.

La ausencia del jefe de obra OPP Contratista será sancionada con una multa de UM 200 por inasistencia en la zona de obra.

2.2 Control físico financiero de las obras de puesta a punto

El cumplimiento del avance físico financiero de las obras de puesta a punto se verificará mensualmente en concordancia con los certificados de pago. En el caso que el avance físico financiero se encuentre por fuera de los límites mínimos y máximos establecidos para el plan de avance físico financiero, el Contratante y la Fiscalización podrán disponer las siguientes medidas:

- si el avance físico financiero en cualquier momento del plazo de puesta a punto, es superior a la curva definida con los avances máximos establecidos para el plan de avance físico financiero, se podrán restringir los pagos al monto definido como máximo, sin que esto genere derecho a reclamo de intereses por atraso en los pagos;
- si el avance físico financiero en el segundo y tercer cuarto del plazo de puesta a punto, es inferior a los avances mínimos establecidos para el plan de avance físico financiero, se aplicará una multa de UM 1000 por día hasta que se alcance el nivel de certificación establecido en el plan de avance físico financiero presentado;
- si el avance físico financiero al final del plazo de puesta a punto es inferior al 70% del rubro A - Obras de Puesta a Punto, se podrá rescindir el contrato por incumplimiento del Contratista, sin perjuicio que si no se opta por la rescisión, se apliquen las multas antes establecidas hasta la finalización de las obras.

El avance físico financiero se evaluará sobre lo certificado, excluyendo el pago por concepto de anticipo y los reajustes.

2.3 Control final de las obras de puesta a punto

El Contratante implementará un control final de las obras de puesta a punto, debiendo el Contratista subsanar todos los defectos detectados como requisito previo al otorgamiento del certificado de aceptación de las obras de puesta a punto.

Con el otorgamiento del certificado de aceptación de las obras de puesta a punto se autorizará la reducción del monto de la garantía de cumplimiento del contrato.

El Contratista deberá asumir la responsabilidad por los defectos de las obras de puesta a punto que surjan durante un período de 12 meses contados a partir de la fecha del certificado de aceptación de las obras de puesta a punto.

Una vez cumplido el periodo de responsabilidad por defectos y habiendo subsanado todos los defectos de las obras de puesta a punto, se otorgará el certificado de terminación de las obras de puesta a punto y se autorizará la reducción del monto de la garantía de cumplimiento del contrato.

Para el otorgamiento del certificado de aceptación de las obras de puesta a punto, el Contratista realizará: i) una medición de todo el tramo del parámetro Índice internacional de Rugosidad (IRI) con equipo rugosímetro laser. Para el otorgamiento del Certificado de Terminación de las Obras de Puesta a Punto, el contratista realizará: ii) una evaluación estructural del pavimento de todo el tramo, mediante la ejecución de deflectometría con equipo FWD (deflectómetro de impacto). Los resultados de i) y ii) deberán ser entregados a la Fiscalización y al Contratante a través de un informe especial. Estos trabajos estarán bajo el estricto control de la Fiscalización y del Supervisor de Obra.

2.4 Incumplimientos en las obras de puesta a punto

En caso de deficiencias en el diseño construido o en la calidad de los materiales o procedimientos de construcción, atrasos en relación a lo establecido en el programa de trabajo o cualquier otro incumplimiento, el Contratante podrá emitir una orden disponiendo la corrección inmediata del problema y estableciendo un plazo para su solución bajo apercibimiento de la aplicación de una multa por incumplimiento de la orden que se establecerá a solo juicio del Contratante entre UM 100 y UM 2.000 por día de incumplimiento de lo ordenado, en función de la importancia y gravedad que se le asigne a la situación.

3 PAGO DE LAS OBRAS DE PUESTA A PUNTO

3.1 Pagos mensuales

A efecto de pago, el Contratante abonará mensual mente por la ejecución de las obras de puesta a punto en función de los precios unitarios (resultantes del procedimiento indicado en el anexo 4 en oportunidad de la presentación del diseño ejecutivo de las obras de puesta a punto) y las cantidades realmente ejecutadas (en acuerdo con lo indicado en el diseño ejecutivo), hasta completar el precio del rubro A - Obras de puesta a punto (resultante de lo establecido en la cláusula 8.1 del capítulo 1 de estas Especificaciones Particulares). De estos pagos mensuales se descontará, previamente a realizar el ajuste de precios, la cuota correspondiente a la devolución del anticipo y las multas que pudieran corresponder.

Los pagos mensuales se calcularán al cierre de cada mes del calendario, a partir del inicio del contrato dado por la orden de inicio física de la obra.

El Contratante se reserva el derecho de descontar de los pagos cualquier ejecución que debiera contratar con otro contratista para lograr una correcta ejecución de las obras de puesta a punto comprometidas.

Capítulo 4. Mantenimiento

1 ALCANCES DEL MANTENIMIENTO

El contrato abarcará la obligación del Contratista de satisfacer los indicadores de mantenimiento establecidos para los distintos elementos de la infraestructura contratada de los diferentes tramos de carretera que integran el contrato, durante todo el plazo de mantenimiento, mediante la gestión y ejecución de las obras de mantenimiento que estime convenientes.

A los distintos elementos de la carretera que integran el contrato (calzada, banquinas, drenajes, seguridad vial, derecho de vía) se les establecen ciertos indicadores de estado denominados estándares. Como forma de integrar los distintos estándares de un mismo sub tramo del contrato, en un único parámetro, se establece un indicador de la calidad del servicio prestado denominado índice de servicio.

En el anexo2figuran las exigencias para los estándares (con sus correspondientes metodologías de evaluación) de los distintos elementos de la carretera que integran el contrato (calzada, banquinas, drenajes, seguridad vial, derecho de vía), cuyos incumplimientos se entienden como deterioros. **En las tablas de estándares se identifican unos estándares denominados básicos mediante un sombreado y un (#) en los códigos de identificación.**

En el anexo3figura la exigencia para el índice de servicio prestado en la carretera (con su correspondiente metodología de evaluación), como forma de expresar en un único indicador el grado de cumplimiento de los distintos estándares de los diversos elementos de la carretera de un mismo sub tramo del contrato o de todo el contrato en general.

Ante una eventual insuficiencia de detalle en alguna de las metodologías de evaluación de los indicadores establecidas en los anexos, el Contratante dispondrá los complementos que estime necesarios como para obtener un procedimiento objetivo y sencillo.

2 GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL MANTENIMIENTO

2.1 Programa de trabajo del mantenimiento

Cumplidas las condiciones indicadas en el ítem 6.2 del Capítulo 1, el Contratista asumirá la gestión y ejecución del mantenimiento de los tramos del contrato en condiciones de cumplimiento de los estándares y el índice de servicio.

Como parte de esa gestión del mantenimiento, a partir de la finalización de la primera etapa del plazo de las obras de puesta a punto y cada 6 meses, el Contratista deberá realizar un análisis del estado de los distintos elementos que componen la carretera y la preparación de un programa de trabajo de mantenimiento para los siguientes 6 meses.

El análisis del estado de los distintos elementos que componen la carretera se presentará por sub tramos, sugiriendo se realice en base a los incumplimientos de estándares detectados en las evaluaciones de estándares y a los resultados del índice de servicio de cada elemento obtenido de las evaluaciones del índice de servicio anteriores.

El programa de trabajo de mantenimiento contendrá la planificación de las obras de mantenimiento a realizar en el próximo periodo con indicación expresa de cantidades de obra, mes de ejecución, equipos y personal a utilizar, materiales necesarios con su fuente de abastecimiento y cualquier otro elemento que permita evaluar la propuesta.

El informe de gestión de mantenimiento, conteniendo el análisis del estado de los distintos elementos que componen la carretera y el programa de trabajo de mantenimiento para el siguiente periodo, se deberá presentar 14 días calendario antes del vencimiento del período en curso y deberá contar con el aval técnico del jefe de obray el especialista en mantenimiento. En caso de incumplimiento en tiempo y forma

con la presentación del informe, se aplicará una multa de UM 200 por día de atraso hasta que se entregue un informe de gestión de mantenimiento plenamente satisfactorio.

La Fiscalización analizará los informes y formulará las observaciones de fondo y forma que estime pertinentes, pudiendo exigir lasmodificacionesde aquellas observaciones de forma que considere necesarias. El plazo que insuma la revisión delaFiscalización no se computará como parte del plazo de atraso a los efectos de la valoración de la multa por la presentación de un informe insatisfactorio.

Se deberá entender que la aprobación quela Fiscalización otorgue al programa de trabajo de mantenimiento no libera de responsabilidades al Contratista en lo referente al mantenimiento de los estándares y el índice de servicio establecido, ni limita posteriormente al Contratante a exigir y sancionar ante eventuales incumplimientos de los mismos.

La ausencia del jefe de obra de mantenimiento del Contratista será sancionada con una multa de UM 200 por inasistencia a una evaluación.

2.2 Materiales y procedimientos de construcción del mantenimiento

Los materiales y procedimientos de construcción a emplear en las obras de mantenimiento deberán ajustarse a lo establecido en las Especificaciones de Obra y Mantenimiento, las Especificaciones Técnicas Ambientales Generales y las prácticas del buen arte para aquellos casos en que hubiera un vacío en las anteriores normas. (Las formas o bases de pago indicadas en las especificaciones generales y/o particulares antes indicadas no aplican en este contrato.)

El Contratista deberá proponer como parte del primer programa de trabajo de mantenimiento, e implementar durante la ejecución de las obras de mantenimiento, un programa de autocontrol de la calidad de los materiales y procedimientos de construcción de dichas obras. En caso de incumplimiento en tiempo y forma con el programa de autocontrol se aplicará una multa de UM 200 por día de incumplimiento del programa.

En los trabajos de reparación puntuales (ej: bacheo), el Contratista deberá emplear materiales y procedimientos constructivos iguales a los utilizados para la construcción de las obras existentes (ej: mezcla asfáltica en caliente deberá ser reparada con mezcla asfáltica en caliente, no admitiéndose mezcla asfáltica en frío). Como excepción, en el entendido que la reparación de un pozo es simplemente provisoria, se podrán usar otros materiales en la medida que la terminación superficial incluya un material asfáltico (tratamiento bituminoso o mezcla asfáltica en frío o caliente).

El Contratista, durante el desarrollo del período de mantenimiento, podrá someter a consideración del Contratante aquellas mejoras en las especificaciones o innovaciones en las técnicas de construcción que estime convenientes con vista a su utilización en las obras como materiales o procedimientos constructivos alternativos. La presentación de estas mejoras o innovaciones deberá estar acompañadas de toda la documentación que permita un análisis previo a su implementación en obra, pudiendo el Contratante exigir un tramo de prueba para completar su evaluación. En ninguna circunstancia el Contratante estará obligado a aceptar las propuestas realizadas.

Las obras de mantenimiento estarán sujetas a una inspección y aprobación previa de los materiales y procedimientos de construcción por parte delaFiscalización, salvo orden expresa y fundada del Contratante.

La Fiscalización implementará las pruebas e inspecciones que estime convenientes para verificar el cumplimiento de las especificaciones de materiales y procedimientos de construcción convenidos sin que éstas interfieran con el avance de las obras.

3 CONTROLES DEL MANTENIMIENTO

3.1 Tipos de controles

La Fiscalización, para asegurarse el cumplimiento de los estándares (indicados en el anexo 2)y el índice de servicio (indicado en el anexo 3), instrumentará una serie de evaluaciones denominadas:

- evaluaciones de estándares;
- evaluaciones del índice de servicio.

Estas evaluaciones se realizarán con el instrumental proporcionado por la fiscalización.

Como resultado de estas evaluaciones se aplicarán multas si no se satisfacen los estándares comprometidos y se aplicarán penalizaciones según el índice de servicio sea inferior al índice de servicio comprometido.

Los criterios para las multas y penalizaciones se establecen en las siguientes cláusulas.

3.2 Evaluaciones de estándares

El Contratante realizará dos clases de evaluaciones de estándares, una destinada a verificar el cumplimiento de la totalidad de los estándares, y otras destinadas a verificar el cumplimiento solamente de los estándares básicos.

En el anexo 2 figuran los estándares para los distintos elementos de la carretera (calzada, banquinas, drenajes, seguridad vial, derecho de vía), **indicándose los estándares básicos mediante un sombreado en las tablas de estándares y un (#) en los códigos de identificación**.

Las evaluaciones de los estándares básicos se realizarán con una frecuencia mínima de una vez a la semana, y abarcará la totalidad de la red contratada. La primera de estas evaluaciones se realizará en la semana siguiente de finalizada la primera etapa del plazo de puesta a punto.

Las evaluaciones de los estándares no básicos se realizarán con una frecuencia de una vez al mes, en la primera semana del mes, y abarcará la totalidad de la red contratada. La primera de estas evaluaciones se realizará en el mes inmediato posterior al cumplimiento de las condiciones indicadas en el ítem 6.2 del capítulo 1.

La Fiscalización conjuntamente con la Supervisión efectuarán las evaluaciones de estándares sin la necesidad de la presencia del Contratista, informándole los deterioros constatados por medio de un aviso, entendiéndose como deterioros a los incumplimientos de los estándares establecidos en el anexo 2.

Los avisos se ajustarán al modelo establecido en el anexo 5 y contendrán: un número correlativo de aviso, la fecha, un número correlativo de deterioro constatado, la ubicación del deterioro (kilómetro y sector), la identificación de deterioro (código y denominación del deterioro), y el plazo (plazo de reparación y fecha de vencimiento) concedido para solucionar el deterioro.
Para el cálculo de la fecha de vencimiento para solucionar el deterioro se considerará como fecha de emisión del aviso la correspondiente al primer día siguiente a la emisión del aviso.

Los plazos para dar solución a los deterioros detectados, sin que se apliquen multas, son los establecidos en las tablas del anexo 2. En casos de especial gravedad el Contratante podrá disponer, a su solo juicio, menores plazos de reparación.

El Contratante, en ningún caso, se hará cargo de los mayores costos de reparación derivados de un avance en los deterioros originados en el transcurso del plazo de reparación y sus eventuales prórrogas o demoras.

Cuando las circunstancias lo ameriten, la Fiscalización en sus avisos podrá citar al Contratista al sitio de los deterioros con la finalidad de evaluar su gravedad y/o los métodos de reparación.

El Contratista remitirá alaFiscalización un comunicado cuando solucione cada uno de los deterioros oportunamente avisados.

Los comunicados se ajustarán al modelo establecido en el anexo 5y contendrán: un número correlativo de comunicado, la fecha, el número correlativo de deterioro asignado en el aviso, la ubicación del deterioro (kilómetro y sector), la identificación de deterioro (código y denominación del deterioro), y el cálculo del eventual atraso (fecha de vencimiento, fecha de reparado, atraso) en solucionar el deterioro.

Para el cálculo del atraso en solucionar el deterioro se considerará como fecha de reparación la correspondiente a la fecha de emisión del comunicado, independientemente de cuál fue la fecha efectiva de la reparación y en la medida que laFiscalización, al realizar la comprobación, verifique que el deterioro ha sido solucionado satisfactoriamente.

Cuando las circunstancias climáticas lo ameriten, el Contratista podrá solicitar por escrito al Contratante una prórroga en los plazos de reparación.

La Fiscalización y el Contratista mantendrán comunicación durante las 24 horas del día para la recepción de los comunicados y avisos respectivamente.

Si cumplido el plazo establecido en un aviso para la reparación de un deterioro el Contratista no lo ha solucionado satisfactoriamente, la Fiscalización aplicará una multa diaria por concepto de incumplimiento de los estándares desde el momento que se notificó mediante el aviso de la presencia del deterioro y hasta que se solucione satisfactoriamente dicho deterioro y se restituya plenamente la calidad del servicio.

La multa por incumplimiento de los estándares por día y por kilómetro para cada elemento de la carretera con deterioros se establece en el siguiente cuadro:

Elemento de la carretera	**Multa por día por kilómetro**
Calzada	UM 200
Banquinas	UM 100
Drenajes	UM 50
Seguridad vial	UM 50
Derecho de vía	UM 20

Si en el mismo kilómetro, en el mismo elemento de la carretera (calzada, banquinas, drenajes, seguridad vial y derecho de vía), en el mismo día, se suceden varios deterioros que no fueron solucionados en el plazo de reparación establecido, con independencia si fueron notificados en el mismo aviso, se aplicará una sola multa por ese kilómetro – día.

Emitido un comunicado por parte del Contratista informando la reparación de un deterioro, la Fiscalización dispondrá de 7 días calendario para evaluar la solución del deterioro.

Si la Fiscalización comprobase que la solución no le resultare satisfactoria o que el deterioro no ha sido solucionado, la Fiscalización emitirá un nuevo aviso sin conceder un plazo adicional para la reparación, debiendo disponer la aplicación de una multa del doble de la indicada precedentemente a partir del momento de notificación del nuevo aviso.

Si la Fiscalización no emitiese el nuevo aviso en el plazo antes indicado para evaluar la solución del deterioro, a los efectos del cómputo de la multa se considerará aceptada la solución del deterioro, debiendo la Fiscalización darle a la situación el tratamiento como un nuevo deterioro.

Mensualmente la Fiscalización preparará un resumen de los deterioros corregidos y sin corregir del mes y realizará el cálculo de las multas por incumplimiento de los estándares correspondientes al mes a los efectos de descontarlas del pago.

Estos resúmenes de pago se ajustarán al modelo establecido en el anexo 5 y contendrán: el número correlativo de deterioro asignado en el aviso, la ubicación del deterioro (kilómetro y sector), la identifica-

ción de deterioro (código y denominación del deterioro), el cálculo del eventual atraso (fecha de vencimiento, fecha de reparado, atraso) en solucionar el deterioro, y el cálculo de la multa y el monto a pagar en el mes.

En deterioros de especial gravedad que el Contratista no solucione satisfactoriamente en los plazos anteriormente establecidos, la Fiscalización podrá emitir una orden complementaria al aviso disponiendo la reparación inmediata del deterioro y estableciendo un nuevo plazo para la ejecución de los trabajos. A las multas por incumplimiento del aviso se le podrá agregar una multa por incumplimiento de la orden que se establecerá a solo juicio del Contratante entre UM 100 y UM 2.000 por día de incumplimiento de lo ordenado, en función de la importancia y gravedad que se le asigne a la situación.

Las multas que pudieran surgir como consecuencia de cualquiera de las dos clases de evaluaciones de estándares se incorporarán al resumen de pago, descontándose de los montos previstos para pagar en dicho mes.

3.3 Evaluaciones del índice de servicio

La Fiscalización conjuntamente con la Supervisión realizarán las Evaluaciones del Índice de Servicio una vez al mes, dentro de los tres últimos días hábiles del mes, y abarcará una muestra de la red contratada seleccionada al azar. La primera de estas evaluaciones se realizará al mes de cumplidas las condiciones establecidas en el ítem 6.2 del capítulo1.

En el anexo 3 se indica la metodología para la determinación del índice de servicio de cada sub tramo y del contrato en general. Para la evaluación del índice de servicio se utilizarán todos los estándares establecidos en el anexo 2.

La Fiscalización efectuará la selección de la muestra y evaluación en presencia del Contratista.

Estas evaluaciones podrán ser presenciadas y fiscalizadas por personal técnico del Contratante independiente del que usualmente está a cargo de la supervisión del contrato.

La Fiscalización, la Supervisión y el Contratista suscribirán un acta conteniendo el índice de servicio prestado en cada sub tramo en particular y en el contrato en general.

Las actas se ajustarán al modelo establecido en el anexo 5 conteniendo el número correlativo de acta, la fecha, los valores del índice de servicio obtenidos para cada tramo y para el contrato, y las eventuales observaciones que pudieran realizar las partes; adjuntándose las planillas de cálculo del índice de servicio de cada tramo y del contrato según sus correspondientes modelos.

La ausencia del Especialista en mantenimientodel Contratista y/o la falta de descargos del Contratista en el acta, se tomarán como conformidad del mismo con el resultado de la evaluación realizada. Las controversias surgidas serán arbitradas en primera instancia por personal técnico jerárquico del Contratante independiente del que usualmente está a cargo de la supervisión del contrato.

La ausencia del especialista en mantenimiento del Contratista será sancionada con una multa de UM 1000 por inasistencia a una evaluación.

Según los resultados de las evaluaciones del índice de servicio en lo referente al índice de servicio de cada sub tramo en particular se aplicará un mecanismo de penalizaciones según el siguiente criterio que se detalla a continuación:

- si el índice de servicio de un sub tramo en particular es igual al valor admisible establecido en el anexo 3, no se aplicarán penalizaciones por la calidad del servicio prestado;
- si el índice de servicio de un sub tramo en particular es inferior al valor admisible establecido en el anexo 3, se aplicará una penalización por la prestación de un servicio de calidad inferior al contratado, según el siguiente criterio:

  penalización = $[IS_{admisible} - IS_{evaluado}] \times L \times P$

$IS_{admisible}$	índice de servicio admisible correspondiente al tramo, establecido en el anexo 3;
$IS_{evaluado}$	índice de servicio del tramo registrado en la evaluación;
L	longitud del sub tramo, establecida en la definición de tramos comprendidos en el contrato, expresada kilómetros;
P	precio del rubro B - Mantenimiento (por kilómetro- mes) resultante de lo establecido en la cláusula 8.1 del capítulo 1 de estas Especificaciones Particulares;

El Contratante se reserva el derecho de rescindir el contrato por incumplimiento del Contratista cuando el índice de servicio de un sub tramo en particular sea inferior al 85% o el índice de servicio del contrato en general sea inferior al 90%.

Las multas y penalizaciones que pudieran surgir como consecuencia de las evaluaciones del índice de servicio se incorporarán al resumen de pago, descontándose de los montos previstos para pagar en dicho mes, previo al ajuste de precios establecidos.

4 PAGO DEL MANTENIMIENTO

El Contratante realizará un pago mensual por concepto de la gestión y ejecución del mantenimiento en función de la cantidad efectiva de kilómetros, al precio del rubro B - Mantenimiento (por kilómetro- mes) resultante de la oferta y los siguientes criterios:

- desde la finalización de la primera etapa del plazo de puesta a punto y hasta el cumplimiento de las condiciones establecidas en el ítem 6.1 del capítulo1:el pago mensual será el producto de la cantidad efectiva de kilómetros multiplicado por el 25% del precio del rubro B - Mantenimiento(resultante de lo establecido en la cláusula 8.1 del capítulo 1 de estas Especificaciones Particulares);
- desde la finalización del cumplimiento de las condiciones establecidas en el ítem 6.2 del capítulo1 y hasta la finalización del plazo de los servicios de mantenimiento: el pago mensual será el producto de la cantidad efectiva de kilómetros multiplicado por el precio del rubro B - Mantenimiento(resultante de lo establecido en la cláusula 8.1 del capítulo 1 de estas Especificaciones Particulares).

Para el cálculo de la cantidad efectiva de kilómetros, al total de kilómetros del contrato se les descontará los kilómetros de los tramos que pudieran estar excluidos temporal o definitivamente del contrato. Como cantidad total de kilómetros del contrato se adoptará como exacta las cantidades establecidas en la definición de sub tramos comprendidos en el contrato.

Se aclara que:

- si el Contratista lograse la recepción de todas las obras de puesta a punto y obtuviese el índice de servicio comprometido en todos los tramos antes delafinalización del plazo de puesta a punto, se continuará pagando el 25% del producto de la cantidad efectiva de kilómetros multiplicada por el precio del rubro B - Mantenimiento hasta que se cumplacon el plazo de puesta a puntoprevisto;
- si el Contratista no lograse la recepción de todas las obras de puesta a punto y/o no obtuviese el índice de servicio comprometido en alguno o todos los sub tramos al momento de la finalización del plazo de puesta a punto, se suspenderán todos los pagos referidos al rubro B - Mantenimiento hasta que se reciban las obras de puesta a punto y se obtenga el índice de servicio comprometido, circunstancia a partir de la cual se comenzará con los otros pagos de mantenimiento (cantidad efectiva de kilómetros multiplicado por el precio del rubro B - Mantenimiento). En este caso, se desplazará la fecha de terminación de Obras de Mantenimiento tanto como se hayan atrasado la recepción de todas las Obras de Puesta a Punto, de tal modo que se mantengan la cantidad de cuotas de mantenimiento previstas en el Contrato.

Si se otorgaran prórrogas en el Periodo de Puesta a Punto por causas imputables al Contratante o por inclemencias climáticas y sus consecuencias, el mismo extenderá el pago mensual del 25 % de cuota de

mantenimiento por la misma duración de la prórroga, a través de un Convenio Modificatorio. Si el Contratista incurriere en atraso en la entrega de las Obras de Puesta a Punto por causas imputables al Contratista, el mismo no percibirá pago alguno correspondiente al Rubro B Mantenimiento desde la finalización del plazo de Puesta a Puntovigente hasta que reciba el certificado de aceptación de las Obras de Puesta a Punto.

Los pagos mensuales se calcularán al cierre de cada mes del calendario.

El Contratante se reserva el derecho de descontar de los pagos cualquier ejecución que debiera contratar con otro contratista para lograr una correcta ejecución del mantenimiento.

Capítulo 5. Obras extraordinarias

1 ALCANCES DE LAS OBRAS EXTRAORDINARIAS

El contrato abarcará la obligación del Contratista de ejecutar todas aquellas obras, no incluidas en los otros alcances del contrato, que el Contratante defina como necesarias para atender situaciones extraordinarias.

Este tipo de obras extraordinarias responderá a la necesitad del Contratante de atenderproblemas, querequieren de una urgente solución, pero que no están previstos en otros alcances del contrato; se trata de problemas que comprometan el entorno ambiental, la seguridad del tránsito o la infraestructura vial; abarca obras para prevenir o mitigar potenciales impactos al entorno ambiental (como puesta a punto de zonas afectadas por derrames, etc.), obras para mejorar la seguridad del tránsito de los vehículos y peatones (como terceras sendas, calzadas de servicio, sendas peatonales, pasarelas peatonales, paradas de buses, señalización adicional, remodelación de un empalme, etc.), u obras para atender la preservación de la infraestructura vial en aspectos no previstos en otros alcances del contrato (como reparación de estructuras de puentes y todo otro deterioro no contemplado en el mantenimiento por estándares).

2 DEFINICIÓN DE LAS SITUACIONES EXTRAORDINARIAS

En las situaciones extraordinarias, el Contratante asumirá todos los gastos de construcción, correspondiéndole alaFiscalización y al Contratantepromover y este últimodefinir este tipo de obra.

El fallo del Contratante deberá ser aceptado por el Contratista.

Podrán ser elegibles como situaciones extraordinarias que requieran de una obra extraordinaria, aquellas situaciones sucedidas entre el momento de la presentación de las ofertas de la licitación y la finalización del contrato.

En ningún caso se considerará como situación extraordinaria elegible para una obra extraordinaria, cuando la obra estuviese contemplada en las obligaciones originales del contrato o la situación se derivase de un incumplimiento del Contratista.

3 EJECUCIÓN DE LAS OBRAS EXTRAORDINARIAS

En caso que la situación sea catalogada como extraordinaria y corresponda ejecutar una obra extraordinaria, el contratista prepara los Diseños, Especificaciones Técnicasy pliego de licitación (si fuera necesario) que permitan ejecutar las obras, las cuales serán verificadas por la Fiscalización y aprobadas por el Contratante, el cual dispondrá que el Contratista proceda a realizar las mismas en un cierto plazoen base a un cronograma de acuerdo a lo establecido en la cláusula10.1 de las CEC.

Los precios unitarios de los ítemsa ejecutarse como Obras Extraordinarias deberán ser propuestos por el Contratista.

Estas obras se ejecutaran a Precio Unitario, los cuales se acordaran a través de un Convenio Modificatorio. La Orden de Modificación pendiente de acuerdo será emitida por la máxima autoridad del Contratante.

Para ítems que no estén incluidos en el diseño ejecutivo, deberán ser presentados los análisis precios unitarios cuyos costos deberán ser actuales a la fecha de la presentación de los precios unitarios utilizados en el mercado y presentados a la Fiscalización quien se expedirá al respecto a través del Supervisor del Contrato, los cuales no estarán sujeto a ningún ajuste de precios en caso de dichas obras tengan un plazo de ejecución menor o igual a 3 meses.

Para ítems que estén incluidos en el diseño ejecutivo, deberán ser utilizados los precios unitarios incluidos en el mismo, los cuales estarán sujetos a los ajustes de precios establecidos en la cláusula13.3 de las CEC por única vez a la fecha de presentación del Contratista. En caso de que el plazo de ejecución sea mayor a 3 meses estos precios serán reajustados.

El Contratista estará obligado a ejecutar las obras extraordinarias que le fueran ordenadas por la Contratante.

El incumplimiento de una orden para realizar una obra extraordinaria podrá ser considerado por el Contratante como un incumplimiento del contrato por parte del Contratista y proceder a:

- rescindir el contrato; o
- contratar la obra con otro contratista, imputar el monto de la obra al rubro de obras extraordinarias de este contrato, y sancionar al Contratista con una multa de hasta el 25% del monto de la obra no ejecutada.

El atraso en relación con el cronograma de ejecución de las obras extraordinarias será sancionado con una multa de UM 500 por día de demora respecto al plazo final establecido en el cronograma físico financiero.

Los materiales y procedimientos de construcción a emplear en las obras extraordinarias deberán ajustarse a lo establecido en las Especificaciones Técnicas de Obra y Mantenimiento, las Especificaciones Técnicas Ambientales Generalesy las prácticas del buen arte para aquellos casos en que hubiera un vacío en las anteriores normas.

El Contratista deberá proponer antes del inicio de los trabajos e implementar durante la ejecución de las obras extraordinarias, un programa de autocontrol de la calidad de los materiales y procedimientos de construcción de dichas obras. En caso de incumplimiento en tiempo y forma con el programa de autocontrol se aplicará una multa de UM 200 por día de incumplimiento del programa.

La ejecución de las obras extraordinarias, serán prorrogas de acuerdo a lo establecido en la Cláusula22.1 de las CEC.

El Contratista deberá asumir la responsabilidad por los defectos de las obras extraordinarias que surjan durante un período de 12 meses contados a partir de la fecha del certificado de aceptación de las obras extraordinarias.

4 PAGO DE LAS OBRAS EXTRAORDINARIAS

El Contratante pagarála totalidad de los gastos de construcción en las situaciones extraordinarias definidas por el Contratante.

El Contratante realizará un pago mensual por concepto de las obras extraordinarias, en función de su avance real y las cantidades realmente ejecutadas.

El Contratante se reserva el derecho de descontar de los pagos cualquier ejecución que debiera contratar con otro contratista para lograr una correcta ejecución de las obras extraordinarias o para atender una situación extraordinaria no atendida por el Contratista.

5 MANTENIMIENTO DURANTE LAS SITUACIONES EXTRAORDINARIAS

En lo referente al mantenimiento, si no es posible satisfacer los principales estándares del contrato en la zona de obras, se considerará dicho sector de carretera como excluido temporalmente del contrato, por lo que el Contratista estará exonerado de cumplir con los diferentes indicadores del contrato en dicho sector, y por ende no recibirá pago alguno por dicho sector. En caso que los kilómetro - mes que dejara de percibir el Contratista por estas situaciones llegaran en forma agregada al límite dekilómetro - mes establecidos en la cláusula 4.1 del capítulo 1, el Contratista podrá solicitar la rescisión del contrato. Si por el contrario resultara que es posible satisfacer los principales estándares del contrato en la zona afectada, se considerará dicho sector de carretera como incluido en el contrato, por lo que el Contratista mantendrá la obligación de cumplir con los diferentes indicadores del contrato con la sola excepción de aquellos estándares que resulten imposibles de satisfacer como consecuencia de la situación extraordinaria, y por ende continuará recibiendo el pago correspondiente a dicho sector.

La decisión de mantener incluido o de excluir temporalmente un sector del contrato hasta la finalización de las obras corresponderá exclusivamente al Contratante.

En cualquiera de los casos, sea o no una situación catalogable como extraordinaria, esté incluido o excluido el sector afectado en el contrato, sea o no el Contratista encargado de la obra, el Contratista deberá colocar inmediatamente, y mantener posteriormente, una señalización que advierta al tránsito el peligro de la situación extraordinaria.

Capítulo 6. Gestión Ambiental

1 GESTIÓN AMBIENTAL

El Contratista durante la ejecución de las obligaciones del contrato deberá cumplir con:

- Las medidas de mitigación contempladas en el Plan de Gestión Ambiental Genérico que la Secretaría del Ambiente establece para este tipo de actividades;
- La normativa nacional, departamental y municipal que rigen en materia ambiental;
- Las medidas de mitigación de los impactos directos contenidas en las Especificaciones Técnicas Ambientales Generales (ETAGs) del MOPC;
- Las normas internacionales de buenas prácticas ambientales, para aquellos casos en que hubiera un vacío en las anteriores normas.

En base a los documentos antes señalados, el Contratista deberá preparar un Plan de Acción Socio Ambientaldonde se presenten las acciones y medidas específicas requeridas para la prevención, mitigación y/o compensación de los potenciales impactos ambientales producto de las obras previstas. Este documento deberá contar con la aprobación de la Dirección de Gestión Socio Ambiental (DGSA) del MOPC.

El plan de acción socio ambiental deberá incluir los programas a ser desarrollados por el Contratista, conforme lo establecido en las ETAGs. Se

El Plan de Acción Socio Ambiental (PASA) deberá contenerlos documentos ambientales y los permisos adicionales requeridos por la legislación y los planes vinculados (como el plan de comunicación con los usuarios, así como los el planes de señalización, desvío de tránsito y vallado de las obras).

Será de responsabilidad del Contratista, gestionar, y bajo supervisión de la Dirección de Gestión Socio Ambiental (DGSA) del MOPC los permisos ambientales y municipales adicionales requeridos por la legislación, como es el caso de los permisos de explotación de áridos y agregados, el permiso de desmonte, etc.

Cabe mencionar, que todo documento técnico de contenido ambiental, que deba ser presentado a los organismos de la administración nacional con competencia en materia ambiental, y específicamente a la Secretaría del Ambiente, deberá ser aprobado por la Dirección de Gestión Socio Ambiental del Ministerio de Obras Públicas.

2 PAGO DE LA GESTIÓN AMBIENTAL

Los costos de las diferentes actividades identificadas en el Plan de Acción Socio Ambiental se consideran incluidos en las correspondientes actividades asociadas (obras de puesta a punto, mantenimiento, obras extraordinarias), no siendo objeto de un pago directo independiente.

No obstante ello, el Contratante retendrá de cada certificado un 2% del importe que corresponde pagar hasta que la Dirección de Gestión Ambiental del MOPC, verifique el cumplimiento de las acciones y medidas específicas contenidas en el Plan de Acción Socio Ambiental y autorice la devolución del monto retenido. La devolución del monto retenido se realizará con reconocimiento del correspondiente ajuste de precios, pero sin reconocimiento de intereses. Las instancias de verificación y devolución de los montos retenidos serán trimestrales durante el periodo de puesta a punto y semestrales durante el resto del plazo del contrato. La devolución de los montos retenidos se realizará cuando se haya verificado el cumplimiento de las acciones y medidas previstas en el plan de acción ambiental en el momento planificado.

Cuando no se hayan cumplido las acciones y medidas previstas en el plan de acción ambiental en el momento planificado, se procederá de la siguiente forma:

- Cuando aún se está a tiempo de realizar las acciones y medidas previstas:
  - Cuando el incumplimiento generó impactos subsanables:

Se devuelve la totalidad del importe cuando se realicen las acciones y medidas previstas inicialmente y las subsanaciones que se acuerden, aplicándose la cuarta parte de la multa por incumplimiento del plan de acción ambiental durante el plazo de demora en la implementación de totalidad de acciones y/o medidas planificadas inicialmente y de subsanación;

- Cuando el incumplimiento generó impactos no subsanables:

Se devolverá la totalidad del importe cuando se realicen las acciones y medidas previstas inicialmente, aplicándose la mitad de la multa por incumplimiento del plan de acción ambiental durante el plazo de demora en la implementación de las acciones y/o medidas planificadas;

- Cuando no se está a tiempo de realizar las acciones y medidas previstas:
  - Cuando el incumplimiento generó impactos subsanables:

Se devuelve la totalidad del importe cuando se realicen las acciones y/o medidas de subsanación que se acuerden, aplicándose la mitad de la multa por incumplimiento del plan de acción ambiental durante el plazo entre el momento oportuno de realización de las acciones y/o medidas planificadas y la ejecución de las acciones y/o medidas de subsanación;

- Cuando el incumplimiento generó impactos no subsanables:

Se devolverá la totalidad del importe, aplicándose una multa equivalente al costo de las acciones y/o medidas no realizadas, más la totalidad de la multa por incumplimiento del plan de acción ambiental durante un plazo ficto de 90 días.

El valor de la totalidad de la multa por incumplimiento del plan de acción ambiental se establece en UM 200 por día.

El Contratante se reserva el derecho de descontar de los pagos cualquier ejecución que debiera contratar con otro contratista para ejecutar las subsanaciones que el Contratista se negase a realizar.

El Contratante se reserva el derecho de descontar de los pagos cualquier ejecución que debiera contratar con otro contratista para ejecutar las subsanaciones que el Contratista se negase a realizar.

Anexo 1. Obras obligatorias de puesta a punto

1 ALCANCES DE LAS OBRAS OBLIGATORIAS DE PUESTA A PUNTO – Cantidades totales

Item	Descripción	Unidad	CANTIDAD TOTAL
1	**MOVIMIENTO DE SUELOS**		
87,	Limpieza de Franja de Dominio	Km	87,01
1.2	Terraplén	m^3	14,78
1.3	Entepado de Talud	m^2	163,80
2	**PAQUETE ESTRUCTURAL**		
2.1	Sellado de Fisuras	kg	110.080,45
2.2	Bacheo Superficial		-
	a) En 6,0 cm de espesor promedio	tn	20.467,17
2.3	Bacheo Profundo	m^2	34.817,85
2.4	Fresado de Capa Asfáltica		-
	a) En 6,0 cm de espesor promedio	tn	3.195,34
2.5	**Carpeta de Concreto Asfáltico Calzada**		-
	Concreto Asfaltico denso CAC D12 modificado con polímeros		-
	a) En 4,0 cm de espesor promedio	m^3	20.982,78
	Concreto Asfaltico denso CAC D19 modificado con polímeros		-
	b) En 6,0 cm de espesor promedio	m^3	1.291,19
	c) En 7,0 cm de espesor promedio	m^3	-
2.6	**Carpeta de Concreto Asfaltico en Banquinas**		-
	Concreto Asfaltico Convencional denso CAC D12		-
	a) En 3,0 cm de espesor promedio	m^3	-
	b) En 4,0 cm de espesor promedio	m^3	13.658,96
	- Concreto Asfáltico Convencional denso CAC D19		-
	a) En 3,0 cm de espesor promedio	m^3	-
	b) En 4,0 cm de espesor promedio	m^3	-
	c) En 7,0 cm de espesor promedio	m^3	4.815,72
2.7	Capa de Concreto Asfáltico Convencioanal Grueso CAC G19		-
	a) En 5,0 cm de espesor promedio	m^3	26.228,48
2.8	Base Granular Estabilizada		-
	a) En 10,0 cm de espesor promedio		9.069,84
	b) En 15,0 cm de espesor promedio		-
2.9	Sub-base de Suelo Piedra en 15,0 cm de espesor	m^3	-
2.10	Riego de Liga	l	589.520,50
2.11	Riego de Imprimación	l	81.900,65
2.12	Excavación de caja	m^3	-
2.13	Tratamiento de la base de asiento	m^3	-
2.14	Base Reciclada en Banquina		-
	a) En 20,0 cm de espesor promedio	m3	5.260,50
	b) en 30,0 cm de espesor promedio	m3	-
	c) En 31,0 cm de espesor promedio	m3	28.116,50
2.15	Micropavimento Asfáltico en Frío en 1,2 cm de espesor promedio	m2	201.474,00
3	**OBRAS COMPLEMENTARIAS**		-
3.1	Mantenimiento de Puentes	un	-
3.2	Barandas Flex-Beam	ml	-
3.3	Señalización Horizontal	m2	24.766,37
3.4	Señalización Vertical	m2	100,87
3.5	Tachas Reflectivas Bidireccionales	un	20.559,63
3.6	Mojones Kilométricos	un	110,06
3.7	Cordón de H2 Simple	ml	-
3.8	Desmantelamiento de peaje	m3	47,74
3.9	Barandas de Hormigón	ml	42,43
3.10	Cunetas trapezoidales de Hormigón	m3	6,63
3.11	Cordón Cuneta de Hormigón	m3	-
3.12	Instalación de sensores para PE	un	-
4	**MOVILIZACIÓN DE OBRA**		-
4.1	Movilización de Obra	gl	1,00
5	**Mantenimiento de Puentes**		-
5.1	Rutinario	un	1,00
6	**Gestion Ambiental**		-
6.1	PASA	gl	1,00
6.2	PGAG	gl	1,00

1.2 Cantidades por sub- tramos

SUB - TRAMO POR SECCIÓNES DEL ESTUDIO ORIGINAL			SECCIÓN 8	SECCIÓN 9	SECCIÓN 10	SECCIÓN 11	SECCIÓN 12	SECCIÓN 13	SECCIÓN 14	SECCIÓN 15
SUB - TRAMO POR PROGRESIVAS			PROGR, 110 a PROGR. 138	PROGR, 138 a PROGR. 140	PROGR, 140 a PROGR. 150	PROGR, 150 a PROGR. 160	PROGR, 160 a PROGR. 162	PROGR. 162 a PROGR. 182	PROGR, 182 a PROGR. 194	PROGR, 194 a PROGR. 194+300
Item	Descripción	Unidad	CANTIDAD PREVISTA	CANTIDAD PREVISTA	CANTIDAD PREVISTA	CANTIDAD PREVISTA	CANTIDAD PREVISTA	CANTIDAD PREVISTA	CANTIDAD PREVISTA	CANTIDAD PREVISTA
1	**MOVIMIENTO DE SUELOS**									
87,	Limpieza de Franja de Dominio	Km	28,56	2,04	9,18	10,20	2,04	20,40	12,24	2,35
1.2	Terraplén	m^3	0,00	0,00	14,78	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1.3	Entepado de Talud	m^2	0,00	0,00	163,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	**PAQUETE ESTRUCTURAL**									
2.1	Sellado de Fisuras	kg	31.931,24	5.312,42	22.545,16	26.141,84	-	3.550,09	20.241,27	358,42
2.2	Bacheo Superficial		-	-	-	-	-	-	-	-
	a) En 6,0 cm de espesor promedio	tn	8.096,34	147,86	2.613,88	2.261,99	3,04	300,42	6.892,09	151,55
2.3	Bacheo Profundo	m^2	18.822,31	200,23	102,10	3,98	1.975,74	3.430,36	9.222,33	1.060,80
2.4	Fresado de Capa Asfáltica		-	-	-	-	-	-	-	-
	a) En 6,0 cm de espesor promedio	tn	-	-	1.278,13	-	1.917,20	-	-	-
2.5	**Carpeta de Concreto Asfáltico Calzada**		-	-	-	-	-	-	-	-
	Concreto Asfaltico denso CAC D12 modificado con polímeros		-	-	-	-	-	-	-	-
	a) En 4,0 cm de espesor promedio	m^3	9.631,44	687,96	3.095,82	3.439,80	-	-	4.127,76	-
	Concreto Asfaltico denso CAC D19 modificado con polímeros		-	-	-	-	-	-	-	-
	b) En 6,0 cm de espesor promedio	m^3	-	-	515,97	-	775,22	-	-	-
	c) En 7,0 cm de espesor promedio	m^3	-	-	-	-	-	-	-	-
2.6	**Carpeta de Concreto Asfaltico en Banquinas**		-	-	-	-	-	-	-	-
	Concreto Asfaltico Convencional denso CAC D12		-	-	-	-	-	-	-	-
	a) En 3,0 cm de espesor promedio	m^3	-	-	-	-	-	-	-	-
	b) En 4,0 cm de espesor promedio	m^3	9.924,32	-	1.769,04	1.965,60	-	-	-	-
	- Concreto Asfáltico Convencional denso CAC D19		-	-	-	-	-	-	-	-
	a) En 3,0 cm de espesor promedio	m^3	-	-	-	-	-	-	-	-
	b) En 4,0 cm de espesor promedio	m^3	-	-	-	-	-	-	-	-
	c) En 7,0 cm de espesor promedio	m^3	-	687,96	-	-	-	-	4.127,76	-
2.7	Capa de Concreto Asfáltico Convencioanal Grueso CAC G19		-	-	-	-	-	-	-	-
	a) En 5,0 cm de espesor promedio	m^3	12.039,30	859,95	3.869,78	4.299,75	-	-	5.159,70	-
2.8	Base Granular Estabilizada		-	-	-	-	-	-	-	-
	a) En 10,0 cm de espesor promedio		-	-	4.296,24	4.773,60	-	-	-	-
	b) En 15,0 cm de espesor promedio		-	-	-	-	-	-	-	-
2.9	Sub-base de Suelo Piedra en 15,0 cm de espesor	m^3	-	-	-	-	-	-	-	-
2.10	Riego de Liga	l	283.532,74	17.184,96	80.673,84	105.019,20	-	-	103.109,76	-
2.11	Riego de Imprimación	l	18.411,77	-	30.073,68	33.415,20	-	-	-	-
2.12	Excavación de caja	m^3	-	-	-	-	-	-	-	-
2.13	Tratamiento de la base de asiento	m^3	-	-	-	-	-	-	-	-
2.14	Base Reciclada en Banquina		-	-	-	-	-	-	-	-
	a) En 20,0 cm de espesor promedio	m3	5.260,50	-	-	-	-	-	-	-
	b) en 30,0 cm de espesor promedio	m3	-	-	-	-	-	-	-	-
	c) En 31,0 cm de espesor promedio	m3	-	-	13.318,34	14.798,16	-	-	-	-
2.15	Micropavimento Asfáltico en Frío en 1,2 cm de espesor promedio	m2	-	-	44.226,00	49.140,00	9.828,00	98.280,00	-	-
3	**OBRAS COMPLEMENTARIAS**									

SUB - TRAMO POR SECCIÓNES DEL ESTUDIO ORIGINAL			SECCIÓN 8	SECCIÓN 9	SECCIÓN 10	SECCIÓN 11	SECCIÓN 12	SECCIÓN 13	SECCIÓN 14	SECCIÓN 15
SUB - TRAMO POR PROGRESIVAS			PROGR, 110 a PROGR. 138	PROGR, 138 a PROGR. 140	PROGR, 140 a PROGR. 150	PROGR, 150 a PROGR. 160	PROGR, 160 a PROGR. 162	PROGR. 162 a PROGR. 182	PROGR, 182 a PROGR. 194	PROGR, 194 a PROGR. 194+300
Item	Descripción	Unidad	CANTIDAD PREVISTA	CANTIDAD PREVISTA	CANTIDAD PREVISTA	CANTIDAD PREVISTA	CANTIDAD PREVISTA	CANTIDAD PREVISTA	CANTIDAD PREVISTA	CANTIDAD PREVISTA
3	**OBRAS COMPLEMENTARIAS**									
3.1	Mantenimiento de Puentes	un	-	-	-	-	-	-	-	-
3.2	Barandas Flex-Beam	ml	-	-	-	-	-	-	-	-
3.3	Señalización Horizontal	m2	11.184,81	798,92	3.994,58	3.994,58	-	-	4.793,49	-
3.4	Señalización Vertical	m2	32,72	2,34	11,69	11,69	2,34	23,37	14,03	2,69
3.5	Tachas Reflectivas Bidireccionales	un	9.283,33	664,33	3.316,33	3.316,33	-	-	3.979,33	-
3.6	Mojones Kilométricos	un	37,13	-	11,93	13,26	2,65	26,52	15,91	2,65
3.7	Cordón de H2 Simple	ml	-	-	-	-	-	-	-	-
3.8	Desmantelamiento de peaje	m3	-	-	-	-	47,74	-	-	-
3.9	Barandas de Hormigón	ml	-	7,96	7,96	19,89	-	-	6,63	-
3.10	Cunetas trapezoidales de Hormigón	m3	-	-	-	-	-	6,63	-	-
3.11	Cordón Cuneta de Hormigón	m3	-	-	-	-	-	-	-	-
3.12	Instalación de sensores para PE	un	-	-	-	-	-	-	-	-
4	**MOVILIZACIÓN DE OBRA**									
4.1	Movilización de Obra	gl	1							1
5	**Mantenimiento de Puentes**									
5.1	Rutinario	un	1							1
6	**Gestion Ambiental**									
6.1	PASA	gl.	1	1	1	1	1	1	1	1
6.2	PGAG	gl.	1	1	1	1	1	1	1	1

1.1 Obras obligatorias mínimas en calzadas y banquinas

Las obras obligatorias en la calzada y banquina consiste en:

MOVIMIENTO DE SUELOS

- Limpieza de Franja de Dominio
- Terraplén
- Entepado de Talud

PAQUETE ESTRUCTURAL

- Sellado de Fisuras
- Bacheo Superficial

  a) En 6,0 cm de espesor promedio
- Bacheo Profundo
- Fresado de Capa Asfáltica

  a) En 6,0 cm de espesor promedio

<u>Carpeta de Concreto Asfáltico Calzada</u>

- Concreto Asfaltico denso CAC D12 modificado con polímeros

  a) En 4,0 cm de espesor promedio
- Concreto Asfaltico denso CAC D19 modificado con polímeros

  b) En 6,0 cm de espesor promedio

  c) En 7,0 cm de espesor promedio

<u>Carpeta de Concreto Asfaltico en Banquinas</u>

- Concreto Asfaltico Convencional denso CAC D12

  a) En 3,0 cm de espesor promedio

  b) En 4,0 cm de espesor promedio
- Concreto Asfáltico Convencional denso CAC D19

  a) En 3,0 cm de espesor promedio

  b) En 4,0 cm de espesor promedio

  c) En 7,0 cm de espesor promedio
- Capa de Concreto Asfáltico Convencional Grueso CAC G19

  a) En 5,0 cm de espesor promedio
- Base Granular Estabilizada

  a) En 10,0 cm de espesor promedio

  b) En 15,0 cm de espesor promedio
- Sub-base de Suelo Piedra en 15,0 cm de espesor
- Riego de Liga
- Riego de Imprimación
- Excavación de caja
- Tratamiento de la base de asiento
- Base Reciclada en Banquina

  a) En 20,0 cm de espesor promedio

  b) en 30,0 cm de espesor promedio

  c) En 31,0 cm de espesor promedio
- Micropavimento Asfáltico en Frío en 1,2 cm de espesor promedio

OBRAS COMPLEMENTARIAS

- Mantenimiento de Puentes
- Barandas Flex-Beam
- Señalización Horizontal
- Señalización Vertical
- Tachas Reflectivas Bidireccionales
- Mojones Kilométricos
- Cordón de H2 Simple
- Desmantelamiento de peaje
- Barandas de Hormigón
- Cunetas trapezoidales de Hormigón
- Cordón Cuneta de Hormigón
- Instalación de sensores para PE

Las obras en calzada y banquinas en los sub tramos son obligatorias de realizarlas y atienden a la necesidad de realizar una rehabilitación estructural de la vía con vista a extender su vida útil.

1.2 Obras obligatorias mínimas en los drenajes

La obra obligatoria de mejora de los drenajes consiste en:

- Puentes
  - reparación de juntas para puentes;
  - Baranda de Hormigón Armado (puente)
  - ampliación de puentes
- cunetas
  - reposición y/o reparación de las cunetas y canales revestidas existentes.
  - limpieza de cunetas y canales revestidos.
  - excavación de zanjas de drenajes

En las obras donde se deba acondicionar los drenajes en las zonas pobladas se pondrá especial atención de no alterar los escurrimientos en perjuicio de los vecinos a la carretera.

1.3 Obra obligatoria de mejora de los elementos de seguridad vial

La obra obligatoria de mejora de los elementos de seguridad vial consiste en:

- señalización horizontal
  - demarcación de la señalización horizontal en el eje y los bordes en toda la extensión;
  - demarcación de las marcas, como flechas, zonas de detención, dárselas de buses, zonas de escuelas,etc.
  -
- señalización vertical
  - retiro y entrega, en la División Señalización del MOPC (ubicada en Itauguá), de las señales existentes (carteles y postes) que no cumplan los Estándares de Seguridad vial, sin provocar deterioros adicionales.
  - suministro e instalación de señales (carteles incluyendo sus postes).
  - mantenimiento de pórticos y semipórticos, con renovación de láminas reflectivas.
  - reparación y/o reposición de los mojones de kilometraje dañados o faltantes;

    Por motivos de seguridad vial, la señalización vertical.

- elementos de encarrilamiento y contención
  - reparación y/o reposición de los delineadores dañados o faltantes.
  - colocación de las tachas bidireccionales, en el eje y los bordes, cada 12 m en general y cada 9 m en curvas y accesos a puentes, en toda la extensión.
  - colocación de tachones en rotondas y accesos.
  - suministro e instalación de barandas metálicas de contención vehicular;

Las características de los diferentes elementos de seguridad vial a instalar responderán a los lineamientos establecidos en el Manual de Carreteras del Paraguay y las instrucciones impartidas por el Contratante.

1.4 Obra obligatoria de mejora del derecho de vía

La obra obligatoria de mejora del derecho de vía consiste en:

- limpieza de los excesos de vegetación.
- retiro o nivelación de los obstáculos.
- limpieza de los residuos, propaganda, etc.
- limpieza de los cauces de entrada y salida de las alcantarillas y puentes.
- perfilado (mecanizado) derecho de vía en general, de forma de facilitar el escurrimiento de las aguas (cuidando de no dañar los árboles, columnas, caños enterrados, accesos particulares, etc.).
- demarcación de los límites del derecho de vía (con la colocación de mojones cuando no existan alambrados).
- colocación de chapitas en los alambrados o mediante pintura en el pavimento de las banquinas indicando los sectores de 200 m dentro de cada kilómetro a los efectos de las evaluaciones de estándares e índice de servicio.
- reparación de los refugios peatonales, sendas peatonales, calzadas de servicio y estacionamientos existentes.
- limpieza de las alcantarillas y puentes.
- Traslado de tendido eléctrico

2 ESPECIFICACIONES PARA LAS OBRAS OBLIGATORIAS DE PUESTA A PUNTO

Los materiales y procedimientos de construcción a emplear en las obras obligatorias de puesta a punto deberán ajustarse a lo establecido en las Especificaciones Técnicas de Obra y Mantenimiento, las Especificaciones Técnicas Ambientales Generales y las prácticas del buen arte para aquellos casos en que hubiera un vacío en las anteriores normas.

Anexo2. Estándares

1 DEFINICIÓN DE LOS ESTÁNDARES

1.1 Estándares

A los distintos elementos de la carretera que integran el contrato (calzada, banquinas, drenajes, seguridad vial, derecho de vía) se les establecen ciertas condiciones de estado denominados estándares.

Estos estándares se presentan como filas en unas tablas que se detallan más adelante.

Cada estándar consta de un *código* de identificación, una *denominación* del estándar y una descripción de la falla que se desea acotar.

La mayoría de los estándares incluyen la definición de un *parámetro* que permite cuantificar el grado de deterioro. En estos estándares, en la columna denominada *exigencia* se establece el valor límite (máximo o mínimo según corresponda) admisible que puede adoptar el parámetro para que se dé satisfacción al estándar. En los restantes estándares, que no incluyen la definición de un parámetro, en la columna denominada exigencia se establecen los deterioros que no se admitirán para que se dé satisfacción al estándar.

En todos los casos, en la definición de los estándares se incluye un método de evaluación para determinar la presencia de la falla y si correspondiera cuantificar el parámetro.

1.2 Estándares de calzada

Se entiende por *calzada* a los dos carriles centrales, así como eventuales sendas de aceleración / desaceleración, sobre anchos en curvas, además de, carriles adicionales en intersecciones, en zonas de pendientes y calzadas de los puentes.

Las calzadas se mantendrán pavimentadas con el mismo tipo de pavimento que se encuentren pavimentados al momento del inicio del contrato, salvo que el Contratista proponga, y se le acepte, cambiar a su costo el pavimento de las calzadas por otro de calidad superior (concreto hidráulico o asfáltico por tratamiento superficial asfáltico, concreto hidráulico por concreto asfáltico).

En las tablas denominadas*Estándares de Calzada en Concreto Hidráulico, Estándares de Calzada en Concreto Asfáltico* y *Estándares de Calzada en Tratamiento Superficial Asfáltico* se establecen los estándares exigidos.

En los casos que se cambie el pavimento de las calzadas en tratamiento superficial asfáltico por concreto hidráulico o asfáltico, se aplicarán en dichos tramos los estándares de concreto hidráulico o asfáltico según corresponda. Análogamente en los casos que se cambie el pavimento de las calzadas en concreto asfáltico por concreto hidráulico, se aplicarán en dichos tramos los estándares correspondientes a concreto hidráulico.

1.3 Estándares de banquinas

Se entiende por *banquinas* a las dos banquinas propiamente dichas, así como eventuales dársenas para paradas de buses, veredas peatonales en los puentes y toda otra forma de firme existente adyacente a la calzada y no incluida en esta.

Las banquinas se mantendrán pavimentadas con el mismo tipo de pavimento que se encuentren pavimentadas al momento del inicio del contrato, salvo que el Contratista proponga, y se le acepte, cambiar a su costo el pavimento de las banquinas por otro de calidad superior (concreto hidráulico o asfáltico por tratamiento superficial asfáltico, concreto hidráulico por concreto asfáltico).

En las tablasdenominadas *Estándares de Banquinas en Concreto Hidráulico, Estándares de Banquinas en Concreto Asfáltico yEstándares de Banquinas en Tratamiento Superficial Asfáltico*-se establecen los estándares exigidos.

Cuando se cambie el pavimento de las banquinas en tratamiento superficial asfáltico por concreto hidráulico o asfáltico, se aplicarán en dichos tramos los estándares de concreto hidráulico o asfáltico según corresponda. Análogamente en los casos que se cambie el pavimento de las banqui-

nasen concreto asfáltico por concreto hidráulico, se aplicarán en dichos tramos los estándares correspondientes a concreto hidráulico.

1.4 Estándares de drenajes

Alcantarillas

Se entienden por *alcantarillas* a todas los drenajes con excepción de cunetas y puentes, como alcantarillas (tubo o cajón), cajas (receptoras y sedimentadoras), etc.

En la tabla denominada *Estándares de Drenajes– Alcantarillas* se establecen los estándares exigidos.

Cunetas

Se entienden por *cunetas* a todas las cunetas y canales, revestidos o sin revestir, como las cunetas que coronan los cortes, cunetas de bajada de aguas, cunetas de desagüe, cunetas aliviadoras, cunetas con disipadores de energía, cunetas que corren paralelo a la carretera, cordones – cuneta, bordillos, etc..

En la tabla denominada *Estándares de Drenajes– Cunetas* se establecen los estándares exigidos.

1.5 Estándares de seguridad vial

Señalización horizontal

Se entiende por *señalización horizontal* a todas las demarcaciones con pintura que se realicen sobre el pavimento como líneas, marcas, etc.

En la tabla denominada *Estándares de Seguridad Vial – Señalización Horizontal* se establecen los estándares exigidos.

Señalización vertical

Se entiende por *señalización vertical* a las señales bajas (incluidos los mojones kilométricos) y las señales elevadas (pórticos y pasacalles), con sus respectivos postes y elementos de y fijación.

En la tabla denominada *Estándares de Seguridad Vial – Señalización Vertical* se establecen los estándares exigidos.

Elementos de encarrilamiento y contención

Se entiende por *elementos de encarrilamiento y contención* a todos los elementos de encarrilamiento, contención y/o amortiguamiento del tránsito, como los delineadores (usualmente llamados balizas), las tachas (usualmente llamados ojos de gatos), las barreras (de madera, metal, mampostería o concreto), barandas de los puentes, etc.

En la tabla denominada *Estándares de Seguridad Vial – Elementos de Encarrilamiento y Contención* se establecen los estándares exigidos.

1.6 Estándares de derecho de vía

Se entiende por *derecho de vía* a todos los elementos contenidos en el derecho de vía como las áreas verdes y aquellos otros equipamientos vinculados al tránsito peatonal o vehicular local (como los refugios peatonales en las paradas de buses, sendas para la circulación de peatones, calzadas de servicio, estacionamientos, etc.).

En la tabla denominada *Estándares de Derecho de Vía* se establecen los estándares exigidos.

ESTÁNDARES de CALZADA en CONCRETO HIDRÁULICO

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	DESCRIPCIÓN	PARÁMETRO	MÉTODO DE EVALUACIÓN	EXIGENCIA	PLAZO DE REPARACIÓN
C – H – 1	Reducción del ancho de la calzada.	Reducción permanente del ancho existente de la calzada.	Porcentaje máximo de reducción del ancho de la calzada.	Por inspección visual se identifican las zonas con reducciones del ancho de calzada y se mide el ancho afectado.	0%	14 días calendario
C – H – 2	Reducción del espesor de pavimento.	Reducción permanente del espesor de pavimento existente de la calzada.	Porcentaje máximo de reducción del espesor de la capa de concreto hidráulico.	Por inspección visual y cateos se identifican las zonas con reducciones de espesor en la capa de concreto hidráulico y se mide el espesor afectado.	0%	14 días calendario
			Porcentaje máximo de reducción del espesor de las capas de material granular (tratado o sin tratar con cemento).	Por inspección visual y cateos se identifican las zonas con reducciones de espesor en las capas de material granular (tratado o sin tratar con cemento) y se mide el espesor afectado.	0%	14 días calendario
C – H – 3(#)	Pozos.	Cavidad en la superficie del pavimento de más de 0,04 m de profundidad.	Porcentaje máximo de área con pozos.	Por inspección visual se identifican las zonas con pozos valiéndose de una regla de 1,5 m par a medir la profundidad de la cavidad. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	2 días calendario
C – H – 4	Baches.	Baches, baches mal reparados, y pozos rellenados provisoriamente o con materiales inadecuados.	Porcentaje máximo de área con baches.	Por inspección visual se identifican las zonas con baches, valiéndose de una volqueta cargada para evaluar si tiene movimiento, de una regla de 1,5 m para comparar el nivel con el pavimento adyacente, etc.. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	14 días calendario
C – H – 5	Juntas sin estar perfecta-mente selladas.	Juntas selladas con los bordes abiertos o sin sellar.	Porcentaje máximo de área con juntas sin estar perfectamente selladas.	Por inspección visual se identifican las zonas con juntas sin estar perfectamen-te selladas. El área afectada se calcula como la longitud de las zonas afectadas multiplica-da por 0,5 m.	0%	14 días calendario
C – H – 6	Grietas sin estar perfecta-mente selladas.	Grietas de más de 0,003 m de ancho, selladas con los bordes abiertos o sin sellar.	Porcentaje máximo de área con grietas sin estar perfectamente selladas.	Por inspección visual se identifican las zonas con grietas sin estar perfectamen-te selladas. Para grietas lineales, el área afectada se calcula como la longitud de las zonas afectadas multiplicada por 0,5 m. Para grietas formando malla, grietas lineales ramificadas o grietas a menos de 0,25 m de otra grieta, el área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	14 días calendario
C – H – 7	Losas fracturadas.	Losas fracturadas en más de 3 partes mediante fisuras cuya profundidad alcance a la totalidad del espesor de la losa.	Porcentaje máximo de área con losas fractu-radas.	Por inspección visual y cateos se identifican las zonas de losas fracturadas. El área afectada se calcula como el área de las losas fracturadas.	0%	14 días calendario
C – H – 8	Ascenso o descenso de bordes de losas.	Ascenso o descenso de bordes (longitudinales o transversales) de losas adyacentes.	Porcentaje máximo de área con desnivel en los bordes de losas entre 0,01 y 0,03 m.	Por inspección visual se identifican las zonas con desnivel en los bordes de losas, valiéndose de un nivel de mano que se apoya en el borde de la losa ascendida se mide con una regla el desnivel con relación a la losa descendida, determinándose si se encuentra comprendido entre 0,01 y 0,03 m. El área afectada se calcula como el área de las losas ascendidas más el área de las losas descendidas.	5%	14 días calendario
			Porcentaje máximo de área con desnivel en los bordes de losas superior a 0,03 m.	Por inspección visual se identifican las zonas con desnivel en los bordes de losas, valiéndose de un nivel de mano que se apoya en el borde de la losa ascendida se mide con una regla el desnivel con relación a la losa descendida, determinándose si es superior a 0,03 m. El área afectada se calcula como el área de las losas ascendidas más el área de las losas descendidas.	0%	14 días calendario
C – H – 9(#)	Materiales sueltos.	Materiales finos (tipo suelo o granular, granos u otros) sueltos que afecten la seguridad del tránsito o el escurrimiento de las aguas superficiales.	Porcentaje máximo de área con materiales sueltos.	Por inspección visual se identifican las zonas con materiales sueltos. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	1 día calendario

C – H – 10(#)	Obstáculos.	Obstrucción de la calzada por obstáculos (materiales de derrumbes, vegetación caída, restos de accidentes, juntas de puentes levantadas, animales muertos, basura, etc.) que afecten la circulación y seguridad del tránsito.	Porcentaje máximo de obstrucción del ancho de la calzada por obstáculos.	Por inspección visual se identifican las zonas con obstrucción de la calzada por obstáculos y se mide el ancho afectado.	0%	1 día calendario
C – H – 11	Junta de la calzada y la banquina sin estar perfectamente sellada.	Grietas de más de 0,003 m de ancho entre la calzada y labanquina, selladas con los bordes abiertos o sin sellar.	Porcentaje máximo de la longitud de la junta sin estar perfectamente selladas.	Por inspección visual se identifican las zonas con la junta sin estar perfectamente sellada y se mide la longitud afectada.	0%	14 días calendario
C – H – 12	Desnivel entre la calzada y labanquina.	Borde de la calzada por debajo del borde delabanquina.	Porcentaje máximo de la longitud de borde con desnivel.	Por inspección visual se identifican las zonas con el borde de la calzada por debajo del borde delabanquina. La longitud afectada se determina como la longitud de las zonas afectadas.	0%	14 días calendario
		Borde de la calzada por encima del borde delabanquina.	Porcentaje máximo de la longitud con un desnivel entre 0,01 y 0,03 m.	Por inspección visual se identifican las zonas con el borde de la calzada por encima del borde delabanquina, valiéndose de un nivel de mano que se apoya en el borde de la calzada se mide con una regla el desnivel con relación alabanquina, determinándose si se encuentra comprendido entre 0,01 y 0,03 m. La longitud afectada se determina como la longitud de las zonas afectadas.	10%	14 días calendario
			Porcentaje máximo de la longitud con un desnivel superior a 0,03 m.	Por inspección visual se identifican las zonas con el borde de la calzada por encima del borde de la banquina, valiéndose de un nivel de mano que se apoya en el borde de la calzada se mide con una regla el desnivel con relación a la banquina, determinándose si es superior a 0,03 m. La longitud afectada se determina como la longitud de las zonas afectadas.	0%	14 días calendario
C – H – 13	Deterioros en la juntas de dilatación de los puentes.	Presencia de deterioros en juntas de dilatación (expansión y contracción) de los puentes, como: ▪ separación superior a la de diseño, ▪ desnivel entre sus bordes superior a los 0,005 m, ▪ roturas o desprendimientos de los bordes, ▪ juntas permeables (no estancas).	Porcentaje máximo de longitud de juntas de dilatación del puente con deterioros.	Por inspección visual se identifican la longitud de juntas con deterioros.	10%	14 días calendario
C – H – 14	Índice internacional de Rugosidad (IRI)	▪ Índice Internacional de Rugosidad medido en ambas huellas del carril más externo.	IRI en m/km	Se realizará una medición al año del índice Internacional de Rugosidad con equipo rugosímetro laser. Será medido en ambas huellas del carril más externo para cada sentido de circulación. Los resultados serán presentados en tramos de L=100 m	Aumento de 0,5 m/Km a partir del valor obtenido en la medición de IRI para el Certificado de Terminación de Obras	A criterio de la Fiscalización

Nota

Para la valoración de los parámetros definidos como porcentaje de área o longitud afectada se dividen los tramos en kilómetros y los kilómetros en sectores de 200 m (comenzando en el mojón), evaluándose el parámetro en dichos sectores; adoptando:
- como "área de referencia" la superficie de la(s) calzada(s) del sector, calculada como el ancho medio de la(s) calzada(s) multiplicado por 200 m o 400 m según sea simple o doble vía;
- como "longitud de referencia" la longitud del sector de los dos lados, esto es 400 m o 800 m según sea simple o doble vía.

Para aquellos tramos que de la división en sectores surgiera una fracción inferior a 200 m se definirá un sector especial con dicha fracción, estableciéndose el "área afectada" o la "longitud afectada" en función de la longitud de dicha fracción.

ESTÁNDARES de CALZADA en CONCRETO ASFÁLTICO

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	DESCRIPCIÓN	PARÁMETRO	MÉTODO DE EVALUACIÓN	EXIGENCIA	PLAZO DE REPARACIÓN
C – MA – 1	Reducción del ancho de la calzada.	Reducción permanente del ancho existente de la calzada.	Porcentaje máximo de reducción del ancho de la calzada.	Por inspección visual se identifican las zonas con reducciones del ancho de calzada y se mide el ancho afectado.	0%	14 días calendario
C – MA – 2	Reducción del espesor de pavimento.	Reducción permanente del espesor de pavimento existente de la calzada.	Porcentaje máximo de reducción del espesor de las capas de concreto asfáltico.	Por inspección visual y cateos se identifican las zonas con reducciones de espesor en las capas de concreto asfáltico y se mide el espesor afectado.	0%	14 días calendario
			Porcentaje máximo de reducción del espesor de las capas de material granular.	Por inspección visual y cateos se identifican las zonas con reducciones de espesor en las capas de material granular y se mide el espesor afectado.	0%	14 días calendario
C – MA – 3(#)	Pozos.	Cavidad en la superficie del pavimento de más de 0,04 m de profundidad.	Porcentaje máximo de área con pozos.	Por inspección visual se identifican las zonas con pozos valiéndose de una regla de 1,5 m para medir la profundidad de la cavidad. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	2 días calendario
C – MA – 4	Baches.	Baches, baches mal reparados, y pozos rellenados provisoriamente o con materiales inadecuados.	Porcentaje máximo de área con baches.	Por inspección visual se identifican las zonas con baches, valiéndose de una volqueta cargada para evaluar si tiene movimiento, de una regla de 1,5 m para comparar el nivel con el pavimento adyacente, etc.. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	14 días calendario
C – MA – 5	Grietas piel de cocodrilo sin estar perfectamente selladas.	Grietas de más de 0,003 m de ancho, formando malla, selladas con los bordes abiertos o sin sellar.	Porcentaje máximo de área con grietas piel de cocodrilo sin estar perfectamente selladas.	Por inspección visual se identifican las zonas con grietas piel de cocodrilo sin estar perfectamente selladas. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	14 días calendario
C – MA – 6	Grietas sin estar perfectamente selladas.	Grietas de más de 0,003 m de ancho, sin formar malla, selladas con los bordes abiertos o sin sellar.	Porcentaje máximo de área con grietas sin estar perfectamente selladas.	Por inspección visual se identifican las zonas con grietas sin estar perfectamente selladas. Para grietas lineales, el área afectada se calcula como la longitud de las zonas afectadas multiplicada por 0,5 m. Para grietas ramificadas o grietas a menos de 0,25 m de otra grieta, el área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	14 días calendario
C – MA – 7	Fisuras piel de cocodrilo sin estar perfectamente selladas.	Fisuras de menos de 0,003 m de ancho, formando malla, selladas con los bordes abiertos o sin sellar.	Porcentaje máximo de área con fisuras piel de cocodrilo.	Por inspección visual se identifican las zonas con fisuras piel de cocodrilo sin estar perfectamente selladas. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	2%	14 días calendario
C – MA – 8	Ahuellamientos.	Depresiones longitudinales en la zona de paso del tránsito con una profundidad superior a 0,015 m.	Porcentaje máximo de área con ahuellamientos.	Por inspección visual se identifican las zonas con una profundidad de huella superior a 0,015 m, valiéndose de una regla de 1,5 m que se apoya en los bordes de las huellas para medir luego la máxima profundidad. El área afectada se calcula como la longitud de las zonas afectadas (sumada las dos huellas) multiplicada por 0,5 m.	0%	14 días calendario
C – MA – 9	Hundimientos leves.	Alteraciones del nivel de la superficie del pavimento localizadas de profundidad superior a 0,01 m e inferiores a 0,025 m.	Porcentaje máximo de área con hundimientos leves.	Por inspección visual se identifican las zonas con un hundimiento superior a 0,01 m e inferior a 0,025 m, valiéndose de una regla de 1,5 m que se apoya en los bordes del hundimiento para medir luego la máxima profundidad. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	2%	14 días calendario
C – MA – 10	Hundimientos severos.	Alteraciones del nivel de la superficie del pavimento localizadas de profundidad superior a 0,025 m.	Porcentaje máximo de área con hundimientos severos.	Por inspección visual se identifican las zonas con un hundimiento superior a 0,025 m, valiéndose de una regla de 1,5 m que se apoya en los bordes del hundimiento para medir luego la máxima profundidad. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	14 días calendario
C – MA – 11	Exudaciones leves.	Presencia en la superficie del pavimento de manchas de exceso de asfalto que no cubren totalmente el árido o de manchas de exceso de asfalto que cubren totalmente al árido con un área menor a 0,01 m^2.	Porcentaje máximo de área con exudaciones leves.	Por inspección visual se identifican las zonas con exudaciones leves. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	20%	14 días calendario

C – MA – 12	Exudaciones severas.	Presencia en la superficie del pavimento de manchas de exceso de asfalto que cubren totalmente al árido con un área mayor a 0,01 m^2.	Porcentaje máximo de área con exudaciones severas.	Por inspección visual se identifican las zonas con exudaciones severas. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	14 días calendario
C – MA – 13	Desprendimientos leves.	Pérdida del mastic arena – asfalto que deja expuesto más de la mitad del diámetro de los áridos (de más de 0,0125 m de diámetro).	Porcentaje máximo de área con desprendimientos leves.	Por inspección visual se identifican las zonas con desprendimientos leves. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	25%	14 días calendario
C – MA – 14	Desprendimientos severos.	Pérdida de áridos (de más de 0,0125 m de diámetro) con su correspondiente asfalto.	Porcentaje máximo de área con desprendimientos severos.	Por inspección visual se identifican las zonas con desprendimientos severos. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	14 días calendario
C – MA – 15	Pérdida de homogeneidad por reparaciones.	Reparaciones de la superficie del pavimento de toda índole.	Porcentaje máximo de área con reparaciones.	Por inspección visual se identifican las zonas con reparaciones de toda índole. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero circunscrito a la zona afectada de acuerdo con los criterios establecidos para delimitar cada deterioro.	20%	14 días calendario
C – MA – 16(#)	Materiales sueltos.	Materiales finos (tipo suelo o granular, granos u otros) sueltos que afecten la seguridad del tránsito o el escurrimiento de las aguas superficiales.	Porcentaje máximo de área con materiales sueltos.	Por inspección visual se identifican las zonas con materiales sueltos. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	1 día calendario
C – MA – 17(#)	Obstáculos.	Obstrucción de la calzada por obstáculos (materiales de derrumbes, vegetación caída, restos de accidentes, juntas de puentes levantadas, animales muertos, basura, etc.) que afecten la circulación y seguridad del tránsito.	Porcentaje máximo de obstrucción del ancho de la calzada por obstáculos.	Por inspección visual se identifican las zonas con obstrucción de la calzada por obstáculos y se mide el ancho afectado.	0%	1 día calendario
C – MA – 18	Junta de la calzada y la banquina sin estar perfectamente sellada.	Grietas de más de 0,003 m de ancho entre la calzada y la banquina, selladas con los bordes abiertos o sin sellar.	Porcentaje máximo de la longitud de la junta sin estar perfectamente selladas.	Por inspección visual se identifican las zonas con la junta sin estar perfectamente sellada y se mide la longitud afectada.	5%	14 días calendario
C – MA – 19	Desnivel entre la calzada y la banquina.	Borde de la calzada por debajo del borde de la banquina.	Porcentaje máximo de la longitud de borde con desnivel.	Por inspección visual se identifican las zonas con el borde de la calzada por debajo del borde de la banquina. La longitud afectada se determina como la longitud de las zonas afectadas.	0%	14 días calendario
		Borde de la calzada por encima del borde de la banquina.	Porcentaje máximo de la longitud con un desnivel entre 0,06 y 0,08 m.	Por inspección visual se identifican las zonas con el borde de la calzada por encima del borde de la banquina, valiéndose de un nivel de mano que se apoya en el borde de la calzada se mide con una regla el desnivel con relación a la banquina, determinándose si se encuentra comprendido entre 0,06 y 0,08 m. La longitud afectada se determina como la longitud de las zonas afectadas.	20%	14 días calendario
			Porcentaje máximo de la longitud con un desnivel superior a 0,08 m.	Por inspección visual se identifican las zonas con el borde de la calzada por encima del borde de la banquina, valiéndose de un nivel de mano que se apoya en el borde de la calzada se mide con una regla el desnivel con relación a la banquina, determinándose si es superior a 0,08 m. La longitud afectada se determina como la longitud de las zonas afectadas.	0%	14 días calendario
C – MA – 20	Deterioros en la juntas de dilatación de los puentes.	Presencia de deterioros en juntas de dilatación (expansión y contracción) de los puentes, como: ▪ separación superior a la de diseño, ▪ desnivel entre sus bordes superior a los 0,005 m, ▪ roturas o desprendimientos de los bordes, ▪ juntas permeables (no estancas).	Porcentaje máximo de longitud de juntas de dilatación del puente con deterioros.	Por inspección visual se identifican la longitud de juntas con deterioros.	10%	14 días calendario
C – MA – 21	Índice internacional de Rugosidad (IRI)	▪ Índice Internacional de Rugosidad medido en ambas huellas del carril más externo.	IRI en m/km	Se realizará una medición al año del índice Internacional de Rugosidad con equipo rugosímetro laser. Será medido en ambas huellas del carril más externo para cada sentido de circulación. Los resultados serán presentados en tramos de L=100 m	Aumento de 0,5 m/Km a partir del valor obtenido en la medición de IRI para el Certificado de Terminación de Obras	A criterio de la Fiscalización

Nota

Para la valoración de los parámetros definidos como porcentaje de área o longitud afectada se dividen los tramos en kilómetros y los kilómetros en sectores de 200 m (comenzando en el mojón), evaluándose el parámetro en dichos sectores; adoptando:
- como "área de referencia" la superficie de la(s) calzada(s) del sector, calculada como el ancho medio de la(s) calzada(s) multiplicado por 200 m o 400 m según sea simple o doble vía;
- como "longitud de referencia" la longitud del sector de los dos lados, esto es 400 m o 800 m según sea simple o doble vía.

Para aquellos tramos que de la división en sectores surgiera una fracción inferior a 200 m se definirá un sector especial con dicha fracción, estableciéndose el "área afectada" o la "longitud afectada" en función de la longitud de dicha fracción.

ESTÁNDARES de CALZADA en TRATAMIENTO SUPERFICIAL ASFÁLTICO

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	DESCRIPCIÓN	PARÁMETRO	MÉTODO DE EVALUACIÓN	EXIGENCIA	PLAZO DE REPARACIÓN
C – TB – 1	Reducción del ancho de la calzada.	Reducción permanente del ancho existente de la calzada.	Porcentaje máximo de reducción del ancho de la calzada.	Por inspección visual se identifican las zonas con reducciones del ancho de calzada y se mide el ancho afectado.	0%	14 días calendario
C – TB – 2	Reducción del espesor de pavimento.	Reducción permanente del espesor de pavimento existente de la calzada.	Porcentaje máximo de reducción del espesor del tratamiento superficial asfáltico.	Por inspección visual y cateos se identifican las zonas con reducciones de espesor en el tratamiento superficial asfáltico y se mide el espesor afectado.	0%	14 días calendario
			Porcentaje máximo de reducción del espesor de las capas de material granular.	Por inspección visual y cateos se identifican las zonas con reducciones de espesor en las capas de material granular y se mide el espesor afectado.	0%	14 días calendario
C – TB – 3(#)	Pozos.	Cavidad en la superficie del pavimento de más de 0,04 m de profundidad.	Porcentaje máximo de área con pozos.	Por inspección visual se identifican las zonas con pozos valiéndose de una regla de 1,5 m para medir la profundidad de la cavidad. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	2 días calendario
C – TB – 4	Baches.	Baches, baches mal reparados, y pozos rellenados provisoriamente o con materiales inadecuados.	Porcentaje máximo de área con baches.	Por inspección visual se identifican las zonas con baches, valiéndose de una volqueta cargada para evaluar si tiene movimiento, de una regla de 1,5 m para comparar el nivel con el pavimento adyacente, etc.. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	14 días calendario
C – TB – 5	Grietas piel de cocodrilo sin estar perfectamente selladas.	Grietas de más de 0,003 m de ancho, formando malla, selladas con los bordes abiertos o sin sellar.	Porcentaje máximo de área con grietas piel de cocodrilo sin estar perfectamente selladas.	Por inspección visual se identifican las zonas con grietas piel de cocodrilo sin estar perfectamente selladas. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	14 días calendario
C – TB – 6	Grietas sin estar perfectamente selladas.	Grietas de más de 0,003 m de ancho, sin formar malla, selladas con los bordes abiertos o sin sellar.	Porcentaje máximo de área con grietas sin estar perfectamente selladas.	Por inspección visual se identifican las zonas con grietas sin estar perfectamente selladas. Para grietas lineales, el área afectada se calcula como la longitud de las zonas afectadas multiplicada por 0,5 m. Para grietas ramificadas o grietas a menos de 0,25 m de otra grieta, el área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	14 días calendario
C – TB – 7	Fisuras piel de cocodrilo sin estar perfectamente selladas.	Fisuras de menos de 0,003 m de ancho, formando malla, selladas con los bordes abiertos o sin sellar.	Porcentaje máximo de área con fisuras piel de cocodrilo.	Por inspección visual se identifican las zonas con fisuras piel de cocodrilo sin estar perfectamente selladas. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	3%	14 días calendario
C – TB – 8	Ahuellamientos.	Depresiones longitudinales en la zona de paso del tránsito con una profundidad superior a 0,015 m.	Porcentaje máximo de área con ahuellamientos.	Por inspección visual se identifican las zonas con una profundidad de huella superior a 0,015 m, valiéndose de una regla de 1,5 m que se apoya en los bordes de las huellas para medir luego la máxima profundidad. El área afectada se calcula como la longitud de las zonas afectadas (sumada las dos huellas) multiplicada por 0,5 m.	0%	14 días calendario
C – TB – 9	Hundimientos leves.	Alteraciones del nivel de la superficie del pavimento localizadas de profundidad superior a 0,01 m e inferiores a 0,025 m.	Porcentaje máximo de área con hundimientos leves.	Por inspección visual se identifican las zonas con un hundimiento superior a 0,01 m e inferior a 0,025 m, valiéndose de una regla de 1,5 m que se apoya en los bordes del hundimiento para medir luego la máxima profundidad. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	3%	14 días calendario
C – TB – 10	Hundimientos severos.	Alteraciones del nivel de la superficie del pavimento localizadas de profundidad superior a 0,025 m.	Porcentaje máximo de área con hundimientos severos.	Por inspección visual se identifican las zonas con un hundimiento superior a 0,025 m, valiéndose de una regla de 1,5 m que se apoya en los bordes del hundimiento para medir luego la máxima profundidad. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	14 días calendario
C – TB – 11	Exudaciones leves.	Presencia en la superficie del pavimento de manchas de exceso de asfalto que no cubren totalmente el árido o de manchas de exceso de asfalto que cubren totalmente al árido con un área menor a 0,01 m^2.	Porcentaje máximo de área con exudaciones leves.	Por inspección visual se identifican las zonas con exudaciones leves. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	25%	14 días calendario

C – TB – 12	Exudaciones severas.	Presencia en la superficie del pavimento de manchas de exceso de asfalto que cubren totalmente al árido con un área mayor a 0,01 m^2.	Porcentaje máximo de área con exudaciones severas.	Por inspección visual se identifican las zonas con exudaciones severas. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	14 días calendario
C – TB – 13	Desprendimientos severos.	Pérdida de áridos (de más de 0,0125 m de diámetro) con su correspondiente asfalto.	Porcentaje máximo de área con desprendimientos severos.	Por inspección visual se identifican las zonas con desprendimientos severos. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	14 días calendario
C – TB – 14	Pérdida de homogeneidad por reparaciones.	Reparaciones de la superficie del pavimento de toda índole.	Porcentaje máximo de área con reparaciones.	Por inspección visual se identifican las zonas con reparaciones de toda índole. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero circunscrito a la zona afectada de acuerdo con los criterios establecidos para delimitar cada deterioro.	25%	14 días calendario
C – TB – 15(#)	Materiales sueltos.	Materiales finos (tipo suelo o granular, granos u otros) sueltos que afecten la seguridad del tránsito o el escurrimiento de las aguas superficiales.	Porcentaje máximo de área con materiales sueltos.	Por inspección visual se identifican las zonas con materiales sueltos. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	1 día calendario
C – TB – 16(#)	Obstáculos.	Obstrucción de la calzada por obstáculos (materiales de derrumbes, vegetación caída, restos de accidentes, juntas de puentes levantadas, animales muertos, basura, etc.) que afecten la circulación y seguridad del tránsito.	Porcentaje máximo de obstrucción del ancho de la calzada por obstáculos.	Por inspección visual se identifican las zonas con obstrucción de la calzada por obstáculos y se mide el ancho afectado.	0%	1 día calendario
C – TB – 17	Junta de la calzada y la banquina sin estar perfectamente sellada.	Grietas de más de 0,003 m de ancho entre la calzada y la banquina, selladas con los bordes abiertos o sin sellar.	Porcentaje máximo de la longitud de la junta sin estar perfectamente selladas.	Por inspección visual se identifican las zonas con la junta sin estar perfectamente sellada y se mide la longitud afectada.	5%	14 días calendario
C – TB – 18	Desnivel entre la calzada y la banquina.	Borde de la calzada por debajo del borde de la banquina.	Porcentaje máximo de la longitud de borde con desnivel.	Por inspección visual se identifican las zonas con el borde de la calzada por debajo del borde de la banquina. La longitud afectada se determina como la longitud de las zonas afectadas.	0%	14 días calendario
		Borde de la calzada por encima del borde de la banquina.	Porcentaje máximo de la longitud con un desnivel entre 0,06 y 0,08 m.	Por inspección visual se identifican las zonas con el borde de la calzada por encima del borde de la banquina, valiéndose de un nivel de mano que se apoya en el borde de la calzada se mide con una regla el desnivel con relación a la banquina, determinándose si se encuentra comprendido entre 0,06 y 0,08 m. La longitud afectada se determina como la longitud de las zonas afectadas.	20%	14 días calendario
			Porcentaje máximo de la longitud con un desnivel superior a 0,08 m.	Por inspección visual se identifican las zonas con el borde de la calzada por encima del borde de la banquina, valiéndose de un nivel de mano que se apoya en el borde de la calzada se mide con una regla el desnivel con relación a la banquina, determinándose si es superior a 0,08 m. La longitud afectada se determina como la longitud de las zonas afectadas.	0%	14 días calendario
C – TB – 19	Deterioros en la juntas de dilatación de los puentes.	Presencia de deterioros en juntas de dilatación (expansión y contracción) de los puentes, como: ▪ separación superior a la de diseño, ▪ desnivel entre sus bordes superior a los 0,005 m, ▪ roturas o desprendimientos de los bordes, ▪ juntas permeables (no estancas).	Porcentaje máximo de longitud de juntas de dilatación del puente con deterioros.	Por inspección visual se identifican la longitud de juntas con deterioros.	10%	14 días calendario
C – TB – 20	Índice internacional de Rugosidad (IRI)	▪ Índice Internacional de Rugosidad medido en ambas huellas del carril más externo.	IRI en m/km	Se realizará una medición al año del índice Internacional de Rugosidad con equipo rugosímetro laser. Será medido en ambas huellas del carril más externo para cada sentido de circulación. Los resultados serán presentados en tramos de L=100 m	Aumento de 0,5 m/Km a partir del valor obtenido en la medición de IRI para el Certificado de Terminación de Obras	A criterio de la Fiscalización

Nota

Para la valoración de los parámetros definidos como porcentaje de área o longitud afectada se dividen los tramos en kilómetros y los kilómetros en sectores de 200 m (comenzando en el mojón), evaluándose el parámetro en dichos sectores; adoptando:
- como "área de referencia" la superficie de la(s) calzada(s) del sector, calculada como el ancho medio de la(s) calzada(s) multiplicado por 200 m o 400 m según sea simple o doble vía;
- como "longitud de referencia" la longitud del sector de los dos lados, esto es 400 m o 800 m según sea simple o doble vía.

Para aquellos tramos que de la división en sectores surgiera una fracción inferior a 200 m se definirá un sector especial con dicha fracción, estableciéndose el "área afectada"o la "longitud afectada" en función de la longitud de dicha fracción.

ESTÁNDARES de BANQUINAS en CONCRETO HIDRÁULICO

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	DESCRIPCIÓN	PARÁMETRO	MÉTODO DE EVALUACIÓN	EXIGENCIA	PLAZO DE REPARACIÓN
B – H – 1	Reducción del ancho de las banquinas.	Reducción permanente del ancho existentede las banquinas.	Porcentaje máximo de reducción del ancho de las banquinas.	Por inspección visual se identifican las zonas con reducciones del ancho de la banquina y se mide el ancho afectado.	0%	14 días calendario
B – H – 2	Reducción del espesor de pavimento.	Reducción permanente del espesor de pavimento existente de las banquinas.	Porcentaje máximo de reducción del espesor de la capa de concreto hidráulico.	Por inspección visual y cateos se identifican las zonas con reducciones de espesor en la capa de concreto hidráulico y se mide el espesor afectado.	0%	14 días calendario
			Porcentaje máximo de reducción del espesor de las capas de material granular (tratado o sin tratar con cemento).	Por inspección visual y cateos se identifican las zonas con reducciones de espesor en las capas de material granular (tratado o sin tratar con cemento) y se mide el espesor afectado.	0%	14 días calendario
B – H – 3(#)	Pozos.	Cavidad en la superficie del pavimento de más de 0,04 m de profundidad.	Porcentaje máximo de área con pozos.	Por inspección visual se identifican las zonas con pozos valiéndose de una regla de 1,5 m para medir la profundidad de la cavidad. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	2 días calendario
B – H – 4	Baches.	Baches, baches mal reparados, y pozos rellenados provisoriamente o con materiales inadecuados.	Porcentaje máximo de área con baches.	Por inspección visual se identifican las zonas con baches, valiéndose de una volqueta cargada para evaluar si tiene movimiento, de una regla de 1,5 m para comparar el nivel con el pavimento adyacente, etc.. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	14 días calendario
B – H – 5	Juntas sin estar perfecta-mente selladas.	Juntas selladas con los bordes abiertos o sin sellar.	Porcentaje máximo de área con juntas sin estar perfectamente selladas.	Por inspección visual se identifican las zonas con juntas sin estar perfectamen-te selladas. El área afectada se calcula como la longitud de las zonas afectadas multiplica-da por 0,5 m.	1%	14 días calendario
B – H – 6	Grietas sin estar perfecta-mente selladas.	Grietas de más de 0,003 m de ancho, selladas con los bordes abiertos o sin sellar.	Porcentaje máximo de área con grietas sin estar perfectamente selladas.	Por inspección visual se identifican las zonas con grietas sin estar perfectamen-te selladas. Para grietas lineales, el área afectada se calcula como la longitud de las zonas afectadas multiplicada por 0,5 m. Para grietas formando malla, grietas lineales ramificadas o grietas a menos de 0,25 m de otra grieta, el área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	1%	14 días calendario
B – H – 7(#)	Materiales sueltos.	Materiales finos (tipo suelo o granular, granos u otros) sueltos que afecten la seguridad del tránsito o el escurrimiento de las aguas superficiales.	Porcentaje máximo de área con materiales sueltos formando una capa de espesor inferior a 0,01 m.	Por inspección visual se identifican las zonas con materiales sueltos formando una capa de espesor inferior a 0,01 m. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	5%	2 días calendario
			Porcentaje máximo de área con materiales sueltos formando una capa de espesor superior a 0,01 m.	Por inspección visual se identifican las zonas con materiales sueltos formando una capa de espesor superior a 0,01 m. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	2 días calendario
B – H – 8(#)	Obstáculos.	Obstrucción de la banquina por obs-táculos (materiales de derrumbes, vegetación caída, restos de accidentes, animales muertos, basura, etc.) que afecten la circulación y seguridad del tránsito.	Porcentaje máximo de obstrucción del ancho de la banquina por obstáculos.	Por inspección visual se identifican las zonas con obstrucción de la banquina por obstáculos y se mide el ancho afectado.	0%	2 días calendario
B – H – 9	Desnivel entre la banquina y el talud.	Borde de la banquina por debajo del borde del talud.	Porcentaje máximo de la longitud de borde con desnivel.	Por inspección visual se identifican las zonas con el borde de la banquina por debajo del borde del talud. La longitud afectada se determina como la longitud de las zonas afectadas.	0%	14 días calendario

		Borde de la banquina por encima del borde del talud.	Porcentaje máximo de la longitud con un desnivel superior a 0,03 m.	Por inspección visual se identifican las zonas con el borde de la banquina por encima del borde del talud, valiéndose de un nivel de mano que se apoya en el borde de la banquina se mide con una regla el desnivel con relación al talud, determinándose si es superior a 0,05 m. La longitud afectada se determina como la longitud de las zonas afectadas.	0%	14 días calendario

Nota Para la valoración de los parámetros definidos como porcentaje de área se dividen los tramos en kilómetros y los kilómetros en sectores de 200 m (comenzando en el mojón), evaluándose el parámetro en dichos sectores; adoptando como "área de referencia" la superficie de las banquinas del sector, calculada como el ancho medio de las banquinasmultiplicado por 400 m o 800 m según sea simple o doble vía.
Para aquellos tramos que de la división en sectores surgiera una fracción inferior a 200 m se definirá un sector especial con dicha fracción, estableciéndose el "área afectada" en función de la longitud de dicha fracción.

ESTÁNDARES de BANQUINAS en CONCRETO ASFÁLTICO

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	DESCRIPCIÓN	PARÁMETRO	MÉTODO DE EVALUACIÓN	EXIGENCIA	PLAZO DE REPARACIÓN
B – MA – 1	Reducción del ancho de las banquinas.	Reducción permanente del ancho existente de las banquinas.	Porcentaje máximo de reducción del ancho de las banquinas.	Por inspección visual se identifican las zonas con reducciones del ancho de la banquina y se mide el ancho afectado.	10%	14 días calendario
B – MA – 2	Reducción del espesor de pavimento.	Reducción permanente del espesor de pavimento existente de las banquinas.	Porcentaje máximo de reducción del espesor de las capas de concreto asfáltico.	Por inspección visual y cateos se identifican las zonas con reducciones de espesor en las capas de concreto asfáltico y se mide el espesor afectado.	0%	14 días calendario
			Porcentaje máximo de reducción del espesor de las capas de material granular.	Por inspección visual y cateos se identifican las zonas con reducciones de espesor en las capas de material granular y se mide el espesor afectado.	0%	14 días calendario
B – MA – 3(#)	Pozos.	Cavidad en la superficie del pavimento de más de 0,04 m de profundidad.	Porcentaje máximo de área con pozos.	Por inspección visual se identifican las zonas con pozos valiéndose de una regla de 1,5 m para medir la profundidad de la cavidad. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	2 días calendario
B – MA – 4	Baches.	Baches, baches mal reparados, y pozos rellenados provisoriamente o con materiales inadecuados.	Porcentaje máximo de área con baches.	Por inspección visual se identifican las zonas con baches, valiéndose de una volqueta cargada para evaluar si tiene movimiento, de una regla de 1,5 m para comparar el nivel con el pavimento adyacente, etc.. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	14 días calendario
B – MA – 5	Grietas piel de cocodrilo sin estar perfectamente selladas.	Grietas de más de 0,003 m de ancho, formando malla, selladas con los bordes abiertos o sin sellar.	Porcentaje máximo de área con grietas piel de cocodrilo sin estar perfectamente selladas.	Por inspección visual se identifican las zonas con grietas piel de cocodrilo sin estar perfectamente selladas. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	1%	14 días calendario
B – MA – 6	Grietas sin estar perfectamente selladas.	Grietas de más de 0,003 m de ancho, sin formar malla, selladas con los bordes abiertos o sin sellar.	Porcentaje máximo de área con grietas sin estar perfectamente selladas.	Por inspección visual se identifican las zonas con grietas sin estar perfectamente selladas. Para grietas lineales, el área afectada se calcula como la longitud de las zonas afectadas multiplicada por 0,5 m. Para grietas ramificadas o grietas a menos de 0,25 m de otra grieta, el área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	1%	14 días calendario
B – MA – 7	Fisuras piel de cocodrilo sin estar perfectamente selladas.	Fisuras de menos de 0,003 m de ancho, formando malla, selladas con los bordes abiertos o sin sellar.	Porcentaje máximo de área con fisuras piel de cocodrilo.	Por inspección visual se identifican las zonas con fisuras piel de cocodrilo sin estar perfectamente selladas. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	5%	14 días calendario
B – MA – 8(#)	Materiales sueltos.	Materiales finos (tipo suelo o granular, granos u otros) sueltos que afecten la seguridad del tránsito o el escurrimiento de las aguas superficiales.	Porcentaje máximo de área con materiales sueltos formando una capa de espesor inferior a 0,01 m.	Por inspección visual se identifican las zonas con materiales sueltos formando una capa de espesor inferior a 0,01 m. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	5%	2 días calendario
			Porcentaje máximo de área con materiales sueltos formando una capa de espesor superior a 0,01 m.	Por inspección visual se identifican las zonas con materiales sueltos formando una capa de espesor superior a 0,01 m. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	2 días calendario
B – MA –9(#)	Obstáculos.	Obstrucción de la banquina por obstáculos (materiales de derrumbes, vegetación caída, restos de accidentes, animales muertos, basura, etc.) que afecten la circulación y seguridad del tránsito.	Porcentaje máximo de obstrucción del ancho de la banquina por obstáculos.	Por inspección visual se identifican las zonas con obstrucción de la banquina por obstáculos y se mide el ancho afectado.	0%	2 días calendario

B – MA – 10	Desnivel entre la banquina y el talud.	Borde de la banquina por debajo del borde del talud.	Porcentaje máximo de la longitud de borde con desnivel.	Por inspección visual se identifican las zonas con el borde de la banquina por debajo del borde del talud. La longitud afectada se determina como la longitud de las zonas afectadas.	0%	14 días calendario
		Borde de la banquina por encima del borde del talud.	Porcentaje máximo de la longitud con un desnivel superior a 0,03 m.	Por inspección visual se identifican las zonas con el borde de la banquina por encima del borde del talud, valiéndose de un nivel de mano que se apoya en el borde de la banquina se mide con una regla el desnivel con relación al talud, determinándose si es superior a 0,05 m. La longitud afectada se determina como la longitud de las zonas afectadas.	0%	14 días calendario

Nota

Para la valoración de los parámetros definidos como porcentaje de área se dividen los tramos en kilómetros y los kilómetros en sectores de 200 m (comenzando en el mojón), evaluándose el parámetro en dichos sectores; adoptando como “área de referencia” la superficie de las banquinas del sector, calculada como el ancho medio de las banquinas multiplicado por 400 m o 800 m según sea simple o doble vía.
Para aquellos tramos que de la división en sectores surgiera una fracción inferior a 200 m se definirá un sector especial con dicha fracción, estableciéndose el “área afectada” en función de la longitud de dicha fracción.

ESTÁNDARES de BANQUINAS en TRATAMIENTO SUPERFICIAL ASFÁLTICO

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	DESCRIPCIÓN	PARÁMETRO	MÉTODO DE EVALUACIÓN	EXIGENCIA	PLAZO DE REPARACIÓN
B – TB – 1	Reducción del ancho de las banquinas.	Reducción permanente del ancho existente de las banquinas.	Porcentaje máximo de reducción del ancho de las banquinas.	Por inspección visual se identifican las zonas con reducciones del ancho de la banquina y se mide el ancho afectado.	10%	14 días calendario
B – TB – 2	Reducción del espesor de pavimento.	Reducción permanente del espesor de pavimento existente de las banquinas.	Porcentaje máximo de reducción del espesor del tratamiento superficial asfáltico.	Por inspección visual y cateos se identifican las zonas con reducciones de espesor en el tratamiento superficial asfáltico y se mide el espesor afectado.	0%	14 días calendario
			Porcentaje máximo de reducción del espesor de las capas de material granular.	Por inspección visual y cateos se identifican las zonas con reducciones de espesor en las capas de material granular y se mide el espesor afectado.	0%	14 días calendario
B – TB – 3(#)	Pozos.	Cavidad en la superficie del pavimento de más de 0,04 m de profundidad.	Porcentaje máximo de área con pozos.	Por inspección visual se identifican las zonas con pozos valiéndose de una regla de 1,5 m para medir la profundidad de la cavidad. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	2 días calendario
B – TB – 4	Baches.	Baches, baches mal reparados, y pozos rellenados provisoriamente o con materiales inadecuados.	Porcentaje máximo de área con baches.	Por inspección visual se identifican las zonas con baches, valiéndose de una volqueta cargada para evaluar si tiene movimiento, de una regla de 1,5 m para comparar el nivel con el pavimento adyacente, etc.. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	14 días calendario
B – TB – 5	Grietas piel de cocodrilo sin estar perfectamente selladas.	Grietas de más de 0,003 m de ancho, formando malla, selladas con los bordes abiertos o sin sellar.	Porcentaje máximo de área con grietas piel de cocodrilo sin estar perfectamente selladas.	Por inspección visual se identifican las zonas con grietas piel de cocodrilo sin estar perfectamente selladas. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	1%	14 días calendario
B – TB – 6	Grietas sin estar perfectamente selladas.	Grietas de más de 0,003 m de ancho, sin formar malla, selladas con los bordes abiertos o sin sellar.	Porcentaje máximo de área con grietas sin estar perfectamente selladas.	Por inspección visual se identifican las zonas con grietas sin estar perfectamente selladas. Para grietas lineales, el área afectada se calcula como la longitud de las zonas afectadas multiplicada por 0,5 m. Para grietas ramificadas o grietas a menos de 0,25 m de otra grieta, el área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	1%	14 días calendario
B – TB – 7	Fisuras piel de cocodrilo sin estar perfectamente selladas.	Fisuras de menos de 0,003 m de ancho, formando malla, selladas con los bordes abiertos o sin sellar.	Porcentaje máximo de área con fisuras piel de cocodrilo.	Por inspección visual se identifican las zonas con fisuras piel de cocodrilo sin estar perfectamente selladas. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	5%	14 días calendario
B – TB – 8(#)	Materiales sueltos.	Materiales finos (tipo suelo o granular, granos u otros) sueltos que afecten la seguridad del tránsito o el escurrimiento de las aguas superficiales.	Porcentaje máximo de área con materiales sueltos formando una capa de espesor inferior a 0,01 m.	Por inspección visual se identifican las zonas con materiales sueltos formando una capa de espesor inferior a 0,01 m. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	5%	2 días calendario
			Porcentaje máximo de área con materiales sueltos formando una capa de espesor superior a 0,01 m.	Por inspección visual se identifican las zonas con materiales sueltos formando una capa de espesor superior a 0,01 m. El área afectada se calcula como el área del cuadrilátero (de lados paralelos y perpendiculares al eje de la calzada) circunscrito a la zona afectada.	0%	2 días calendario
B – TB – 9(#)	Obstáculos.	Obstrucción de la banquina por obstáculos (materiales de derrumbes, vegetación caída, restos de accidentes, animales muertos, basura, etc.) que afecten la circulación y seguridad del tránsito.	Porcentaje máximo de obstrucción del ancho de la banquina por obstáculos.	Por inspección visual se identifican las zonas con obstrucción de la banquina por obstáculos y se mide el ancho afectado.	0%	2 días calendario
B – TB – 10	Desnivel entre la banquina y el talud.	Borde de la banquina por debajo del borde del talud.	Porcentaje máximo de la longitud de borde con desnivel.	Por inspección visual se identifican las zonas con el borde de la banquina por debajo del borde del talud. La longitud afectada se determina como la longitud de las zonas afectadas.	0%	14 días calendario

		Borde de la banquina por encima del borde del talud.	Porcentaje máximo de la longitud con un desnivel superior a 0,03 m.	Por inspección visual se identifican las zonas con el borde de la banquina por encima del borde del talud, valiéndose de un nivel de mano que se apoya en el borde de la banquina se mide con una regla el desnivel con relación al talud, determinándose si es superior a 0,05 m. La longitud afectada se determina como la longitud de las zonas afectadas.	0%	14 días calendario

Nota Para la valoración de los parámetros definidos como porcentaje de área se dividen los tramos en kilómetros y los kilómetros en sectores de 200 m (comenzando en el mojón), evaluándose el parámetro en dichos sectores; adoptando como "área de referencia" la superficie de las banquinas del sector, calculada como el ancho medio de las banquinas multiplicado por 400 m o 800 m según sea simple o doble vía.
Para aquellos tramos que de la división en sectores surgiera una fracción inferior a 200 m se definirá un sector especial con dicha fracción, estableciéndose el "área afectada" en función de la longitud de dicha fracción.

ESTÁNDARES de DRENAJES– ALCANTARILLAS

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	DESCRIPCIÓN	PARÁMETRO	MÉTODO DE EVALUACIÓN	EXIGENCIA	PLAZO DE REPARACIÓN
D – A – 1(#)	Obstrucciones interiores al escurrimiento de las aguas.	Presencia de elementos extraños en el interior que impidan, obstaculicen o alteren el escurrimiento de las aguas (empalizadas, rocas, sedimentos, etc.).	Porcentaje máximo de altura obstruida.	Por inspección visual se identifica la zona con mayor obstrucción y se mide su altura.	20%	2 días calendario
D – A – 2	Deterioros estructurales.	Presencia de deterioros en la estructura (de mampostería, metal, concreto) como grietas, roturas con desplaza-miento o desprendimiento, pérdida de secciones, armaduras expuestas, oxidaciones (cuando aplique según el tipo de material), etc..		Por inspección visual se identifican las zonas con deterioros estructurales.	No se admitirán deterioros estruc-turales.	14 días calendario
D – A – 3	Deterioros del área adya-cente.	Presencia de deterioros en el área de terraplén (revestimientos de suelo, suelo cemento, mampostería, concreto hidráulico) adyacente como erosiones, socavaciones, roturas, hundimientos, faltantes, etc..		Por inspección visual se identifican las zonas con deterioros en el área de terraplén adyacente.	No se admitirán deterioros en el área de terraplén adyacente.	14 días calendario

Ancho de las alcantarillas igual o mayor al ancho de banquina

ESTÁNDARES de DRENAJES– CUNETAS

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	DESCRIPCIÓN	PARÁMETRO	MÉTODO DE EVALUACIÓN	EXIGENCIA	PLAZO DE REPARACIÓN
D – C – 1(#)	Obstrucciones al escurrimiento de las aguas.	Presencia de elementos extraños en las cunetas que impidan, obstaculicen o alteren el escurrimiento de las aguas (empalizadas, rocas, sedimentos, etc.).	Porcentaje máximo de altura obstruida.	Por inspección visual se identifica la zona con mayor obstrucción y se mide su altura, relacionándola con la profundidad de la cuneta.	20%	2 días calendario
D – C – 2	Deterioros en el perfil.	Presencia de erosiones en las cunetas sin revestir.		Por inspección visual se identifican las zonas con deterioros en el perfil.	No se admitirán deterioros en el perfil.	14 días calendario
D – C – 3	Deterioros estructurales.	Presencia de deterioros en la estructura (de mampostería, concreto) de las cunetas revestidas, cordones – cuneta y bordillos como grietas, roturas con desplazamiento o pérdida de secciones, etc.		Por inspección visual se identifican las zonas con deterioros estructurales.	No se admitirán deterioros estructurales.	14 días calendario

ESTÁNDARES de SEGURIDAD VIAL – SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	DESCRIPCIÓN	PARÁMETRO	MÉTODO DE EVALUACIÓN	EXIGENCIA	PLAZO DE REPARACIÓN
SV – H – 1(#)	Elementos faltantes.	Elementos faltantes o con restricciones severas a su visibilidad.		Por inspección visual se identifican los elementos faltantes.	No se admitirán elementos faltantes.	7 días calendario
SV – H – 2	Elementos defectuosos.	Defecto en los códigos de colores (blanco / amarillo) o tipo (continua / punteada) de las líneas con respecto a lo especificado.		Por inspección visual se identifican los elementos con códigos de colores y tipo de línea defectuosos.	No se admitirán elementos con códigos de colores y tipo de líneas defectuosos.	14 días calendario
		Defecto en el color aplicado respecto a lo especificado		Por inspección visual se identifican los elementos con el color defectuosos.	No se admitirán elementos con el color defectuosos.	14 días calendario
		Defecto en las dimensiones (con sus tolerancias) de las líneas con respecto a lo especificado.	Apartamiento en las dimensiones de cada tipo de línea.	Para determinar las dimensiones de cada tipo de línea se realizan 3 medicio-nes de cada dimensión por cada 200 m de carretera (eligiendo aleatoriamente los lugares) promediando los resultados y calculando los apartamientos de cada dimensión.	No se admitirán apartamientos en las dimensiones que superen las tolerancias especificadas.	14 días calendario
SV – H – 3	Elementos deteriorados.	Visibilidad diurna insuficiente.	Coeficiente de deterioro máximo de cada tipo de línea.	Para determinar el coeficiente de deterioro de cada tipo de línea se realizan 3 determinaciones por cada 200 m de carretera (eligiendo aleatoriamente los lugares) promediándose los resultados. El coeficiente de deterioro se obtiene: ▪ calificando el deterioro de cada cuadrado de 0,05 m x 0,05 m de una plantilla de 2 x 5 cuadrados según el siguiente criterio: ▪ sin deterioros: 0 puntos, ▪ con deterioros menores: 0,5 puntos, ▪ con deterioros importantes: 1 punto; ▪ sumando los puntos asignados y multiplicando por 10 se obtiene el coefi-ciente de deterioro.	20%	14 días calendario
		Visibilidad nocturna insuficiente.	Coeficiente de reflexión mínimo de cada tipo de línea.	Para determinar el coeficiente de reflexión de cada tipo de línea se realizan 3 determinaciones por cada 200 m de carretera (eligiendo aleatoriamente los lugares) promediándose los resultados. El coeficiente de reflexión se obtiene mediante un retroreflectómetro con un ángulo de incidencia de 86,5° y un ángulo de observación de 1,5°.	Líneas de color blanco: 150 mcd/lx/m^2 líneas de color amarillo: 100 mcd/lx/m^2	14 días calendario

Nota

El estándar vinculado con los elementos faltantes se evaluará de la siguiente forma: a) durante la segunda etapa del plazo de puesta se evaluará con relación a la señalización existente al momento de la incorporación de cada tramo al contrato; y b) durante el plazo de mantenimiento se evaluará en relación al diseño aprobado.

El estándar vinculado con elementos defectuosos se evaluará en relación con lo establecido en las especificaciones generales y particulares contenidas en los anexos y las prácticas del buen arte para aquellos casos en que hubiera un vacío en las anteriores normas.

ESTÁNDARES de SEGURIDAD VIAL – SEÑALIZACIÓN VERTICAL

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	DESCRIPCIÓN	PARÁMETRO	MÉTODO DE EVALUACIÓN	EXIGENCIA	PLAZO DE REPARACIÓN
SV – V – 1(#)	Elementos faltantes.	Elementos faltantes o con restricciones severas a su visibilidad.		Por inspección visual se identifican los elementos faltantes.	No se admitirán elementos faltantes.	Señales informativas y mojones de referencia: 7 días calendario otras señales: 2 días calendario
SV – V – 2	Señales defectuosas o deterioradas.	Presencia de señales defectuosas con respecto a lo especificado en lo referente a los diseños de las leyendas y símbolos; los colores, formas y tamaños de las placas; la ubicación (en alejamiento lateral y altura); los materiales de fabricación; etc..		Por inspección visual se identifican las señales defectuosas.	No se admitirán señales defectuosas.	14 días calendario
		Presencia de señales deterioradas, como: ▪ placas con más de tres dobleces, o con un doblez siempre que sea superior a 0,1 m, ▪ placas con más de cinco deterioros (como perforaciones de bala, puntos de oxido, roturas del papel reflectivo, etc.) o con menos deterioros cuando comprometan la lectura del mensaje, ▪ placas con más de tresreparaciones de deterioros o con menos deterioros cuando comprometan la lectura del mensaje, ▪ placas con deficiencias en el pintado del anverso, ▪ placas con ausencia o deterioro de las pestañas o las costillas rigidizantes cuando posean de fábrica, ▪ placas con restricciones a su visibilidad (como suciedad de polvo, afiches pegados, pintadas, vegetación u otros obstáculos en el entorno, etc.).		Por inspección visual se identifican las señales deterioradas.	No se admitirán señales deterioradas.	Señales informativas y mojones de referencia: 7 días calendario otras señales: 2 días calendario.
		Visibilidad nocturna insuficiente de las señales.	Antigüedad máxima de fabricación o un cierto coeficiente de reflexión mínimo del mensaje de las señales.	Por inspección visual se verifica la fecha de fabricación del mensaje y se calcula la antigüedad de fabricación. Para determinar el coeficiente de reflexión de un mensaje se realizan 3 determinaciones de cada señal (eligiendo aleatoriamente los lugares) promediándose los resultados. El coeficiente de reflexión se obtiene mediante un retroreflectómetro con un ángulo de incidencia de -4° y un ángulo de observación de 0,2°.	No se admitirán señales con mensajes de más de 3 años de antigüedad, salvo que el Contratista pruebe que el coeficiente de reflexión es superior a: ▪ fondo amarillo: 348 cd/lx/m^2, ▪ fondo blanco: 464 cd/lx/m^2, ▪ fondo rojo: 70 cd/lx/m^2, ▪ fondo verde: 46 cd/lx/m^2, ▪ fondo azul: 21 cd/lx/m^2.	14 días calendario

SV – V – 3	Elementos de fijación de las señales a los postes deteriorados.	Presencia de elementos de fijación de las señales a los postes (como pernos, tuercas y arandelas) deteriorados, faltantes (total o parcial) o desajustados que provoquen placas flojas o desajustadas.		Por inspección visual se identifican los elementos de fijación de las señales a los postes deteriorados.	No se admitirán elementos de fijación de las señales a los postes deteriorados.	14 días calendario
SV – V – 4	Postes defectuosos o deteriorados.	Presencia de postes defectuosos con respecto a lo especificado en lo referente a los materiales de fabricación; las formas y dimensiones, los colores; etc..		Por inspección visual se identifican los postes defectuosos.	No se admitirán postes defectuosos.	14 días calendario
		Presencia de postes deteriorados, como: ▪ postes con deficiencias en la colocación como ubicación, verticalidad, etc., ▪ postes con deficiencias en el pintado cuando alguna vez hayan estado pintados, ▪ postes con defectos como roturas, dobleces, rajaduras u otros deterioros según el tipo de material, ▪ postes con restricciones a su visibilidad (como suciedad de polvo, afiches pegados, pintadas, vegetación u otros obstáculos en el entorno, etc.).		Por inspección visual se identifican los postes deteriorados.	No se admitirán postes deteriorados.	14 días calendario

Nota

El estándar vinculado con los elementos faltantes se evaluará de la siguiente forma: a) durante la segunda etapa del plazo de puesta se evaluará con relación a la señalización existente al momento de la incorporación de cada tramo al contrato; y b) durante el plazo de mantenimiento se evaluará en relación al diseño aprobado.

Los estándares vinculados con elementos defectuosos se evaluarán en relación con lo establecido en las especificaciones generales y particulares contenidas en los anexos y las prácticas del buen arte para aquellos casos en que hubiera un vacío en las anteriores normas.

ESTÁNDARES de SEGURIDAD VIAL - ELEMENTOS DE ENCARRILAMIENTO Y CONTENCIÓN

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	DESCRIPCIÓN	PARÁMETRO	MÉTODO DE EVALUACIÓN	EXIGENCIA	PLAZO DE REPARACIÓN
SV – E – 1(#)	Elementos faltantes.	Elementos faltantes o con restricciones severas a su funcionalidad.		Por inspección visual se identifican los elementos faltantes.	No se admitirán elementos faltantes.	2 días calendario
SV – E – 2	Delineadores deficientemente colocados o deteriorados.	Presencia de delineadores (usualmente llamados delineadores) deficientemente colocados o deteriorados, como: ▪ deficiencias en la colocación como ubicación, verticalidad, separación entre elementos, etc., ▪ deterioros en la estructura como roturas, desplazamiento o pérdida de secciones, etc., ▪ deterioros en los elementos reflectivos (Tipo XI de la ASTM D 4958-09), ▪ restricciones a su visibilidad (como suciedad de polvo, afiches pegados, pintadas, vegetación u otros obstáculos en el entorno, etc.).	Porcentaje máximo de la cantidad de delineadores deficientemente colocadas o deterioradas.	Por inspección visual se identifican los delineadores deficientemente colocadas o deterioradas y se cuentan la cantidad afectada.	10%	14 días calendario
SV – E – 3	Tachas deficientemente colocados o deteriorados.	Presencia de tachas (usualmente llamadas ojos de gato) deficientemente colocados o deteriorados, como: ▪ deficiencias en la colocación como alineación, separación entre elementos, etc., ▪ deterioros en la estructura como roturas, desplazamiento o pérdida de secciones, etc., ▪ deterioros en los elementos reflectivos. ▪ restricciones a su visibilidad (como suciedad de polvo, pintadas o manchas, etc.).	Porcentaje máximo de la cantidad de tachas deficientemente colocadas o deterioradas en cada tipo de línea.	Por inspección visual se identifican las tachas deficientemente colocadas o deterioradas y se cuentan la cantidad afectada en cada tipo de línea (eje blanco, eje amarillo, bordes).	eje blanco: 10% eje amarillo: 10% bordes: 20%	14 días calendario
SV – E – 4	Barreras y barandas deficientemente colocadas o deterioradas.	Presencia de barreras de madera deficientemente colocadas o deterioradas, como: ▪ deficiencias en la colocación respecto a lo especificado por el fabricante y/o el diseño, ▪ deterioros como deformaciones o dobleces, grietas o roturas con desplazamiento o pérdida de secciones, etc., ▪ elementos flojos o desajustados, ▪ falta (total o parcial) de los pernos, tuercas y arandelas de fijación, ▪ deficiencias en el pintado cuando estén pintadas, ▪ restricciones a su visibilidad (como suciedad de polvo, afiches pegados, pintadas, vegetación u otros obstáculos en el entorno, etc.).	Porcentaje máximo de la longitud de barreras de madera deficientemente colocadas o deterioradas.	Por inspección visual se identifican las zonas con barreras de madera deficientemente colocadas o deterioradas y se mide la longitud afectada.	10%	14 días calendario
		Presencia de barreras de metal deficientemente colocadas o deterioradas, como: ▪ deficiencias en la colocación respecto a lo especificado por el fabricante y/o el diseño, ▪ deterioros como deformaciones, dobleces, etc., ▪ elementos flojos o desajustados, ▪ falta (total o parcial) de los pernos, tuercas y arandelas de fijación, ▪ deficiencias en el pintado cuando estén pintadas, ▪ oxidación de las superficies, ▪ ausencia o deterioro del elemento reflectivo (Tipo XI de la ASTM D 4958-09) en la arandela tipo “L”, ▪ restricciones a su visibilidad (como suciedad de polvo, afiches pegados, pintadas, vegetación u otros obstáculos en el entorno, etc.).	Porcentaje máximo de la longitud de barreras de metal deficientemente colocadas o deterioradas.	Por inspección visual se identifican las zonas con barreras de metal deficientemente colocadas o deterioradas y se mide la longitud afectada.	10%	14 días calendario
		Presencia de barreras de mampostería o concreto deficientemente colocadas o deterioradas, como: ▪ deficiencias en la colocación respecto a lo especificado por el fabricante y/o el diseño, ▪ deterioros en la estructura como grietas, roturas con desplazamiento o pérdida de secciones, armaduras expuestas, etc., ▪ deficiencias en el pintado cuando estén pintadas, ▪ restricciones a su visibilidad (como suciedad de polvo, afiches pegados, pintadas, vegetación u otros obstáculos en el entorno, etc.).	Porcentaje máximo de la longitud de barreras de mampostería o concreto deficientemente colocadas o deterioradas.	Por inspección visual se identifican las zonas con barreras de mampostería o concreto deficientemente colocadas o deterioradas y se mide la longitud afectada.	10%	14 días calendario
		Presencia de barandas de puentes deficientemente colocadas o deterioradas, como las referidas para las barreras de metal o concreto según sean aplicables en función del material en que estén construidas las barandas de los puentes.	Porcentaje máximo de la longitud de barandas de puentes deficientemente colocadas o deterioradas.	Por inspección visual se identifican las zonas con barreras de puentes deficientemente colocadas o deterioradas y se mide la longitud afectada.	0%	14 días calendario

Nota

Para la valoración de los parámetros definidos como porcentaje de la cantidad o longitud se dividen los tramos en kilómetros y los kilómetros en sectores de 200 m (comenzando en el mojón), evaluándose el parámetro en dichos sectores; adoptando como “cantidad de referencia” o “longitud de referencia” la cantidad o longitud de elementos existentes a la incorporación de cada tramo al contrato y lo oportunamente agregado.
Para aquellos tramos que de la división en sectores surgiera una fracción inferior a 200 m se definirá un sector especial con dicha fracción, estableciéndose el área afectada en función de la longitud de dicha fracción.

El estándar vinculado con los elementos faltantes se evaluará de la siguiente forma: a) durante la segunda etapa del plazo de puesta se evaluará con relación a los elementos existentes al momento de la incorporación de cada tramo al contrato; y b) durante el plazo de mantenimiento se evaluará en relación al diseño aprobado.

Los estándares vinculados con elementos defectuosos se evaluarán en relación con lo establecido en las especificaciones generales y particulares contenidas en los anexos y las prácticas del buen arte para aquellos casos en que hubiera un vacío en las anteriores normas.

ESTÁNDARES de DERECHO de VÍA

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	DESCRIPCIÓN	PARÁMETRO	MÉTODO DE EVALUACIÓN	EXIGENCIA	PLAZO DE REPARACIÓN
DV – 1(#)	Existencia de exceso de vegetación.	Presencia de vegetación de más de 0,15 m de altura desde el borde externo de la banquina hasta llegar al pie del talud; y a partir de allí no deberá exceder 0,30hasta llegar al límite de la franja de dominio; salvo aquellos excesos de vegetación que expresamente se exceptúen.		Por inspección visual se identifican las zonas con excesos de vegetación.	No se admitirán excesos de vegetación.	7 días calendario
DV – 2(#)	Existencia de obstáculos.	Presencia de vegetación que obstaculice la visibilidad, en especial en el lado interno de curvas. Presencia de obstáculos que signifiquen un peligro para el tránsito, como: ▪ troncos o tocones de árboles en los primeros 15 m medidos desde el eje de la carretera, ▪ ramas de árboles que se encuentren por encima de la calzada y las banquinas a una altura inferior a los 6 m, ▪ piedras, montículos, derrumbes, escombros, etc., en los primeros 15 m medidos desde el eje de la carretera; salvo aquellos obstáculos que expresamente se exceptúen.		Por inspección visual se identifican las zonas con obstáculos.	No se admitirán obstáculos.	7 días calendario
DV – 3(#)	Existencia de residuos.	Presencia de residuos como basura, desechos, restos de accidentes, restos de corte de vegetación, animales muertos, autos abandonados, etc. visibles desde la carretera.		Por inspección visual se identifican las zonas con residuos.	No se admitirán residuos.	7 días calendario
DV – 4	Existencia de propaganda.	Presencia de propaganda dentro del derecho vía como rótulos pintados o pegados, etc.		Por inspección visual se identifican las zonas con propaganda.	No se admitirán propagandas.	7 días calendario
DV – 5(#)	Perturbaciones al libre escurrimiento de las aguas en los cauces de entrada y salida a los drenajes y puentes.	Presencia de erosiones, socavaciones u obstáculos (empalizadas, rocas, sedimentos, etc.) en los cauces de entrada y salida de agua a menos de 20 m de distancia de los drenajes a menos de 50 m de los puentes.		Por inspección visual se identifican las zonas con perturbaciones al libre escurrimiento de las aguas.	No se admitirán perturbaciones al libre escurrimiento de las aguas.	7 días calendario
DV – 6	Existencia de agua estancada.	Presencia de agua estancada en cauces, cunetas y derecho de vía en general, salvo aquellas zonas de humedales que expresamente se exceptúen.		Por inspección visual se identifican las zonas con agua estancada.	No se admitirán aguas estancadas.	14 días calendario
DV – 7	Deficiencias en la demarcación de los límites del derecho de vía.	Ausencia de las siguientes demarcaciones del límite del derecho de vía: ▪ cercos, vallas o mojones (cada 100 m) que demarquen los límites legales del derecho de vía; ▪ carteles (cada 50 km) indicando el ancho del derecho de vía y su prohibición de uso particular.		Por inspección visual se identifican las zonas con deficiencias en la demarcación de los límites del derecho de vía.	No se admitirán deficiencias en la demarcación de los límites de derecho de vía.	14 días calendario
DV – 8	Deficiencias en los refugios peatonales.	Presencia en los refugios peatonales de suciedad, basura, propaganda pintada o pegada, deterioros en la construcción o en la pintura, etc.		Por inspección visual se identifican los refugios peatonales con deficiencias.	No se admitirán refugios peatonales con deficiencias.	7 días calendario
DV – 9	Deficiencias en sendas peatonales, calzadas de servicio y estacionamientos	Presencia en sendas peatonales, calzadas de servicio y estacionamientos de basura, obstáculos, agua estancada, deterioros en el pavimento, etc.		Por inspección visual se identifican las sendas peatonales, calzadas de servicio y estacionamientos con deficiencias.	No se admitirán sendas peatonales, calzadas de servicio y estacionamientos con deficiencias.	14 días calendario

2 EXCEPCIONES Y DESTACADOS INCUMPLIMIENTOS DE LOS ESTÁNDARES

2.1 Excepciones a los estándares

El Contratante establece las siguientes excepciones permanentes a los estándares establecidos anteriormente:

- no aplica el estándar denominado “Existencia de propaganda” para:
- los avisos existentes al momento de inicio del contrato que cuenten con autorización expresa del Contratante, y
- los avisos que expresamente autorice el Contratante luego del inicio del contrato; para lo cual el Contratista deberá realizar un inventario de todos los avisos existentes en los primeros 4 meses calendario del contrato y solicitar ala Fiscalización definición de los avisos que se deben retirar.

2.2 Flexibilizaciones a los estándares

El Contratante podrá disponer flexibilizaciones circunstanciales de los estándares durante el desarrollo del contrato, como por ejemplo aquellas citadas en las propias tablas de estándares con el objetivo de preservar el medio ambiente en algunas zonas particulares; propaganda y afines durante los períodos de campañas políticas, manejo de la basura y la limpieza de desagües (alcantarillas y cunetas) en zonas pobladas, etc.

Estas flexibilizaciones se documentarán con un simple acta entre las partes en donde consten los alcances de la flexibilización, el plazo de duración y la compensación que realizará el Contratista en atención a la flexibilización concedida.

Anexo3. Índice de servicio

1 METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DEL ÍNDICE DE SERVICIO

1.1 Índice de servicio de un tramo

La determinación del índice de servicio prestado por el Contratista en un tramo se realizará de acuerdo a la metodología que se detalla a continuación:

- La selección de la muestra a evaluar como representativa de un tramo se realizará acorde con el siguiente procedimiento:
  - se subdividirá cada tramo que forma parte del contrato en secciones de 1 km en coincidencia con los mojones kilométricos, estableciéndose así un número total de secciones de cada tramo,
    (si un tramo no comenzará y/o finalizara exactamente en un kilómetro entero, se definirán secciones especiales de menos de 1 km al comienzo y/o fin del tramo en correspondencia con dichas fracciones del kilómetro siempre que al menos dicha sección alcance a los 100 m, de resultar inferior se desprecia);
  - se define como tamaño mínimo de la muestra a evaluar en cada tramo al 10% del número total de secciones del tramo,(se redondeará al número entero superior);
  - se elegirán al azar las secciones de cada tramo a evaluar sobre la base del tamaño de la muestra a evaluar determinado anteriormente.

- La evaluación de la muestra seleccionada como representativa de un tramo se realizará acorde con el siguiente procedimiento:
  - cada sección seleccionada se la subdivide en segmentos a evaluar de 200 m,
    (si la longitud de una sección no es múltiplo entero de 200 m se define un segmento especial correspondiente a la fracción restante de la sección siempre que al menos dicho segmento alcance a los 100 m, de resultar inferior se desprecia);
    (si en un segmento extremo aparece parcialmente un elemento discreto, como una alcantarilla, éste se considerará totalmente incluido en el segmento extremo);
  - en cada segmento se analiza el cumplimiento de todos los estándares establecidos en el anexo2 para cada uno de los elementos que integran la carretera (calzada, banquinas, drenajes, seguridad vial y derecho de vía);
  - en el tramo se cuantifica: i) número de segmentos que incumplen con uno o varios de los estándares para cada uno de los elementos que integran la carretera (calzada, banquinas, drenajes, seguridad vial y derecho de vía); ii) número total de segmentos evaluados; iii) número de segmentos que cumplen con todos los estándares para cada uno de los elementos que integran la carretera (calzada, banquinas, drenajes, seguridad vial y derecho de vía).

- El cálculo del índice de servicio de un tramo se realizará según el siguiente procedimiento:
  - se calcula el porcentaje de segmentos que cumplen con todos los estándares para cada uno de los elementos que integran la carretera (calzada, banquinas, drenajes, seguridad vial y derecho de vía), llamándolos *índice de servicio de calzada, banquina, drenajes, seguridad vial o derecho de vía según corresponda*;
  - el índice de servicio para cada uno de los elementos que integran la carretera (calzada, banquinas, drenajes, seguridad vial y derecho de vía) se pondera con los factores que se indican a continuación, obteniéndose el índice ponderado de servicio para cada uno de los elementos que integran la carretera (calzada, banquinas, drenajes, seguridad vial y derecho de vía):

ELEMENTO DE LA CARRETERA	FACTOR DE PONDERACIÓN
Calzada	1,00
Banquinas	0,75
Drenajes	0,75
Seguridad vial	0,75
Derecho de vía	0,50

- se calcula el *índice de servicio*del tramo, sumando los índices ponderados de servicio de los distintos elementos que integran la carretera (calzada, banquinas, drenajes, seguridad vial y derecho de vía) dividiendo entre 3,75 que representa el número ponderado de elementos (calzada:1,0, banquinas:0,75, drenajes:0,75, seguridad vial:0,75 y derecho de vía:0,5) y redondeando el resultado al entero inmediato inferior o superior según corresponda (sin cifra decimal).

El modelo de planilla adjunta ilustra la metodología para la determinación del índice de servicio de un tramo:

Carretera N° X – tramo B a C (long. 24,65 km)

SECCIÓN	SEG.	CALZADA	BANQUINAS	DRENAJES	SEGURIDAD VIAL	DERECHO DE VÍA	
sección 09 08+000 al 09+000	1						
	2						
	3						
	4	X				X	
	5						
sección 12 11+000 al 12+000	1						
	2					X	
	3						
	4						
	5						
sección 16 15+000 al 16+000	1						
	2						
	3						
	4				X		
	5						
sección 18 17+000 al 18+000	1			X			
	2						
	3						
	4						
	5						
sección 25 24+000 al 24+650	1		X				
	2						
	3						
	4	---	---	---	---	---	
	5	---	---	---	---	---	
Cantidad segmentos con deterioros		1	1	1	1	2	
Cantidad total segmentos		23					
Cantidad de segmentos sin deterioros		22	22	22	22	21	
Índice de servicio del elemento (% segmentos sin deterioros)		95,7%	95,7%	95,7%	95,7%	91,3%	
Factor de ponderación		1,00	0,75	0,75	0,75	0,50	3,75
Índice ponderado de servicio del elemento		95,7%	71,8%	71,8%	71,8%	45,7%	356,8%
ÍNDICE DE SERVICIO		**95%**					

Obs.: lo indicado en letras comics sans es un ejemplo, en donde las marcas "X" señalan un incumplimiento y "---" indican segmentos no evaluados.

1.2 Índice de servicio del contrato

La determinación del índice de servicio prestado por el Contratista en todo el contrato se calculará como el promedio ponderado en la longitud del índice de servicio de los tramos que lo integran, el cual se redondea a un número entero.

El modelo de planilla adjunta ilustra la metodología para la determinación del índice de servicio de todo el contrato a partir del índice de servicio de cada tramo:

RUTA	TRAMO	SITUACIÓN	LONG.	IS evaluado	PROD.
X	A a B	en mantenimiento	10,00 km	97%	9,70
X	B a C	en mantenimiento	24,65 km	95%	23,42
X	C a D	en mantenimiento	35,00 km	88%	30,80
X	D a E	excluido	---	---	---
X	E a F	en mantenimiento	5,00 km	97%	4,85
			74,65 km		68,77
Índice de servicio del contrato					**91%**

Obs.: lo indicado en letras comics sans es un ejemplo.

2 VALORES ADMISIBLES PARA EL ÍNDICE DE SERVICIO

El índice de servicio cuantificado en las Evaluaciones del Índice de Servicio deberá igualar o superar los valores admisibles establecidos a continuación:

- el índice de servicio de cada tramo en particular deberá ser mayor o igual a 95%;
- el índice de servicio del contrato en general deberá ser mayor o igual a 95%.

Anexo 4. Modelos de documentos de obras de puesta a punto

1 MODELO DE RESUMEN DE DISEÑO EJECUTIVO

RESUMEN DE DISEÑO EJECUTIVO DE OBRAS DE PUESTA A PUNTO

	UNIDAD	CANT. TR. 1	CANT. TR. 2	…	CANT. TR. T	CANT. TOTAL	PU REFER.	MONTO REFER.	PRECIO UNITARIO	MONTO OPP
OBRAS OBLIG.		(1)					(2)		(4)	
Ítem 1.1 …						c_1	p_1	$c_1 x\ p_1$	$k \times p_1$	$k \times c_1 x\ p_1$
Ítem 1.2 …						c_2	p_2	$c_2 x\ p_2$	$k \times p_2$	$k \times c_2 x\ p_2$
Ítem 1.3 …						c_3	p_3	$c_3 x\ p_3$	$k \times p_3$	$k \times c_3 x\ p_3$
…										
OBRAS COMP.										
Ítem 2.1 …										
Ítem 2.2 …										
Ítem 2.3 …										
…										
								R (3)		OPP (5)

----------	----------	----------
Ing. residente contratista	Ing. especialista en diseño del contratista	Ing. especialista en mantenimiento por resultados del contratista

$$k = \frac{OPP}{R}$$

Observaciones:

(1) las cantidades de los ítems 1, correspondientes a las obras obligatorias de puesta a punto de cada tramo, deben ser iguales o superiores a lo establecido en los documentos de licitación;
(2) los precios unitarios de referencia son los acordados entre el contratante y el contratista, al momento de la elaboración del diseño ejecutivo, en base a los precios de las últimas licitaciones realizadas;
(3) el monto de referencia total surge de sumar el producto de las cantidades totales por los precios unitarios de referencia;
(4) los precios unitarios surgen de multiplicar los precios unitarios de referencia por un coeficiente de ajuste único (definido como el cociente del monto total resultante de la oferta para las obras de puesta a punto;
(5) y el monto total de referencia (3)); (4) el monto total de las obras de puesta a puntodebe coincidir con lo ofertado por las obras de puesta a punto;

Se debe adjuntar i) planillas con la justificación de las cantidades de cada ítem de obra, ii) plano y/o planilla con un detalle de la localización de cada ítem de obra según progresivas.

2 MODELO DE PROGRAMA DE TRABAJO Y PLAN DE AVANCE FINANCIERO

TRAMO 1

PROGRAMA DE TRABAJO

	UNIDAD	CANT. MES 1	CANT. MES 2	…	CANT. MES M	CANT. TRAMO 1
OBRAS OBLIG.						(A)
Ítem 1.1 …						
Ítem 1.2 …						
…						
OBRAS COMP.						
Ítem 2.1 …						
Ítem 2.2 …						
…						

Observación: (A) la suma de las cantidades a ejecutar en cada mes debe coincidir con las cantidades indicadas para el tramo en el resumen de diseño ejecutivo.

PLAN DE AVANCE FINANCIERO

	UNIDAD	PRECIO UNITARIO	MONTO MES 1	MONTO MES 2	…	MONTO MES M	MONTO TRAMO 1
OBRAS OBLIG.		(B)	(C)				
Ítem 1.1 …							
Ítem 1.2 …							
…							
OBRAS COMP.							
Ítem 2.1 …							
Ítem 2.2 …							
…							
Monto mensual							
% mensual							100%
Monto acumulado							
% acumulado							

Observaciones: (B) los precios unitarios son los indicados en el resumen de diseño ejecutivo; (C) los montos a ejecutar en cada mes son el resultado de las cantidades indicadas en el programa de trabajo y los precios unitarios antes indicados.

TRAMO T

PROGRAMA DE TRABAJO

	UNIDAD	CANT. MES 1	CANT. MES 2	…	CANT. MES M	CANT. TRAMO T
OBRAS OBLIG.						
Ítem 1.1 …						
Ítem 1.2 …						
…						
OBRAS COMP.						
Ítem 2.1 …						
Ítem 2.2 …						
…						

PLAN DE AVANCE FINANCIERO

	UNIDAD	PRECIO UNITARIO	MONTO MES 1	MONTO MES 2	…	MONTO MES M	MONTO TRAMO T
OBRAS OBLIG.							
Ítem 1.1 …							
Ítem 1.2 …							
…							
OBRAS COMP.							
Ítem 2.1 …							
Ítem 2.2 …							
…							
Monto mensual							
% mensual							100%
Monto acumulado							
% acumulado							

CONTRATO
(todos los tramos)

PROGRAMA DE TRABAJO

	UNIDAD	CANT. MES 1	CANT. MES 2	…	CANT. MES M	CANT. CONTRATO
OBRAS OBLIG.						(1)
Ítem 1.1 …						
Ítem 1.2 …						
…						
OBRAS COMP.						
Ítem 2.1 …						
Ítem 2.2 …						
…						

PLAN DE AVANCE FINANCIERO

	UNIDAD	PRECIO UNITARIO	MONTO MES 1	MONTO MES 2	…	MONTO MES M	MONTO CONTRATO
OBRAS OBLIG.							
Ítem 1.1 …							
Ítem 1.2 …							
…							
OBRAS COMP.							
Ítem 2.1 …							
Ítem 2.2 …							
…							
Monto mensual							
% mensual							100%
Monto acumulado							
% acumulado							

Observación: el programa de trabajo y plan de avance financiero del contrato debe ser la suma de los programas y planes de todos los tramos.

----------	----------	----------
Ing. residente contratista	Ing. especialista en diseño del contratista	Ing. especialista en mantenimiento por resultados del contratista

3 MODELO DE RESUMEN DE PAGO

CANTIDADES DE OBRA

	UNIDAD	CANT.OBRA EJEC.ACUM.					CANT.OBRA PAGA ACUM.					CANT.OBRA A PAGAR				
		1	2	…	T	TOTAL	1	2	…	T	TOTAL	1	2	…	T	TOTAL
OBRAS OBLIG.		(A)				(1)					(2)					(3)
Ítem 1.1 …																
Ítem 1.2 …																
…																
OBRAS COMP.																
Ítem 2.1 …																
Ítem 2.2 …																
…																

Observación: (A) las cantidades de obra se indican detalladas por tramo y en total.

MONTOS DE OBRA

	UNIDAD	PRECIO UNITARIO	CANT. OBRA EJEC. ACUM.	CANT. OBRA PAGA ACUM.	CANT. OBRA A PAGAR	MONTO EJEC. ACUM.	MONTO PAGA ACUM.	MONTO A PAGAR
OBRAS OBLIG.			(1)	(2)	(3)			
Item 1.1 …								
Item 1.2 …								
…								
OBRAS COMP.								
Item 2.1 …								
Ítem 2.2 …								
…								
Monto total (sin actualización de precios)								
% avance								

Monto de obras a pagar (sin actualización de precios)	
Monto de anticipo a descontar	
Monto de multas a descontar	
Monto neto a pagar(sin actualización de precios)	

Factor de actualización de precios para las obras de puesta a punto	
Monto neto a pagar (con actualización de precios)	

---
por la Fiscalización

---
por el Contratista

Anexo5. Modelos de documentos de mantenimiento

1 MODELO DE AVISO

AVISO Nº 13
FECHA : 30/01/08

Se informa al Contratista … del contrato N° … que se ha procedido a realizar una Evaluación de Estándares en el día de la fecha, habiéndose constatado los deterioros que figuran en el cuadro adjunto, por lo que se dispone la reparación de los mismos antes de la fecha indicada como "fecha de vencimiento", bajo apercibimiento de aplicar las multas establecidas en las bases de licitación.

Nº	RUTA	TRAMO	KM	SECTOR	CÓDIGO DE DETERIORO	DENOMINACIÓN DETERIORO	PLAZO DE REPARACIÓN	FECHA DE VENCIMIENTO
23	X	C a D	7 km	7+100 al 7+300	DV – 3	Existencia de residuos.	7 días	06/02/08
24	X	C a D	7 km	7+400	C – MA – 3	Huecos (calzada)	2 días	01/02/08
25	X	C a D	7 km	7+650	C – MA – 3	Huecos (calzada)	2 días	01/02/08
26	X	C a D	10 km	10+320	D – A – 1	Obstrucciones interiores al escurrimiento de las aguas	2 días	01/02/08

---
por la Fiscalización

2 MODELO DE COMUNICADO

COMUNICADO Nº 8
FECHA: 03/02/08

Se informa a la Fiscalización del contrato N° … que se ha procedido a reparar los deterioros a continuación indicados, sometiéndose a su consideración las reparaciones para su aprobación.

Nº	RUTA	TRAMO	KM	SECTOR	CÓDIGO DE DETERIORO	DENOMINACIÓN DETERIORO	FECHA DE VENCIMIENTO	FECHA DE REPARADO	ATRASO
22	X	B a C	12 km	12+340	D – C - 1	Obstrucciones al escurrimiento de las aguas	02/02/08	en ejecución	3 días
23	X	C a D	7 km	7+100 al 7+300	DV – 3	Existencia de residuos.	06/02/08	en ejecución	en plazo
24	X	C a D	7 km	7+400	C – MA – 3	Huecos (calzada)	01/02/08	03/02/08	4 días
25	X	C a D	7 km	7+650	C – MA – 3	Huecos (calzada)	01/02/08	03/02/08	4 días
26	X	C a D	10 km	10+320	D – A – 1	Obstrucciones interiores al escurrimiento de las aguas	01/02/08	03/02/08	4 días
27	X	E a F	4 km	4+470	FV – 1	Existencia de exceso de vegetación	07/02/08	03/02/08	0 día

---
por el Contratista

3 ACTA DE EVALUACIÓN DEL ÍNDICE DE SERVICIO

ACTA N° …

Reunidos en la localidad de …el día … de … del …, por una parte el Ing … en representación del Contratante y por otra parte el Ing. … en representación del Contratista del contrato N° … denominado …, suscriben dos copias de igual tenor de la presente acta certificando que se ha realizado la Evaluación de Índice de Servicio constatándose los siguientes valores del índice de servicio que se han determinado de acuerdo con las planillas de cálculo del índice de servicio de cada tramo y del contrato que se adjuntan:

RUTA	TRAMO	LONG.	SITUACIÓN	IS admisible	IS evaluado
X	A a B	10,00 km	en mantenimiento	95%	97%
X	B a C	24,65 km	en mantenimiento	95%	95%
X	C a D	35,00 km	en mantenimiento	95%	88%
X	D a E	0,20 km	excluido	---	---
X	E a F	5,00 km	en mantenimiento	95%	97%
Índice de servicio del contrato				**95%**	**92%**

El Contratante establece las siguientes observaciones …

El Contratista establece las siguientes observaciones …

---
por la Fiscalización

---
por el Contratista

Por el Contratante

4 MODELO DE RESUMEN DE PAGO

RESUMEN DE PAGO
FEBRERO/14

El monto a pagar por concepto de la gestión y ejecución del **mantenimiento** asciende a **<total-1>**, según el siguiente detalle:

RUTA	TRAMO	LONG.	SITUACIÓN	PRECIO	MONTO
X	A a B	10,00 km	en mantenimiento	**<precio>**	10,00 km x **<precio>**
X	B a C	24,65 km	en mantenimiento	**<precio>**	24,65 km x **<precio>**
X	C a D	35,00 km	en mantenimiento	**<precio>**	35,00 km x **<precio>**
X	D a E	0,20 km	excluido (obra extraord.)	---	---
X	E a F	5,00 km	en mantenimiento	**<precio>**	5,00 km x **<precio>**
Gestión y ejecución del mantenimiento					**<total-1>**

Las **multas por incumplimiento de estándares** ascienden al monto de **<total-2>**, según el siguiente detalle:

Nº	RUTA	TRAMO	KM	SECTOR	CÓDIGO DE DETERIORO	DENOMINACIÓN DETERIORO	ATRASO	MULTA
...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	X	B a C	12 km	12+340	D – C - 1	Obstrucciones al escurrimiento de las aguas	6 días	UM 15 x valor UM (2)x 6 días
23	X	C a D	7 km	7+100 al 7+300	DV – 3	Existencia de residuos.	10 días	UM 10 x valor UM x 10 días
24	X	C a D	7 km	7+400	C – MA – 3	Huecos (calzada)	4 días	UM 20 x valor UM x 4 días
25	X	C a D	7 km	7+650	C – MA – 3	Huecos (calzada)	4 días	
26	X	C a D	10 km	10+320	D – A – 1	Obstrucciones interiores al escurrimiento de las aguas	4 días	UM 15 x valor UM x 4 días
27	X	E a F	4 km	4+470	FV – 1	Existencia de exceso de vegetación	0 día	---
...	...	...	...	...	...	...	...	...
Multas por incumplimiento de estándares								**<total-2>**

Observación: En los deterioros24 y 25 se aplica una sola multa por ser dos deterioros de la calzada en el mismo kilómetro.

El resultado neto de las **penalizaciones y bonificaciones por la calidad del servicio** asciende al monto de **<total-3>**, según el siguiente detalle:

RUTA	TRAMO	LONG.	SITUACIÓN	IS admisible	IS evaluado	PENALIZACIÓN / BONIFICACIÓN
X	A a B	10,00 km	en mantenimiento	95%	97%	+ (97% - 95%) x 10,00 km x **<precio>**
X	B a C	24,65 km	en mantenimiento	95%	95%	+ (95% - 95%) x 24,65 km x **<precio>**
X	C a D	35,00 km	en mantenimiento	95%	88%	- (95% - 88%) x 35 km x **<precio>**
X	D a E	0,20 km	excluido	---	---	---
X	E a F	5,00 km	en mantenimiento	95%	97%	+ (97% - 95%) x 5,00 km x **<precio>**
Penalizaciones y bonificación por la calidad del servicio						**<total-3>**

En resumen, por concepto de gestión y ejecución del **mantenimiento descontadas las multas, penalizaciones ybonificaciones** corresponde pagar el monto de**<total>**a precios de la licitación y <total> x K a precios actualizados, según el siguiente detalle:

Gestión y ejecución del mantenimiento	<total-1>
Multa por incumplimiento de estándares	<total-2>
Penalizaciones y bonificaciones por la calidad del servicio	<total-3>
Otras multas	...
TOTAL DEL MES sin actualización de precios	**<total>**
Factor de actualización de precios para el mantenimiento	<K>
TOTAL DEL MES con actualización de precios	<total> x K

---
por la Fiscalización

(2) valor de la UM establecido en la cláusula 10.2 del capítulo 1.

Anexo 6. Datos Técnicos

1. Estudio de Deflectometría
2. Estudio del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)
3. Especificaciones Técnicas

Ver Anexo Deflectometría.