



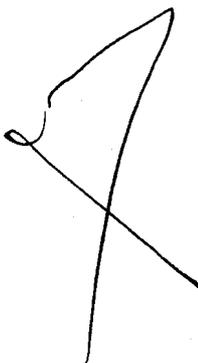
REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

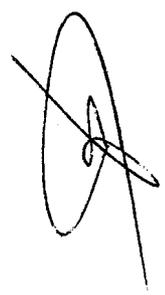
SECRETARIA

**MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS  
CORPORACION NACIONAL PARA EL DESARROLLO**

**CONVENIO Y CONTRATACION DIRECTA ENTRE EL  
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS Y  
LA CORPORACION NACIONAL PARA EL  
DESARROLLO PARA LA EJECUCION DE OBRAS Y  
PROYECTOS POR EL SISTEMA DE CONCESION DE  
OBRA PUBLICA Y PARA LA COOPERACION Y  
ASISTENCIA TECNICA, SEMITECNICA Y  
ESPECIALIZADA.**



En la ciudad de Montevideo, a los cinco días del mes de octubre de dos mil uno por UNA PARTE: el MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS, (en adelante MTOP), representado por el Sr. Ministro Ing°. Lucio Cáceres Behrens, con domicilio en Rincón 561, Piso 8°, y por OTRA PARTE: La CORPORACIÓN NACIONAL PARA EL DESARROLLO, (en adelante la Corporación o el Concesionario), representada por su presidente el Sr. Ec. Julio De Brun y el director Ing. Quím. Carlos Garat, con domicilio en Rincón 528, Piso 7°, **convienen celebrar un contrato de concesión de obra pública y desarrollar al mismo tiempo, relaciones de cooperación para**



planificar, programar, contratar, ejecutar y explotar en su caso, PROYECTOS Y OBRAS DE INFRAESTRUCTURA, ad-referendum de la intervención del Tribunal de Cuentas de la República y aprobación del Poder Ejecutivo, conforme a lo que estipulen el o los Anexos y a lo siguiente:

**PRIMERO: ANTECEDENTES:** 1) En múltiples oportunidades las atribuciones del Ministerio compareciente y el Poder Ejecutivo, han permitido la potencialización de un fuerte instrumento para obtener logros altamente positivos para la comunidad, como es la Concesión de Obra Pública, asegurando de ese modo, la mejor utilización y aprovechamiento de los recursos y bienes del Estado, el progreso de los procedimientos administrativos y el de sus protagonistas y el de los contratos para la construcción, ampliación, reciclaje y mantenimiento de diversos caminos, puentes y edificios; 2) La experiencia cumplida fue ampliamente satisfactoria y plantea un indudable desafío dentro de la compleja y creciente diversidad de la sociedad del presente, para continuarla con eficacia y eficiencia en el accionar conjunto y recíproco del Estado con los particulares, esta vez con la participación de la Corporación; 3) Se ha detectado como consecuencia de lo expuesto, la necesidad de formalizar un marco adecuado para reiterar, en forma



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

SECRETARIA

organizada y armónica, una actividad que imprimirá mayor calidad y economía en la mentada gestión del bien común; 4) Las partes están además convencidas, que la concesión de obra pública es un instrumento idóneo para superar la escasez de los recursos públicos, situación que está impidiendo llevar adelante buena parte las obras de infraestructura que el país necesita, aportando por este sistema una respuesta, no solo de indudable beneficio para el bienestar de la sociedad y la eficiencia de la economía, sino además para aumentar la demanda de mano de obra y el desarrollo del mercado de capitales, con claro impacto en la distribución de la riqueza y la mejora en la gestión del gasto público.-----

**SEGUNDO: NORMATIVA:** El presente Convenio se celebra teniendo en cuenta en forma principal las siguientes disposiciones legales y reglamentarias: 1) Art. 704 de la Ley N° 14.106 de 14 de marzo de 1973 (Convenios para obra pública afectando créditos del Ministerio); 2) Decreto Ley N° 15.637 del 28 de setiembre de 1984 (de concesión de obra pública); 3) Ley N° 15.785 de 4 de diciembre de 1985 y modificativas (que crea y organiza la Corporación; 4) Ley N° 16.060 de 4 de setiembre de 1989 (de Sociedades Comerciales); 5) Art. 245 de la Ley N° 17.296 de 21 de febrero de 2001 (de Presupuesto); 6) El Art. 277 de la Ley N° 17.296 de 21 de febrero de 2001 (de Presupuesto),

7) Decreto 574/974 de 12 de julio de 1974 (Competencias generales del Ministerio) y 8) Decreto 194/997 del 10 de junio de 1997 (TOCAF). Los mencionados textos legales y reglamentarios consagran las atribuciones del Poder Ejecutivo con el Ministerio para otorgar concesiones de obra pública a personas físicas o jurídicas, privadas o públicas, para la explotación de obras y edificios, donde el precio, la tarifa o el peaje será la compensación que recibirá el concesionario de los usuarios públicos o privados, tanto por obras existentes como por obra nueva ( Art. 1º Decreto Ley Nº 15.637 y Art. 277 de la Ley 17.296), y permiten que el requisito de presentación de certificados del Registro Nacional de Empresas de Obras Públicas no sea exigible a la Corporación sino a las empresas que tengan a su cargo la ejecución de los trabajos (Art. 245 de la multicitada Ley Nº 17.296). Asimismo, el Poder Ejecutivo está facultado a otorgar subvenciones a los concesionarios, en la medida que la rentabilidad resulte inferior a la prevista (Art. 2º del Decreto Ley Nº 15.637).-----

**TERCERO:CONVENIO:OBJETO:**Las partes comparecientes, en función de los antecedentes relacionados en la cláusula precedente, **acuerdan dar y recibir** respectivamente, **en régimen de concesión**, los estudios, proyectos, construcción, mantenimiento, operación y explotación de las obras públicas de



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

SECRETARIA

infraestructura, que se indican en el **Anexo I**. Ello se efectivizará contratando y ejecutando de común acuerdo, convocatorias, llamados públicos, pedidos de precio, actos, cooperación científica, técnica, semitécnica y especializada necesarios a esos efectos. Esas tareas se realizarán en los términos, y por el precio, plazo, multas, garantías, rescisión, rescate, tarifas y demás condiciones que se indican en el citado Anexo. Se tendrán en cuenta además los acuerdos de ejecución, proyectos ejecutivos y/o notas complementarias, que especifican y adecuan en cada caso, y en lo que corresponde, el alcance de los referidos proyectos, actos, programas y convocatorias, así como las obligaciones, inclusive financieras, de cada parte en la medida que fueran complementarias a las pactadas en este instrumento y Anexo. Todo se tramitará sujeto a lo que establece este convenio y su Anexo, a la intervención preventiva del Tribunal de Cuentas de la República y a la siguiente aprobación del Poder Ejecutivo.--

**CUARTO: ALCANCE:** El contrato específico de concesión de obra pública que se detalla en el **Anexo I** y la **cooperación** acordada por este convenio, se efectúan en forma directa al amparo del **Artº 33 numeral 3º literal A del TOCAF**, e **incluyen:** a) todas las obras, trabajos y servicios que se indican en el citado Anexo I, por el plazo, precio, niveles de servicio, seguros, términos y condiciones que allí se establecen y contraen

por las partes, con los requisitos de continuidad, regularidad, eficiencia, reserva de fijar tarifas y contralor de la concesión en favor del concedente; b) aporte de conocimientos y prácticas en materia de llamados públicos, celebración de contratos de construcción y/o suministros, preparación de pliegos, estudio de ofertas y en general todo lo referente al uso, construcción, mantenimiento, ampliación o reciclaje de caminos, puentes, carreteras o inmuebles por el régimen de concesión de obra pública; c) desarrollo y aplicación de servicios técnicos, semitécnicos y especializados a ser utilizados en la administración y control de la concesión; d) apoyo a la organización y a la ejecución de proyectos de infraestructura complementarios que se realicen; e) realización de cursos de adiestramiento en el trabajo y participación en el desarrollo de proyectos concretos de inversión, intercambio o incorporación de tecnología en obras públicas; f) realización conjunta y coordinada de programas de desarrollo y racionalización de procedimientos de administración empresarial, fundadas en el principio de co-gestión en la construcción de obras públicas en áreas de infraestructura vial y/o edilicia; g) creación o fortalecimiento de centros de capacitación, investigación y perfeccionamiento; h) celebración de todos los actos civiles y contratos, con arreglo a lo que establezcan los acuerdos



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

SECRETARIA

específicos que convengan, o cualquier otra modalidad que sea de interés para las partes comparecientes.-----

**QUINTO: PROCEDIMIENTOS:** Para la ejecución de la presente concesión y para las formas de cooperación y ejecución de proyectos comunes, se utilizan los siguientes procedimientos:

a) contratación directa entre ambas partes para la concesión de obra pública, así como para el asesoramiento, proyectos, dirección y contralor de obras a través del Ministerio, que se encuentren incluidos en el presente contrato y en los acuerdos específicos que celebren las partes; b) envío temporal de personal técnico, semitécnico o especializado entre cada una de las partes, sin que ello importe incorporación o derecho de incorporación de los funcionarios a la otra parte. En este caso, los funcionarios no serán considerados en comisión sino como prestando efectivamente tareas en la oficina de origen, donde mantendrán todos los derechos funcionales; c) intercambio o permuta de servicios, materiales y equipos que sean convenidos por las partes; d) convocatorias o llamados públicos a interesados en construir y/o explotar obras y/o bienes inmuebles; e) otorgamiento de premios para estimular la realización de estudios, exposiciones o trabajos de investigación en temas de interés de ambas partes; f) invitación a técnicos, científicos, docentes y expertos uruguayos para participar en la elaboración

de proyectos especiales que realicen. El acto administrativo que otorgue y apruebe esta concesión, así como el contrato respectivo, serán publicados en el Diario Oficial.-----

**SEXTO: PARTICIPACION:** Las partes proceden ad-referendum de la intervención preventiva del Tribunal de Cuentas de la República y la aprobación de este contrato por el Poder Ejecutivo a lo siguiente: **1) EL MINISTERIO:** A) Da a la Corporación la concesión de la gestión, construcción, mantenimiento, operación y explotación de las obras públicas que se especifican en el Anexo I conforme a lo allí establecido y a convenios de ejecución y notas complementarias, al amparo de lo que dispone la normativa mencionada en la cláusula segunda de este instrumento; B) Asimismo afectará anualmente sus recursos presupuestales, en la medida que ello fuera necesario, para subsidiar la recuperación de la inversión comprometida en el contrato de concesión en la forma y condiciones que se indican en el multicitado Anexo I; C) Suministrará los pliegos y bases de condiciones y el apoyo y asesoramiento técnico para la preparación de las convocatorias a empresas constructoras y de servicios y para la selección y contratación de las mismas, así como de la correspondiente administración de los peajes y cualquier otro servicio que sea necesario para el buen fin de la misma y que no estuviera expresamente encomendado al



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

SECRETARIA

Concesionario; **D)** Supervisará, controlará y regulará el puntual y fiel cumplimiento de los contratos; **E)** Creará y organizará en sus dependencias, oficina u oficinas especializadas para dar cumplimiento a las tareas mencionadas. **2) La Corporación: A)** Recibirá **la posesión** de la Concesión de Obra Pública, según este contrato y su Anexo I y los acuerdos de ejecución específicos que se celebrarán conforme a lo establecido en el apartado precedente una vez cumplidos los siguientes requisitos: **a)** haberse obtenido la intervención favorable del Tribunal de Cuentas de la República; **b)** haberse aprobado el presente contrato de concesión por el Poder Ejecutivo; **c)** haberse otorgado por el Poder Ejecutivo, de acuerdo al artº. 6º del Decreto ley 15.637 de 28 de setiembre de 1984 (Concesión de obras públicas) y lo dispuesto por los arts. 254 de la Ley Nº 16.242 de 11 de enero de 1994, 11 de la ley 16.906 de 7 de enero de 1998 (ley de inversiones) y Decretos 291/01, 292/01 y 293/01, **los siguientes beneficios tributarios** al Concesionario y a las empresas constructoras de las obras: I) Exoneración de todo recargo, incluso el mínimo, Impuesto Aduanero Unico a la Importación, Tasa de Movilización de Bultos y, en general, todo tributo cuya aplicación corresponda en ocasión de la importación de maquinarias y equipos (bienes de activo fijo) requeridos para llevar a cabo la inversión; II) Otorgamiento de un crédito por el

Impuesto al Valor Agregado incluido en las adquisiciones en plaza de maquinarias y equipos (bienes de activo fijo) y contrataciones de servicios necesarios para el cumplimiento de los objetivos de este Contrato, que se hará efectivo por el mismo procedimiento que rige para los exportadores; III) Exoneración del Impuesto al Patrimonio a los bienes intangibles y del activo fijo destinados al cumplimiento de los objetivos de esta Concesión, por la duración del contrato de concesión; IV) La aplicación del régimen de Autocanalización del Ahorro en la determinación del Impuesto a la Renta de Industria y Comercio hasta el cuarto ejercicio posterior a la fecha del contrato de concesión; V) Autorización para importar en admisión temporaria maquinarias y equipos especializados y todo otro bien requerido en forma transitoria para la ejecución de las obras comprometidas, siempre que no se consuman totalmente en la misma y cuenten con certificado de necesidad expedido por el Concedente. Las partes tienen en cuenta el estatuto vigente con relación a la Concesionaria, en virtud del cual ésta no se encuentra gravada por el Impuesto a las Rentas de Industria y Comercio; en consecuencia, si por cualquier motivo se modificase ese estatuto jurídico de la Concesionaria de forma que ésta debiese pagar el referido impuesto, se incrementará el subsidio otorgado por el Concedente en el monto necesario para



REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

SECRETARIA

mantener la ecuación económica original, **d)** haberse realizado el inventario del estado de la infraestructura e instalaciones existentes, **e)** otorgarse el acta de Toma de Posesión a partir de cuya fecha comenzarán a correr todos los plazos que no tengan fecha especial de inicio. **B)** La Corporación podrá constituir una o varias Sociedades Anónimas, para el cumplimiento de los fines establecidos en este Convenio. El Directorio de la o de las Sociedades Anónimas que constituirá al efecto la Corporación, estará integrado por los mismos representantes del Estado en el Directorio de la Corporación. Gestionará el financiamiento requerido a efectos de dar cumplimiento a este Convenio en los mercados financieros nacionales e internacionales, incluyendo las agencias oficiales y bancos multilaterales; **C)** Emitirá y colocará obligaciones y/o bonos o cualquier otra clase de títulos y otorgará garantías para operaciones vinculadas con la concesión, para obtener los aportes de capital necesarios; **D)** Solicitará preceptivamente el asesoramiento y la no oposición del MTOP como condición previa para la celebración de los contratos de construcción, administración de peajes y cualquier otro que se relacione con la concesión, así como para la solución de cuestiones que se planteen durante la ejecución de los mismos. **E)** Todos los contratos que celebre la Corporación con terceros para la construcción, mantenimiento y operación de la Concesión

se llevarán a cabo y se regirán por el derecho privado, sustantivo y adjetivo, incluido los actos preparatorios. No obstante la Corporación seguirá procedimientos de contratación basados en principios de publicidad e igualdad de los oferentes; F) Aceptará la auditoría externa que se menciona en el Anexo I. 3) El MTOP, de común acuerdo con la Corporación, podrá solicitar la participación de otros Organismos Públicos en la ejecución del presente Convenio.-----

**SEPTIMO: ANEXOS:** Sin perjuicio del multicitado Anexo I, que se firma simultáneamente con el presente, el MTOP y la Corporación están de acuerdo en suscribir, de común acuerdo y ad – referéndum, un Anexo Ferroviario (Anexo II), para la realización de la construcción, rehabilitación y modificación de infraestructuras ferroviarias, previo convenio y conformidad con la Administración de los Ferrocarriles del Estado y sujeto en su vigencia, a la intervención, sin observaciones, del Tribunal de Cuentas de la República y la aprobación del Poder Ejecutivo.-----

**OCTAVO: DOMICILIOS ESPECIALES Y NOTIFICACIONES:** El Ministerio de Transporte y Obras Públicas constituye domicilio en Rincón 575 P.8 y la Corporación Nacional para el Desarrollo lo hace en Rincón 528 P.7 todos de esta ciudad. Las notificaciones entre las partes podrán hacerse a todos los efectos mediante notificación



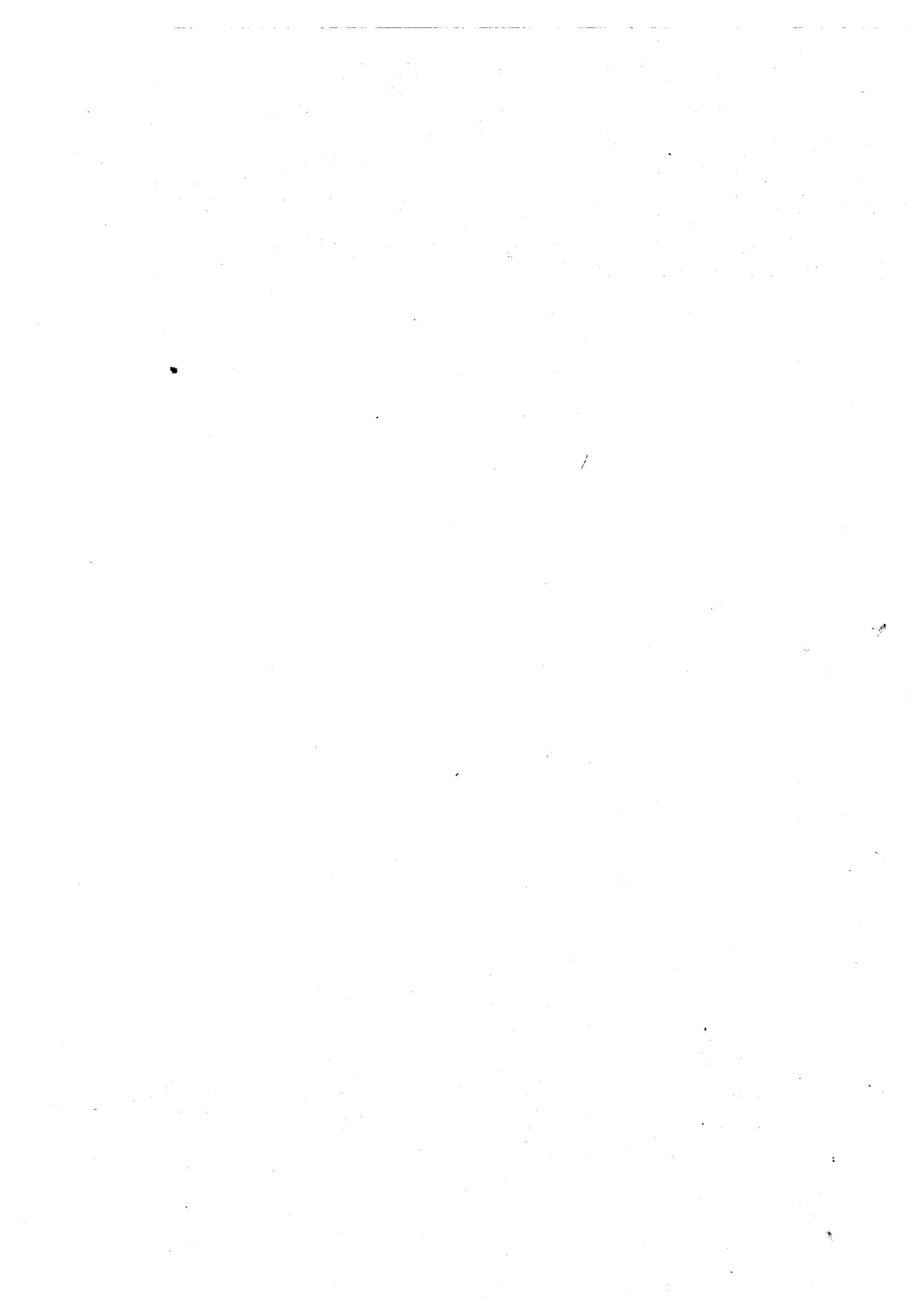
REPUBLICA ORIENTAL  
DEL URUGUAY

MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PUBLICAS

SECRETARIA

personal, telegrama colacionado certificado con aviso de entrega, carta certificada con aviso de retorno, fax, o cualquier otro medio idóneo que proporcione certeza en cuanto a la efectiva realización de la diligencia y a su fecha.-----

**NOVENO FIRMA:** La presente Contratación Directa y Convenio así como el Anexo I, se firman ad referéndum de la intervención del Tribunal de Cuentas de la República y su aprobación por el Poder Ejecutivo, en acuerdo del Ministerio compareciente y el de Economía y Finanzas, atendiendo la normativa invocada y la necesidad de aunar esfuerzos para la mejor utilización de los recursos disponibles, en áreas de interés de la Comunidad.-----



# ANEXO I

## Capítulo I : Generalidades

### **1. Marco general de la concesión**

- 1.1 **Modalidad de gestión de la infraestructura de transporte**  
Esta concesión se inserta dentro de un programa de mejora de la calidad en el servicio prestado a los usuarios de la infraestructura nacional de transporte tendiente a comprometer un adecuado nivel de calidad, que redunde en un servicio mucho más económico para la sociedad en general, y mucho más seguro y confortable para los usuarios directos de dicha infraestructura.
- 1.2 **Modalidad de concesión**  
El desarrollo de una adecuada infraestructura nacional de transporte requiere que los usuarios directos e indirectos se hagan cargo de los costos de su construcción y mantenimiento, de ahí que se instrumente la gestión de dicha infraestructura mediante el sistema de concesión denominado de costos compartidos, en el cual una parte de los costos los asumen los usuarios directos con el pago de la tarifa de peaje, cánones, etc., y otra parte del costo lo asume el Concedente en representación de la sociedad en general con el pago de un subsidio.
- 1.3 **Corredores de exportación**  
Para la concreción de esta nueva modalidad en la infraestructura de los corredores de exportación, se instrumentó un sistema abierto y adecuadamente distribuido en todo el territorio nacional de puestos de recaudación de peaje que permita en los próximos años, mediante la modalidad de concesión de costos compartidos, mantener y mejorar la infraestructura de transporte vinculada con la exportación, asegurándole a toda la sociedad un sistema de transporte mucho más eficiente.
- 1.4 **Definición de las partes**  
Se entiende por Concedente al Poder Ejecutivo y/o el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) a través de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), y por Concesionario a la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND).
- 1.5 **Descripción de la concesión**  
Las obligaciones del Concesionario se agrupan en tres componentes indicadas en el artículo 1.6 y consisten en la gestión técnico – administrativa de la concesión, la construcción de obras obligatorias y de mantenimiento necesarias para satisfacer los niveles de servicio, la operación de servicios a los usuarios y la explotación de los puestos de peaje, en 1271km660 de carretera y 2904 m de estructuras de la red nacional de transporte, durante un período de concesión de 15 años por un valor presente de los egresos igual a U\$S 220:154.793 (doscientos veinte millones ciento cincuenta y cuatro mil setecientos noventa y tres dólares estadounidenses) (IVA excluido), descontado a la tasa establecida en el artículo 10.3.
- 1.6 **Componentes de la concesión**  
La concesión se estructura en tres componentes, según el detalle montos y obligaciones indicados a continuación:
- **Montos:**  
La atención de los 1271km660 de carretera, con sus correspondientes estructuras, se organizaron en dos componentes, correspondiendo a la Componente N° 1 un valor presente de egresos de U\$S 161:192.205 (IVA excluido) y a la Componente N°

2 un valor presente de egresos de U\$S 40:429.928 (IVA excluido), descontados a la tasa establecida en el artículo 10.3. Para atender los 2904 m de estructuras (puentes, pasajes superiores, etc.) no incluidos en los anteriores, se organizó una Componente N° 3 con un valor presente de egresos de U\$S 18:532.660 (IVA excluido), descontado a la tasa establecida en el artículo 10.3.

▫ **Obligaciones:**

Las Componentes N° 1 y 2 atienden la infraestructura de la carretera con sus estructuras de la red concesionada definida en el artículo 3.1, en la medida que los distintos tramos se incorporen al área de la concesión.

La Componente N° 1 comprende la gestión técnico – administrativa, la construcción de ciertas obras obligatorias cuyas características y plazos se indican en el capítulo II, el mantenimiento por niveles de servicio de la red concesionada hasta el año 4 (inclusive) de acuerdo con lo indicado en el capítulo III, la operación de los servicios a los usuarios hasta el año 4 (inclusive), y la explotación de los puestos de recaudación de peaje durante todo el período de la concesión.

La Componente N° 2 se integra con la Componente N° 1, complementando el mantenimiento por niveles de servicio y los servicios a los usuarios -- con su correspondiente gestión técnico – administrativa -- de la red concesionada desde la finalización de la Componente N° 1 (año 5, inclusive) hasta la finalización de la concesión.

La Componente N° 3 se orienta a la construcción y mantenimiento -- con su correspondiente gestión técnico – administrativa -- de las estructuras definidas en el artículo 3.2, de acuerdo con lo establecido en los capítulos II y III respectivamente.

COMPO-NENTE	OBLIGACIONES	AÑO									
		1	2	3	4	5	6	...	14	15	
1	Gestión técnico – administrativa de la Componente N° 1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Construcción de obras obligatorias de la Componente N° 1	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	Construcción de obras de mantenimiento para satisfacer niveles de servicio en los 1271km660 de carreteras y estructuras	x	x	x	x						
	Operación de servicios a los usuarios	x	x	x	x						
	Explotación de los puestos de peaje	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2	Gestión técnico – administrativa de la Componente N° 2					x	x	x	x	x	
	Construcción de obras obligatorias de la Componente N° 2					x	x	x	x	x	
	Construcción de obras de mantenimiento para satisfacer niveles de servicio en los 1271km660 de carreteras y estructuras					x	x	x	x	x	
	Operación de servicios a los usuarios					x	x	x	x	x	
	Explotación de los puestos de peaje										
3	Gestión técnico – administrativa de la Componente N° 3		x	x	x	x	x	x	x	x	
	Construcción de obras obligatorias de la Componente N° 3		x	x	x	x	x	x	x	x	
	Construcción de obras de mantenimiento para satisfacer niveles de servicio en los 2904 m de estructuras		x	x	x	x	x	x	x	x	
	Operación de servicios a los usuarios										
	Explotación de los puestos de peaje										

1.7 **Reducción de las componentes de la concesión**

Con una antelación no menor a 91 días calendario para el inicio de la segunda o tercera componente, el Concesionario – si no obtiene un financiamiento adecuado -- o el Concedente – si no dispone de los recursos para los subsidios -- podrán desistir de la segunda o tercera componente de la concesión, cesando en este caso los derechos y

obligaciones de ambas partes respecto a la correspondiente componente, asumiendo el Concedente el derecho de intervenir en ese caso en el área de la concesión para asegurar los niveles de servicio que estime convenientes.

## **2. Obligaciones del Concesionario**

### **2.1 Gestión técnico – administrativa de la concesión**

El Concesionario tendrá a su cargo la ejecución y/o contratación de todas las actividades vinculadas a la gestión técnico – administrativa de la construcción de las obras obligatorias y de mantenimiento, como ser:

- gestión técnica:
  - evaluación del estado de la red y sus estructuras
  - estudios y diseño de las obras
  - supervisión, contralor y certificación de los contratos de consultoría y construcción
- gestión administrativa:
  - gestión de pago de las expropiaciones necesarias para las obras
  - pedido de precios, selección y contratación de las empresas consultoras y constructoras
  - gestión de pago de los certificados de los contratos de consultoría y construcción
  - ejecución de garantías y/o multas de los contratos de consultoría y construcción.

### **2.2 Construcción de obras obligatorias y de mantenimiento**

El Concesionario tendrá a su cargo la contratación de todas las construcciones de las obras obligatorias y de mantenimiento necesarias para satisfacer los niveles de servicio establecidos, como ser:

- obras de construcción de los puestos de peaje: obra civil, eléctrica y electrónica
- obras nuevas: segunda calzadas, pasajes a desnivel, puentes, iluminación, calzadas de servicio, refugios y dársenas de ómnibus, etc.
- obras de remodelación de carreteras y estructuras
- obras de rehabilitación y/o mantenimiento extraordinario de carreteras y puentes
- obras de mantenimiento menor de carreteras y estructuras.

El Concesionario también tendrá a su cargo el pago de las expropiaciones de la faja de dominio público necesaria para la construcción de las obras, así como su posterior mantenimiento y operación.

### **2.3 Operación de servicios a los usuarios**

El Concesionario tendrá a su cargo la contratación de todas las actividades vinculadas a la operación de las rutas, como ser:

- áreas de descanso públicas: baños, parrilleros, juegos infantiles, etc.
- campañas publicitarias: campañas de educación vial, campañas de divulgación de las obras en ejecución y del estado de la red, etc.
- atención a los usuarios a lo largo de la red: mecánica ligera, emergencia médica, teléfonos para urgencias, información turística, información de obras y contingencias, etc..

### **2.4 Explotación de los puestos de peaje**

El Concesionario tendrá a su cargo la ejecución y/o contratación de todas las actividades vinculadas a la explotación de los puestos de peaje concesionados, como ser:

- mantenimiento de los puestos de peaje: obra civil, eléctrica y electrónica
- operación de los puestos de peaje: gestión y control de exonerados y bonificados
- recaudación de las tarifas de peaje.

### 3. Área de la concesión

#### 3.1 Red concesionada

Se define como área concesionada o red concesionada correspondiente a la Componente N° 1 y 2, a los 1271km660 de la red vial nacional principal, formados por los siguientes tramos de rutas:

- *ruta 1*, entre el A° Cufre y la ciudad de Colonia (70 km000)
- *ruta 2*, entre la ciudad de Cardona y el puente internacional San Martín (126km100)
- *ruta 3*, entre el A° Grande (sur) y la ciudad de Salto (239km750)
- *ruta 5*, entre la localidad de Centenario y la ciudad de Rivera (252km500)
- *ruta 8*, entre la ciudad de Minas y la ciudad de Treinta y Tres (163km400)
- *ruta Interbalnearia*, entre la ciudad de Montevideo y la ciudad de Punta del Este (247km060 de simple vía), integrados por:
  - *ruta 101*, entre Montevideo (A° Carrasco) y la ruta 102
  - *ruta Interbalnearia*, entre la ruta 101 y la ruta 99
  - *ruta 99*, entre la ruta Interbalnearia y la ruta 9
  - *ruta 9*, entre la ruta 99 y la ruta 93
  - *ruta 93*, entre la ruta 9 y ruta 10
  - *ruta 10*, entre A° Potrero y Camino Lussich
- *ruta 9*, entre la ruta 8 y la ruta 99, y entre la ruta 99 y la ciudad de Rocha (95km950)
- *ruta 11*, entre la localidad de Ecilda Paullier y la ciudad de Canelones (76km900).

Algunos de estos tramos se incorporarán luego de la toma de posesión de la concesión, de acuerdo con lo establecido en el artículo 29.

#### 3.2 Estructuras concesionadas

Se define como área concesionada o estructuras concesionadas correspondiente a la Componente N° 3, a los 2904 m de puentes, pasajes superiores, etc., no incluidos en la red concesionada definida en el artículo 3.1, que se enumeran a continuación:

- *ruta 2*, puente Cda. Magallanes, muelle de Fray Bentos
- *ruta 5*, puentes A° Villasboas, A° Molles, Cda. La Zorra
- *ruta 6*, puentes A° Canelón Grande, A° Sauce de Malbajar, A° Tala
- *ruta 7*, puentes A° Totoral de Sauce, Cda. García, A° Sauce, A° Pando, A° Pedernal, A° Tala, A° Fraile Muerto
- *ruta 10*, puentes A° las Espinas, Laguna Garzón
- *ruta 11*, puentes A° Paso Calleros, A° Canelón Chico (sangrador), A° Canelón Chico, A° Pando, A° Descamado, A° La Pedrera, A° de los Padres
- *ruta 12*, puente A° Minas viejo
- *ruta 19*, puentes A° de las Ovejas, A° Campamento
- *ruta 20*, puentes A° Sanchez A y B, A° Coladera
- *ruta 21*, puente A° las Víboras
- *ruta 26*, puente Cda. sin nombre 1 y 2
- *ruta 27*, puente A° Yaguarí
- *ruta 28*, puente A° Corrales
- *ruta 30*, puente A° Yucutujá (Paso Tiraponcho)
- *ruta 44*, puente Río Negro (Paso Mazangano)
- *ruta 200*, pasajes superiores sobre ruta 87 (Salinas) y sobre ruta 35 (La Floresta)

### 4. Ingresos del Concesionario

#### 4.1 Ingresos de la concesión

La modalidad prevista para esta concesión de obra pública es la denominada "concesión de costos compartidos", en la cual el Concesionario recibirá los siguientes ingresos por el cumplimiento de sus obligaciones:

- *Componente N° 1*: i) la recaudación de las tarifas de peaje denominada contraprestación de los usuarios (artículo 5) durante todo el plazo de la concesión; ii) el subsidio de mantenimiento de carretera a cargo del Concedente (artículo 6) desde

el inicio y hasta el año 4 (inclusive) de la concesión; y iii) el subsidio para complementar el ingreso anual mínimo a cargo del Concedente (artículo 7) cuando corresponda, desde el inicio y hasta el año 4 (inclusive) de la concesión.

- **Componente N° 2:** i) el subsidio de mantenimiento de carretera a cargo del Concedente (artículo 6) desde el año 5 y hasta el fin de la concesión; ii) el subsidio para complementar el ingreso anual mínimo a cargo del Concedente (artículo 7) cuando corresponda, durante los años 5 y 6 de la concesión.
- **Componente N° 3:** i) el subsidio de mantenimiento de estructuras a cargo del Concedente (artículo 6) desde el año 4 y hasta el fin de la concesión.

COMPONENTE	AÑO										
	1	2	3	4	5	6	7	...	14	15	
1	P/ Mc / C	P/ Mc / C	P/ Mc / C	P/ Mc / C	P	P	P	P	P	P	
2					Mc / C	Mc / C	Mc	Mc	Mc	Mc	
3				Mp	Mp	Mp	Mp	Mp	Mp	Mp	

Siendo (P) la recaudación de las tarifas de peaje, (Mc) el subsidio de mantenimiento de carretera, (Mp) el subsidio de mantenimiento de estructuras, y (C) el subsidio para complementar el ingreso anual mínimo.

#### 4.2 Régimen de compensación por excedentes de ingresos en la explotación de la concesión

Si entre los años 7 y 11 de la concesión, los ingresos por recaudación de las tarifas de peaje denominada contraprestación de los usuarios (artículo 5) supera un promedio anual equivalente a U\$S 31:000.000 (IVA excluido), el excedente – deducido el impacto tributario – se destinará a disminuir lo que debe pagar el Concedente por concepto del subsidio de mantenimiento (artículo 6) durante el resto del período de la concesión, o para ampliar los alcances del objeto de la concesión al amparo de lo establecido en el artículo 28.

Si entre los años 12 y 15 de la concesión, los ingresos por recaudación de las tarifas de peaje denominada contraprestación de los usuarios (artículo 5) supera un promedio anual equivalente a U\$S 36:000.000 (IVA excluido), el excedente – deducido el impacto tributario – se destinará a ampliar los alcances del objeto de la concesión al amparo de lo establecido en el artículo 28.

## 5. Contraprestación de los usuarios

5.1 El Concesionario recibirá como parte de los ingresos por el cumplimiento de sus obligaciones lo que recaude por concepto de las tarifas de peaje de acuerdo con los valores, el sistema de ajuste y redondeo, el régimen de exoneraciones y bonificaciones, y la forma de cobro establecida a continuación.

#### 5.2 Puestos de peaje

Los puestos de peaje concesionados son los siguientes:

- ruta 1, Arroyo Cufre
- ruta 2, Río Negro
- ruta 3, Río Negro
- ruta 3, Río Queguay
- ruta 5, Río Negro
- ruta 5, Río Tacuarembó
- ruta 8, Río Cebollati
- ruta 9, Arroyo Solís Grande
- ruta 9, Arroyo Garzón
- ruta Interbalnearia, Arroyo Pando
- ruta Interbalnearia, Arroyo Solís Grande
- ruta 11, Río Santa Lucía.

Algunos de estos puestos de peaje se incorporarán luego de la toma de posesión de la concesión, de acuerdo con lo establecido en el artículo 29.

### 5.3 Valores de las tarifas

Los valores básicos de las tarifas de peaje a los usuarios en los dos sentidos de circulación serán las establecidas en el Decreto N° 397/93 más el IVA, salvo en los terceros puestos de peaje de cada corredor (ruta 3: Río Queguay, ruta 5: Río Tacuarembó y ruta 9: Arroyo Garzón) en que se aplicará el 80% de la tarifa establecida precedentemente.

### 5.4 Sistema de ajuste

Las tarifas de peaje a los usuarios se ajustarán cuatrimestralmente a las 0 horas del primer día de los meses de abril, agosto y diciembre.

Los valores básicos de las tarifas de peaje a los usuarios se ajustarán de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$T = T_b ( 0,55 D / D_b + 0,45 IPC / IPC_b )$$

en donde:

*T*: Tarifa de peaje a los usuarios en los dos sentidos para cada categoría de vehículo, resultante del ajuste.

*T<sub>b</sub>*: Tarifa de peaje "básica" a los usuarios en los dos sentidos para cada categoría de vehículo, establecida por el Decreto N° 397/993.

*D*: Dólar interbancario vendedor, correspondiente al décimo día hábil anterior al ajuste, establecido por el Banco Central del Uruguay.

*D<sub>b</sub>*: Dólar interbancario vendedor "básico", correspondiente al 01 de octubre de 1993 (\$4,164).

*IPC*: Índice general de los precios al consumo, elaborado por el Instituto Nacional de Estadística, correspondiente al penúltimo mes anterior al mes de ajuste.

*IPC<sub>b</sub>*: Índice general de los precios del consumo "básico", elaborado por el Instituto Nacional de Estadística, correspondiente al mes de agosto de 1993 (7.673,94 Base diciembre 1985 ó 34,784622 Base marzo 1997).

### 5.5 Sistema de redondeo

Los niveles de tarifas de peaje según la categoría del vehículo que surjan del ajuste de precios, deberán redondearse al peso entero inferior si la fracción centesimal es menor o igual a 0,50 o redondeando al peso entero superior si la fracción centesimal es mayor a 0,50.

### 5.6 Régimen de exonerados

Se encuentran exonerados de pago de las tarifas de peaje los casos que se enumeran a continuación:

- los vehículos oficiales, sea cual sea el organismo público al que pertenezcan, entendiéndose por vehículo oficial aquellos vehículos de propiedad del Estado (nacional o departamental) que circulen con matrícula oficial de acuerdo con el Art. 3 de la Ley N° 13.297.
- los vehículos del Órgano de Control del Concedente
- los vehículos del Concesionario o sus contratistas afectados exclusivamente a la construcción y mantenimiento, la operación y la explotación de la concesión
- las motos, motonetas y triciclos, debiendo preverse su circulación por una senda independiente en los puestos de peaje.

### 5.7 Régimen de bonificados

El régimen de bonificados en el pago de las tarifas de peaje se encuentra regulado por los Decretos N° 681/987 del 11 de noviembre de 1987, N° 298/993 de 23 de junio de 1993 con sus modificativos y concordantes.

### 5.8 Forma de cobro

La infraestructura, el sistema de cobro y control del peaje y el personal encargado deberá reunir los siguientes requisitos:

- Las tarifas de peaje se cobrarán únicamente en moneda nacional.
  - El cobro del peaje se realizará en uno o dos sentidos de circulación; aplicándose en cada dirección la mitad de la tarifa de peaje a los usuarios correspondiente a los dos sentidos establecidas precedentemente.
  - El pago de las tarifas de peaje se exigirá a cada usuario que atraviese las barreras emplazadas al efecto sobre la ruta, con las excepciones referentes a exonerados establecidas precedentemente.
  - El Concesionario tendrá derecho al cobro de la tarifa de peaje a cada usuario por el sólo hecho de que éste atraviese la barrera, independientemente del recorrido que realice sobre la carretera antes o después de dicho acto.
  - El cobro del peaje se deberá organizar para que el tiempo máximo de espera de los vehículos desde que llegan a la fila y hasta que pagan la tarifa de peaje, sea menor a dos minutos entre las 06h00 y las 22h00, y menor a cuatro minutos en el resto del horario; salvo en las treinta horas de mayor tránsito en el año en donde la espera se podrá extender hasta cinco minutos. Cuando la demora en el cobro -- cualquiera sea la causa -- supere los cinco minutos se deberá liberar el paso por el puesto de peaje sin cobro de la tarifa hasta que se regularice la situación.
  - Todo el personal vinculado a la explotación de la concesión deberá estar uniformado y debidamente identificado.
  - El sistema de cobro y control de peaje deberá estar dotado en cada carril de una terminal de operador, una barrera que regule el paso o detención de los vehículos, un detector automático de categoría de vehículos, una cámara filmadora que registre las matriculas de los vehículos, y en la sala de supervisión deberá contar con un sistema automático y computarizado que controle las casetas del peaje.  
El sistema de almacenamiento en memoria deberá permitir disponer de estadísticas conteniendo la cantidad de vehículos, discriminados por categoría, día, hora y carril, así como la recaudación por concepto de peaje.
  - La instalación y el sistema de cobro y control de peaje deberá disponer de esquemas auxiliares para días y/u horas pico, previsiones para casos de alteraciones en los sistemas de cobro del peaje (por ej. corte de energía eléctrica), carriles especiales para vehículos de dimensiones especiales, etc..
  - La documentación que se extenderá al momento de pago (boleto) deberá incluir la discriminación del IVA; debiéndose instrumentar un sistema complementario por el cual a aquellos usuarios que lo soliciten se le brinde un comprobante con su identificación (número de RUC del usuario o consumidor final).
  - El sistema de cobro y control de peajes deberá contar con la habilitación escrita de la Dirección General Impositiva previo a su puesta en funcionamiento, debiéndose gestionar una nueva autorización cada tres años como mínimo, la que deberá remitirse al Concedente como condición para el cobro de los subsidios.
- El Concesionario podrá introducir formas innovadoras de cobro que respeten los lineamientos generales antes expuestos, previa autorización del Concedente.

## **6. Subsidio de mantenimiento**

- 6.1 El Concesionario recibirá como parte de los ingresos por el cumplimiento de sus obligaciones los pagos mensuales que efectúe el Concedente por concepto de mantenimiento de carreteras y estructuras, de acuerdo con los criterios y procedimientos que se detallan a continuación.
- 6.2 **Monto mensual del subsidio de mantenimiento**  
El monto mensual del subsidio de mantenimiento de carretera se calculará en moneda nacional como la resultante de multiplicar el número de km de carretera afectados a la concesión, por el valor de la cuota mensual de mantenimiento que se establece en el equivalente a U\$S 336 por km.  
El monto mensual del subsidio de mantenimiento de estructuras se calculará en moneda nacional como la resultante de multiplicar el número de m de estructuras afectados a la

concesión, por el valor de la cuota mensual de mantenimiento que se establece en el equivalente a U\$S 167 por m.

A efectos de la conversión a moneda nacional del valor de las cuotas mensuales de mantenimiento se establece como valor del dólar el correspondiente a la cotización promedio del mercado vendedor del mes en cuestión, publicada por el Banco Central del Uruguay.

**6.3 Procedimiento de pago del subsidio de mantenimiento**

Los pagos del subsidio de mantenimiento que realizará el Concedente se harán en moneda nacional, dentro de los 63 días calendario posteriores a la presentación de la liquidación correspondiente, con cargo al Inciso 10, Programa 003, u otra fuente de financiamiento (interna o externa) alternativa. Vencido el plazo de pago establecido, los saldos adeudados generarán un interés a una tasa igual a la Libor a 180 días más 5 puntos.

## **7. Subsidio para completar un ingreso anual mínimo**

**7.1** El Concesionario recibirá como parte de los ingresos por el cumplimiento de sus obligaciones los pagos que efectúe el Concedente en calidad de subsidio para complementar un ingreso anual mínimo de U\$S 25:000.000 (IVA excluido) hasta el año 4 de la concesión y U\$S 23:000.000 (IVA excluido) durante los 5 y 6 de la concesión. Dicho monto comprende la contraprestación de los usuarios (artículo 5) y el subsidio de mantenimiento de carretera (artículo 6). El subsidio para completar el ingreso anual mínimo se determinará de acuerdo con los criterios y procedimientos que se detallan a continuación.

**7.2 Monto del subsidio para completar un ingreso anual mínimo**

El monto anual del subsidio para complementar el ingreso anual mínimo se calculará en moneda nacional como la diferencia entre el equivalente en moneda nacional del monto establecido precedentemente (artículo 7.1) y la suma de la contraprestación de los usuarios sin IVA (artículo 5) y el subsidio de mantenimiento de carretera (artículo 6), cuando esta suma sea inferior al monto establecido.

Al cierre de cada trimestre del ejercicio se realizará un pago a cuenta de la liquidación de fin de año sobre la base de las proyecciones de la recaudación de peaje.

A efectos de la conversión a moneda nacional del monto del subsidio para complementar el ingreso anual mínimo y su equivalencia trimestral, se fija como valor del dólar el correspondiente a la cotización promedio del mercado vendedor de cada trimestre en cuestión, publicada por el Banco Central del Uruguay.

A los efectos del cálculo del subsidio para complementar el ingreso anual mínimo, los trimestres se contabilizarán como períodos de tres meses contados a partir del inicio del mes en que el Concedente toma posesión de la concesión. El ejercicio de la concesión corresponde al período anual contado a partir del inicio del mes en que el Concesionario toma posesión de la concesión.

**7.3 Procedimiento de pago del subsidio para complementar el ingreso anual mínimo**

Los pagos del subsidio para complementar el ingreso anual mínimo que realizará el Concedente se harán en moneda nacional, dentro de los 63 días calendario posteriores a la presentación de la liquidación correspondiente, con cargo al Inciso 10, Programa 003, u otra fuente de financiamiento (interna o externa) alternativa. Vencido el plazo de pago establecido, los saldos adeudados generarán un interés a una tasa igual a la Libor a 180 días más 5 puntos.

## 8. Régimen de compensación por otros ingresos

### 8.1 Compensación de otros ingresos por explotación de servicios conexos

El Concesionario recibirá como parte de los ingresos por el cumplimiento de sus obligaciones el 90% de lo que recaude por concepto de la explotación de otros servicios conexos con la concesión que hayan sido previamente autorizados por el Concedente, como ser:

- la explotación de áreas de servicio
- la instrumentación de campañas publicitarias
- otros ingresos producto de la concesión.

También se considerará como otros ingresos del Concesionario el 90% del producido por la ejecución de garantías y multas de los contratos que celebre el Concesionario en el marco de la concesión.

El 90% de los ingresos que perciba el Concesionario por los conceptos enumerados precedentemente se destinarán a disminuir el monto que debe pagar el Concedente por concepto del subsidio de mantenimiento (artículo 6) o para ampliar los alcances del objeto de la concesión al amparo de lo establecido en el artículo 28.

El Concesionario dispondrá libremente del restante 10% de los ingresos referidos anteriormente como compensación de los gastos incurridos, no participando los mismos del régimen de compensación de pagos del Concedente.

### 8.2 Compensación de multas al Concesionario

Las multas aplicadas al Concesionario se pagarán mediante compensación, disminuyendo el monto que debe pagar el Concedente por concepto del subsidio de mantenimiento (artículo 6) o ampliando los alcances del objeto de la concesión al amparo de lo establecido en el artículo 28.

## 9. Extinción de la concesión

### 9.1 Causas de extinción de la concesión

La extinción de la concesión puede ser declarada por las siguientes causas:

- *extinción no imputable a ninguna de las partes*
  - logro de la meta contractual, artículo 10
  - mutuo acuerdo, artículo 11
  - fuerza mayor, artículo 12
- *extinción imputable al Concedente*
  - rescate, artículo 13
  - incumplimientos graves del Concedente, artículo 14
- *extinción imputable al Concesionario*
  - incumplimientos graves del Concesionario, artículo 15.

### 9.2 Consecuencias de la extinción de la concesión

Las consecuencias de la extinción del contrato de concesión serán según corresponda:

- *Para cualquier causa de extinción*

En todos los supuestos de extinción del contrato de concesión el Concesionario tendrá derecho a que se considere a su favor los egresos incurridos hasta el momento de la rescisión, dentro del objeto de la concesión aprobados por el Concedente, que no hayan sido compensados por los ingresos efectivamente cobrados.

- *Extinción no imputable a ninguna de las partes*

En estos casos se extinguirá el contrato de concesión sin otras consecuencias adicionales a las establecidas en cada caso.

- *Extinción imputable al Concedente*

En estos casos el Concesionario será indemnizado de acuerdo con las previsiones establecidas para el caso de rescate.

- *Extinción imputable al Concesionario*  
En este caso, serán de aplicación las penalidades y multas al Concesionario establecidas en el presente contrato y en el marco que rige este tipo de contratos.

## 10. Extinción de la concesión por el logro de la meta contractual

- 10.1 El contrato de concesión se extinguirá cuando el Concesionario haya incurrido en egresos por contrataciones en gestión, construcción, operación y explotación indicados o aprobados por el Concedente por el valor presente de egresos establecido a continuación (excluido IVA) durante el período de 15 años de acuerdo con el siguiente cronograma anual de desembolsos:

AÑO	MONTO ANUAL		
	COMPONENTE N° 1	COMPONENTE N° 2	COMPONENTE N° 3
1	56:445.130	0	0
2	57:026.710	0	8:807.289
3	34:239.661	0	8:467.189
4	17:754.557	0	6:777.042
5	5:841.923	6:086.584	41.577
6	2:454.172	18:196.883	41.577
7	4:841.118	13:572.287	41.577
8	4:841.118	6:770.982	41.577
9	4:784.208	8:713.926	41.577
10	7:138.520	8.133.117	41.577
11	8:718.074	7:128.702	41.577
12	4:670.386	6:567.669	41.577
13	7:693.583	7:204.725	41.577
14	8:555.599	19:261.667	41.577
15	4:670.386	8:578.576	41.577
<b>MONTO TOTAL</b>	<b>229:675145</b>	<b>110:215.117</b>	<b>24:508.866</b>
<b>VPE</b>	<b>161:192.205</b>	<b>40:429.928</b>	<b>18:532.660</b>
		<b>220:154.793</b>	

Los montos incluyen leyes sociales, excluyen IVA y están expresados en dólares estadounidenses.

El Concedente podrá generar pequeñas modificaciones (incremento o disminución de hasta el 10% del monto anual previsto) en el cronograma anual de desembolsos, en la medida que no se modifique el valor presente de egresos comprometido.

- 10.2 A los efectos del cálculo del valor presente de egresos (VPE) se consideran los directamente vinculados a las tareas de gestión técnica (artículo 2.1), construcción (artículo 2.2), operación (artículo 2.3) y explotación (artículo 2.4); estando expresamente excluido todo otro gasto propio del funcionamiento vinculado a la gestión administrativa (artículo 2.1) del Concesionario.
- 10.3 El valor presente de egresos (VPE) al mes  $n$  de la concesión se calculará en dólares, IVA incluido, como:

$$VPE = \sum_{i=1}^n E_i / (1+r)^i$$

donde:

$E_i$ : egresos correspondientes al mes  $i$  de la concesión de acuerdo con lo establecido en el artículo 10.2

$r$ : tasa mensual de descuento igual a 0,949%.

Para estos cálculos se utilizará la cotización promedio del mercado vendedor del dólar publicada por el Banco Central del Uruguay correspondiente al mes en cuestión.

- 10.4 Cumplido el plazo contractual de 15 años sin que se hubiera alcanzado el valor presente de egresos establecido en el artículo 10.1, se extinguirá la concesión en dicho momento, conservando el Concedente el derecho de percibir el saldo del valor presente adeudado en un plazo no mayor a 3 años, en obras o servicios que se acordarán de mutuo acuerdo entre las partes.
- 10.5 Todas estas extinciones provocarán respecto del Concedente la extinción de todos los contratos que hubiera celebrado el Concesionario, salvo que el Concedente quisiera continuarlos a su costo. La relación entre el Concesionario y sus contratistas es ajena al Concedente.

## 11. Extinción de la concesión por mutuo acuerdo

- 11.1 El contrato de concesión se podrá extinguir en cualquier momento por mutuo acuerdo, con las consecuencias que ambas partes convengan en el documento respectivo, sin que ello perjudique la calidad de las garantías otorgadas para el financiamiento gestionado por el Concesionario con destino a financiar los egresos de la concesión establecidos en el artículo 10.2, siempre que cuenten con la autorización del Concedente.

## 12. Extinción de la concesión por fuerza mayor

- 12.1 El contrato de concesión se extinguirá cuando circunstancias de fuerza mayor tomen imposible su cumplimiento, debiéndose acordar las consecuencias entre las partes, sin que ello perjudique la calidad de las garantías otorgadas para el financiamiento gestionado por el Concesionario con destino a financiar los egresos de la concesión establecidos en el artículo 10.2, siempre que cuenten con la autorización del Concedente.

## 13. Extinción de la concesión por rescate

- 13.1 El Concedente, mediante acto administrativo adecuadamente fundado, podrá disponer el rescate de la concesión.  
En este caso, el Concedente comunicará formalmente al Concesionario con una antelación mínima de 6 meses la decisión de rescatar la concesión.  
En el momento del rescate, sin perjuicio de los saldos de deuda mencionados en el artículo 13.3, el Concedente pagará la indemnización que correspondiera al Concesionario en un plazo máximo de 12 meses a partir de la comunicación antes mencionada. El monto de la indemnización se ajustará a la fecha de pago con la tasa indicada en el artículo 13.2. Ocurrido esto, se entenderá extinguida la concesión.
- 13.2 El monto de la indemnización por rescate de la concesión (*IND*) al mes *n* de concesión se calculará en dólares, IVA incluido, como:

$$IND = \sum_{i=1}^n (E_i - I_i)(1+r)^{n-i} \text{ con } i \leq n$$

donde:

$E_i$ : egresos correspondientes al mes *i* de la concesión de acuerdo con lo establecido en el artículo 10.2

$I_i$ : ingresos correspondientes al mes *i* de la concesión de acuerdo con lo establecido en el artículo 4

$r$ : tasa mensual de descuento igual a 0,949%.

Para estos cálculos se utilizará la cotización promedio del mercado vendedor del dólar publicada por el Banco Central del Uruguay correspondiente al mes en cuestión.

- 13.3 El monto de la indemnización por rescate de la concesión no podrá ser inferior al total de la deuda vigente asumida por el Concesionario y los aportes de capital propio del Concesionario utilizados para satisfacer los objetivos de la concesión.

## **14. Extinción de la concesión por incumplimientos graves del Concedente**

- 14.1 El Concesionario podrá solicitar la extinción del contrato de concesión ante incumplimientos graves del Concedente, como ser el atraso en más de 6 meses en el pago de los subsidios.
- 14.2 En este caso se operará la extinción de acuerdo con las previsiones establecidas para el caso de rescate de la concesión indicadas en el artículo 13.

## **15. Extinción de la concesión por incumplimientos graves del Concesionario**

- 15.1 La extinción del contrato de concesión se podrá declarar por el Concedente ante incumplimientos graves del Concesionario, y en especial cuando exista:
- grave negligencia
  - incumplimiento reiterado de disposiciones legales, reglamentarias o contractuales
  - cesión total o parcial de la concesión, sin autorización previa del Concedente
  - interrupción, atraso o disminución del ritmo de egresos comprometidos por causa imputable al Concesionario, en un equivalente a 6 meses del cronograma de desembolsos previsto para el año
  - reiterado trato discriminatorio, arbitrario, abusivo o inadecuado a los usuarios o contratistas
  - reiterados actos de inobservancia, reticencia u ocultamiento de información al Concedente
  - omisión en la presentación de la calificación de riesgo de la concesión
  - situación económico - financiera de insolvencia de la concesión para continuar con el cronograma contractual de egresos (la situación de insolvencia se configurará por la falta de activos líquidos o líneas de créditos libres de otros compromisos contractuales suficientes para atender el equivalente al período más exigente de 4 meses de ejecución del cronograma de egresos).
- 15.2 En estos supuestos, y sin perjuicio del derecho a cobrar al Concesionario las multas y/o indemnizaciones que correspondan, el Concedente podrá recuperar la posesión de la concesión una vez producida la rescisión, previo inventario circunstanciado de la situación.

## **16. Toma de posesión de la concesión**

- 16.1 El Concesionario deberá recibir y tomar posesión de la concesión una vez cumplidos los siguientes requisitos:
- la intervención favorable del Tribunal de Cuentas de la República
  - la aprobación del contrato de concesión por parte del Poder Ejecutivo
  - la aprobación de los beneficios tributarios por parte del Poder Ejecutivo
  - la realización en conjunto del inventario del estado de la infraestructura e instalaciones existentes en el área de la concesión
  - la constitución por Concesionario del seguro establecido en el artículo 22

- la presentación por Concesionario del plan de financiamiento para el cumplimiento del contrato evaluado por una consultora especializada en calificación de riesgo registrada en el Banco Central del Uruguay
  - la construcción y habilitación por la Dirección General Impositiva de los puestos de recaudación de peajes a realizarse por el Concesionario.
- 16.2 El plazo máximo que dispone el Concesionario para la toma de posesión será de 91 días calendario desde la aprobación del presente contrato por parte del Poder Ejecutivo, prorrogable por el Concedente si lo estima conveniente.
- 16.3 En dicha toma de posesión se labrará un acta denominada "acta de toma de posesión de la concesión", y a partir de la fecha de la misma se computarán todos los plazos previstos en este contrato, comenzándose con el cronograma de desembolsos previsto (artículo 10.1).

## **17. Inicio del cobro de los ingresos de la concesión**

- 17.1 El inicio del cobro de la contraprestación de los usuarios (artículo 5) se autorizará por el Concedente conjuntamente con la toma de posesión, una vez que esté finalizada la construcción de todos los puestos de peaje y que los mismos cuenten con la habilitación escrita de la Dirección General Impositiva.
- 17.2 El inicio del derecho al cobro del subsidio de mantenimiento de carretera (artículo 6) será simultáneo con la toma de posesión, mientras que el inicio del derecho al cobro del subsidio de mantenimiento de estructuras (artículo 6) comenzará en el cuarto año de la concesión.
- 17.3 El subsidio para complementar el ingreso anual mínimo a cargo del Concedente (artículo 7) se computará a partir del momento en que se inicia el cobro de la contraprestación de los usuarios. La primera liquidación anual del subsidio complementario se efectuará a los 12 meses del inicio del cobro de la contraprestación de los usuarios, sobre la base de todos los ingresos recibidos por el Concesionario en ese período. El primer adelanto trimestral determinado según el artículo 7.2 se calculará al término del primer trimestre posterior a la fecha de inicio del cobro de la contraprestación a los usuarios, de acuerdo con la definición de "trimestres" del artículo 7.2. La segunda liquidación anual del subsidio complementario tomará en cuenta todos los ingresos del Concesionario, incluidos los adelantos y reliquidaciones correspondientes a su primera liquidación anual, devengados a lo largo de ese período.

## **18. Sociedad o empresa**

- 18.1 El Concesionario podrá constituir una sociedad anónima o empresa operativa como instrumento que le permita cumplir con las obligaciones que asume.
- 18.2 Los estatutos de la mencionada sociedad requerirán consideración y aprobación previa del Concedente (Poder Ejecutivo), debiendo responder a los siguientes principios generales:
- el único objeto de la sociedad anónima será el de cumplir con las obligaciones y ejercer los derechos estipulados en el contrato de concesión de obra pública
  - el único propietario de la sociedad anónima será la CND, y el directorio estará integrado por los mismos representantes del Estado en el directorio de la CND
  - las acciones serán nominativas.

- 18.3 Toda modificación en los estatutos, transformación, fusión o escisión de la sociedad, o transmisión de sus acciones requerirá consideración y aprobación previa del Concedente (Poder Ejecutivo).

## **19. Prenda de los ingresos de la concesión**

- 19.1 Prenda de los ingresos de la concesión  
El único autorizado para efectuar la recaudación de la contraprestación de los usuarios (artículo 5) y para recibir los pagos del Concedente por concepto de subsidios (artículos 6 y 7) será el propio Concesionario, sin perjuicio de lo cual el Concedente podrá autorizar la prenda de los ingresos a percibir por el Concesionario por un monto y plazo máximo a determinar en función del avance de la concesión.

## **20. Recursos captados**

- 20.1 Los recursos captados por el Concesionario a través de emisiones de deuda u otros instrumentos con el propósito de financiar los egresos objeto de la concesión (artículo 10.2) y sus correspondientes rendimientos financieros en tanto no se realicen los egresos a que están destinados los mencionados recursos, deberán permanecer debidamente identificados, depositados y afectados exclusivamente al cumplimiento de las obligaciones de la concesión.

## **21. Cumplimiento de normas**

- 21.1 El Concesionario, su personal y las empresas con las que contrate, serán responsables de cumplir cuidadosamente las disposiciones, ordenanzas, reglamentos y leyes vigentes en los lugares de construcción de obras nuevas o de mantenimiento, operación y explotación de la concesión.  
El Concedente queda liberado de toda obligación emergente del eventual incumplimiento por el Concesionario, su personal y las empresas con las que contrate, de disposiciones, ordenanzas, reglamentos o leyes que fueran de aplicación.
- 21.2 Las cargas sociales del personal de la sociedad concesionaria y de las empresas con las que contrate trabajos en cumplimiento de los objetivos de la concesión, serán de cargo del Concesionario.
- 21.3 Los impuestos que se apliquen a la sociedad concesionaria y a los contratos que celebre el Concesionario, serán de cargo del Concesionario.

## **22. Daños a cosas y personas**

- 22.1 El Concesionario será responsable de todos los daños que se produzcan a la infraestructura, a su personal o a terceros, originados en maniobras en el área de la concesión o en sus propias instalaciones, realizadas por sus representantes, dependientes, subalternos o contratistas, durante el plazo de la concesión, por razones que le sean imputables al mismo.
- 22.2 A tales efectos el Concesionario deberá contratar, con anterioridad a la toma de posesión de la concesión y hasta 6 meses de finalizada la misma, un seguro de responsabilidad civil extra - contractual por un monto no inferior a U\$S 2:000.000.  
Este seguro se presentará previamente a la suscripción del acta de toma de posesión y tendrá una vigencia mínima de 12 meses, y deberá ser renovado – bajo pena de

rescisión de la concesión -- como máximo 14 días calendario antes de cada vencimiento anual, siendo devuelto al cumplirse los seis meses de finalizada la concesión. Este seguro se establecerá en dólares.

## **23. Contratación y recepción de las obras o servicios objeto de la concesión**

- 23.1 El Concesionario en la selección y contratación de las empresas encargadas de las obras o servicios objeto de la concesión deberá asegurar por lo menos el cumplimiento de los siguientes principios:
- amplia publicidad de los pedidos de precios, dada por una publicación del llamado con no menos de 14 días calendario de anticipación en el Diario Oficial y dos publicaciones en diarios de circulación nacional, para las contrataciones cuyo monto supere los U\$S 75.000 (IVA incluido)
  - cuando el monto de la contratación sea inferior a los U\$S 75.000 (IVA incluido) el Concesionario dará publicidad al pedido de precio por medios idóneos aceptables para el Concedente
  - igualdad entre los oferentes, cualquiera sea el monto del contrato.
- 23.2 Las empresas constructoras y consultoras que celebren contratos con el Concesionario para cumplir con los objetivos de la concesión establecidos en el artículo 10.2 deberán estar inscriptas en el Registro Nacional de Empresas de Obras Públicas.
- 23.3 Las bases técnico – administrativas de los pedidos de precios, la selección de los contratistas y las recepciones de las obras o servicios objeto de la concesión serán respectivamente formuladas e informadas con carácter preceptivo por el Concedente (MTOPI – DNV).  
Será condición previa para la adjudicación y celebración de los contratos correspondientes al objeto de la concesión, la no oposición del Concedente.  
Los grupos de trabajo integrados con los propósitos enunciados en este artículo contarán con la participación de un ingeniero civil vial en calidad de representante técnico del Concesionario, que será designado en acuerdo con el Concedente.
- 23.4 Anualmente el Concesionario deberá presentar un informe de una auditoría externa e independiente que certifique la adecuación a las normas de este contrato de los procedimientos implementados para la contratación y aprobación de los contratos celebrados para el logro de objetivos de esta concesión. La empresa auditora será de aceptación del Concedente.

## **24. Titularidad de los diseños, obras, instalaciones y mejoras ejecutadas**

- 24.1 El Concedente quedará con la propiedad de todos los derechos correspondientes a los estudios, diseños, obras, instalaciones y mejoras ejecutadas con motivo de la concesión, sin que por ello deba abonar pago alguno.

## **25. Información de la concesión a suministrar al público en general**

- 25.1 El Concesionario con la supervisión del Concedente instrumentará a su cargo una página web en donde se publiquen el plan de obras previsto a mediano plazo, el calendario de los llamados previstos, los contratos suscritos con sus respectivos detalles

(adjudicatario, monto, plazo, avance, etc.), las obras en ejecución con sus correspondientes detalles (tipo de obra, plazo, avance, ilustraciones, etc.), y el estado de la red concesionada.

## **26. Información a suministrar al Concedente**

- 26.1 El Concesionario deberá presentar anualmente al Concedente un informe de calificación de riesgo preparado por una consultora especializada en calificación de riesgo registrada en el Banco Central del Uruguay.
- 26.2 El Concesionario deberá presentar al Concedente sus estados financieros semestrales y anuales debidamente auditados y toda otra información económica – financiera referida a la concesión que le sea solicitada.
- 26.3 El Concesionario deberá instrumentar un mecanismo que permita al Concedente tener acceso continuo a la contabilidad de la concesión.  
El Concesionario deberá presentar al Concedente copia de:
- los estados de las cuentas donde se deposite temporalmente los recursos captados para cumplir con el objeto de la concesión
  - los compromisos o contratos que celebra con cualquiera empresa para cumplir con el objeto de la concesión.
- 26.4 El Concedente, a su costo y sólo juicio, podrá disponer una auditoría administrativa - económica – financiera del Concesionario, si los informes presentados lo ameritan.

## **27. Organismo de Control de la concesión**

- 27.1 La supervisión del contrato de concesión estará a cargo de un Organismo de Control designado por el Concedente (MTOP) en la órbita de la DNV, cuyos cometidos específicos serán los siguientes:
- establecer un nexo de coordinación entre el Concedente y el Concesionario a los efectos de facilitar el adecuado cumplimiento de las obligaciones asumidas en el contrato de concesión
  - verificar la vigencia del seguro, así como autorizar su devolución cuando corresponda
  - controlar los procedimientos de contratación y recepción de las obras y servicios objeto de la concesión
  - controlar la explotación de los puestos de peaje
  - controlar los ingresos del Concesionario, y calcular y autorizar el subsidio de mantenimiento y el subsidio para complementar el ingreso anual mínimo
  - evaluar la situación económica – financiera de la concesión
  - controlar el cumplimiento en general de todas las obligaciones del Concesionario
  - proponer la aplicación de multas o penalizaciones por los incumplimientos contractuales.

## **28. Modificación de los alcances de la concesión**

- 28.1 Las partes podrán convenir la modificación de las obligaciones del Concesionario y de las condiciones contractuales, el área de la concesión, el sistema de contraprestaciones y subsidios de la concesión, o la meta contractual de la concesión expresada como valor presente de egresos previstos originalmente en el presente contrato, sin que ello perjudique la calidad de las garantías otorgadas para el financiamiento gestionado por el Concesionario con destino a financiar los egresos de la concesión establecidos en el artículo 10.2.

## 29. Régimen inicial transitorio

### 29.1 Obras obligatorias de la concesión

El Concesionario asume las obligaciones del Concedente en la construcción del pasaje a desnivel de la avenida de Las Américas y avenida Ing. Giannattasio (licitación N° 25/99 del MTOP) con sus respectivos accesos (aún sin licitar) y de la ampliación del muelle del puerto de Fray Bentos (licitación N° 1782 de la ANP), y las obras -- que estando previstas en la concesión -- el Concedente decida adelantar su licitación.

### 29.2 Mantenimiento de la concesión

29.2.1 El Concesionario asumirá las obligaciones contractuales referentes al mantenimiento en toda el área de la concesión establecida en el artículo 3, salvo en los siguientes tramos de la red en los cuales el Concedente ha celebrado otros contratos que continuarán en ejecución hasta su finalización, siendo de cuenta y cargo del Concedente los costos que estos impliquen.

Los tramos que se incorporarán al área de la concesión con posterioridad a la toma de posesión una vez que el Concedente haya otorgado la recepción de los respectivos contratos en ejecución, son los que se detallan a continuación indicándose las fechas de incorporación a la concesión:

- ruta 2 entre Cardona y Rodó: octubre/2002
- ruta 5 entre 248k800 y 306k750 y entre 331k00 y 393k000: junio/2004
- ruta 8 entre J. P. Varela y Treinta y Tres: setiembre/2004
- ruta Interbalnearia desde A° Pando hasta Portezuelo y ruta 9 desde ruta 8 hasta la ruta 99: enero/2008
- instalaciones lumínicas varias establecidas en el contrato firmado el 17/02/98: marzo/2002
- tramos con obras de carreteras y estructuras en ejecución o pendientes de recepción definitiva, incluidos dentro del área de la concesión.

Con la incorporación a la concesión de cada uno de los tramos indicados precedentemente se realizará el inventario de estado de la infraestructura e instalaciones existentes indicado en el artículo 16.

29.2.2 En el resto del área de la concesión no incluida en los tramos indicados precedentemente, el Concesionario dispondrá de un período de puesta a punto de los niveles de servicio referentes al mantenimiento de la concesión de 182 días calendario a partir de la toma de posesión, en el que no se le aplicarán penalizaciones por este concepto, debiendo de todas formas asegurar condiciones mínimas de seguridad y confort a los usuarios.

Durante este período el Concesionario podrá continuar con el mantenimiento por cuenta y cargo de la DNV hasta que instrumente su propio mantenimiento, disminuyéndose el monto del subsidio de mantenimiento (artículo 6) en la proporción de kilómetros no atendidos por el Concesionario y el monto del ingreso anual mínimo (artículo 7) en la misma cantidad que el subsidio de mantenimiento. Esta cantidad será computada como ejecutada a los efectos del valor presente de egresos establecido en el artículo 10.1.

### 29.3 Recaudación de las tarifas de peaje

El Concedente adquirirá el derecho de recaudación de los peajes en las rutas 9, Interbalnearia y 11 a la finalización de los respectivos contratos de concesión y recaudación que ha celebrado el Concedente:

- ruta 9, Arroyo Solís Grande (licitación N° 23/93): enero/2008
- ruta Interbalnearia, Arroyo Pando (licitación N° 23/93): enero/2008
- ruta Interbalnearia, Arroyo Solís Grande (licitación N° 23/93): enero/2008
- ruta 11, Río Santa Lucía (licitación N° 13/00): marzo/2003.

Con la incorporación a la concesión de cada uno de los puestos de peaje indicados precedentemente se realizará el inventario de estado de la infraestructura e instalaciones existentes indicado en el artículo 16.

## Capítulo II : Obras obligatorias

### 30. Gestión y construcción de las obras obligatorias

#### 30.1 Gestión de construcción de las obras obligatorias

El Concesionario tendrá a su cargo el diseño de las obras, la preparación de las bases técnico – administrativas para los pedidos de precios, la divulgación de los llamados, la selección de las ofertas, la suscripción de los contratos, la supervisión técnico – administrativa de las obras, el pago de los certificados de obra, la recepción provisoria, y todo otra actividad tendiente a la concreción de las obras establecidas.

#### 30.2 Alcances de los diseños de las obras obligatorias

Las especificaciones de los materiales y procedimientos constructivos a emplear en las obras responderán a lo establecido en el Pliego de Condiciones de la Dirección Nacional de Vialidad para la Construcción de Puentes y Carreteras (PV) y las normas modificativas y concordantes establecidas en sus anexos.

Los diseños de las obras de carretera responderán a las normas y métodos de diseño AASHTO (diseño geométrico AASHTO 94 para una velocidad directriz de 110 km/h, diseño de pavimento AASHTO 72 para una vida útil de 10 años) con las modificaciones que pueda introducir el Concedente para adaptarlos a la realidad local. Los diseños de las obras de puentes deberán responder a lo establecido en la Sección X – Capítulo D y la Sección XI del PV y sus anexos, con los correctivos que pueda introducir el Concedente para adaptarlos a la situación específica.

#### 30.3 Construcción de las obras obligatorias

El Concesionario construirá las siguientes obras nuevas o de mantenimiento obligatorias, de acuerdo con los siguiente cronograma:

COMPONENTE N° 1				
RUTA	UBICACIÓN: tramo/puente	TIPO DE OBRA	AÑO	MONTO
1	112K800 - Ruta 51	Nuevo trazado	2002	2.295,143
1	A° Cufre - 112K800	Nuevo trazado	2002	2.295,143
1	123K000 - Ruta 2	Nuevo trazado	2002	2.097,286
1	Ruta 51 - 123K000	Nuevo trazado	2002	1.741,143
1	Ruta 2 - 144K000	Nuevo trazado	2003	6.212,714
1	144K000 - Ruta 22	Nuevo trazado	2003	1.978,571
1	Ruta 22 - Ruta 50	Nuevo trazado	2004	5.540,000
1	Ruta 50 - Colonia	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2004	5.540,000
1	Río Rosario	Puente nuevo en el nuevo trazado	2003	2.044,000
1	A° Minuano	Puente nuevo en el nuevo trazado	2003	455,000
1	A° Sauce	Puente nuevo en el nuevo trazado	2003	861,000
1	A° Riachuelo	Puente nuevo en el nuevo trazado	2004	644,000
2	Mercedes - Acc. Sur a Fray Bentos	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (9cm a 15cm)	2002	3.672,972
2	Acc. Sur Fray Bentos - Pte. Gral. San Martin	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (9cm a 15cm)	2003	1.201,200
2	Florencio Sanchez - Jose E. Rodo	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (9cm a 15cm)	2005	4.293,756
3	472K000 - Río Dayman	Reconstrucción con Mezcla Asfáltica	2002	5.677,046
3	Ruta 26 - Acc. A° Guaviyu	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (9cm a 15cm)	2003	5.455,733
3	Acc. Paysandu - Constanca	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2004	1.267,777
3	A° Chapiçuy Grande - 472K000	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2004	1.222,991
3	Camp. San Manuel (R24) - Acc. Paysandu	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2004	986,516
3	Planta Urbana Young	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (9cm a 15cm)	2005	500,076
3	Paso del Puerto - A° Grande	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2005	2.110,135
3	A° Grande - A° Don Esteban	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2005	695,709
3	A° Grande	Ensanche y refuerzo de puente	2003	3.000,000
5	A° Sauce - 462K000	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (9cm a 15cm)	2002	3.920,000
5	Acc. Norte Paso de los Toros - Ruta 20	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (9cm a 15cm)	2002	4.562,010
5	Ruta 20 - 270K000	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (9cm a 15cm)	2002	1.216,536
5	Acc. A° Tranqueras - 400K000	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2004	1.055,255
5	A° Bañado de Rocha	Ensanche y refuerzo de puente	2002	377,000

5	A° Curticeiras	Ensanche y refuerzo de puente	2002	363,000
5	Pasaje superior FFCC	Refuerzo de puente	2002	100,000
5	A° Tranqueras	Puente nuevo con accesos nuevos	2003	2.000,000
5	A° Batovi	Ensanche y refuerzo de puente	2004	770,000
5	A° Quebrada Grande	Ensanche y refuerzo de puente	2004	322,000
5	A° Cuñapirú	Refuerzo de puente	2005	483,000
8	A° Sarandí - Río Cebollati	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (9cm a 15cm)	2002	4.395,096
8	A° Penitente - A° Marmaraja	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (9cm a 15cm)	2002	2.931,480
8	Minas - A° Penitente	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (9cm a 15cm)	2002	2.103,600
8	Río Cebollati - A° Piraraja	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (9cm a 15cm)	2003	2.595,222
8	A° Pirarajá	Ensanche y refuerzo de puente	2003	1.100,000
8	A° Retamosa	Ensanche y refuerzo de puente	2003	730,000
8	A° Gutiérrez	Ensanche y refuerzo de puente	2003	730,000
8	A° Gutiérrez (cauce sec.)	Ensanche y refuerzo de puente	2003	370,000
8	A° Sarandí	Ensanche y refuerzo de puente	2003	370,000
8	A° Marmarajá Chico	Ensanche y refuerzo de puente	2003	280,000
8	Río Cebollati	Ensanche y refuerzo de puente	2004	1.740,000
9	A° Jose Ignacio - A° Garzon	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (9cm a 15cm)	2002	2.615,340
9	Acc. San Carlos - A° Jose Ignacio	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (9cm a 15cm)	2002	2.543,490
9	A° Garzon - A° Rocha	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (9cm a 15cm)	2002	1.293,300
200	Ruta 101 - A° Pando	Segunda calzada	2002	12.773,000
101	Aeropuerto Carrasco - Ruta Interbalnearia	Segunda calzada	2003	4.399,383
101	Puente de Las Américas	Pasaje a desnivel	2002	7.000,000
11	San Jose - Santa Lucia	Reconstrucción con Mezcla Asfáltica	2002	10.920,000
11	Santa Lucia - Canelones	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (9cm a 15cm)	2003	1.700,000
11	Juan Soler - Ruta 3	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2004	493,115
11	Ecilda Paullier - Juan Soler	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (9cm a 15cm)	2004	4.032,600
11	Planta Urbana Ecilda Paullier	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2004	168,210
11	Cañada Echavarría	Ensanche y refuerzo de puente	2002	190,000
11	A° Laurel	Ensanche y refuerzo de puente	2003	200,000
	Area de la concesión	Obras varias de seguridad vial	2003	5.000,000

COMPONENTE N° 2				
RUTA	UBICACIÓN: tramo/puente	TIPO DE OBRA	AÑO	MONTO
2	A° Corralito - Palmitas	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2007	1.494,467
2	Jose E. Rodo - A° Corralito	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2007	1.486,070
3	A° Negro - Camp. San Manuel (R24)	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2007	2.166,137
3	Constancia - Ruta 26	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2007	1.674,978
3	Salida Young - Acc. A° Gutierrez	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2007	545,732
3	Acc. A° Gutierrez - A° Negro	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2007	503,753
3	Acc. A° Gutierrez	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2007	153,924
3	A° Don Esteban - Entrada Young	Refuerzo con mezcla asfáltica (9cm a 15cm)	2008	3.037,320
3	Río Dayman - 4 Bocas (493K200)	Refuerzo con mezcla asfáltica (9cm a 15cm)	2008	1.063,920
3	Acc. A° Guaviyu	Refuerzo con mezcla asfáltica (9cm a 15cm)	2008	394,680
3	442K900 - A° Chapicuy Grande	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2010	591,233
5	Acc. A° Tranqueras (Paso Bonilla)	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (9cm a 15cm)	2006	308,880
5	A° Malo - A° Batovi	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2007	1.461,658
5	A° Batovi - Acc. A° Tranqueras	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2007	994,161
5	479k000 - A° Cuñapirú	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2007	1.294,365
5	462k000 - 479K000	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2007	1.189,422
5	A° Sauce de Batovi	Ensanche y refuerzo de puente	2006	220,000
8	A° Piraraja - A° Gutierrez	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2007	1.787,622
8	A° Corrales - A° Sarandí	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2007	1.133,444
8	A° Sarandí - Ruta 17	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2007	972,523
8	A° Gutierrez - A° Corrales	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2007	671,670
8	Río Olimar	Ensanche y refuerzo de puente	2012	3.300,000
9	A° Pan de Azucar - A° del Sauce	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2007	1.059,980
9	A° del Sauce - Acc. San Carlos	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2008	1.414,159
101	Aeropuerto Carrasco - Ruta Interbalnearia	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (9cm a 15cm)	2006	252,163
200	A° Pando - Ruta 101	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (9cm a 15cm)	2006	1.421,280
200	A° Solis Chico - Giannastasio	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2011	1.347,840
200	A° Pando - A° Solis Chico	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2011	1.317,888
99	Ruta 9 - Ruta 200 (83k500)	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2011	179,712
99	Ruta Interbalnearia - Ruta 9	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2011	179,712
200	A° Solis Grande - A° Solis Chico	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2012	2.223,936
93	RRuta 93 - A° Potrero	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2012	995,904
9	Ruta 99 - Ruta 93	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2012	748,800
93	Ruta 9 - Los Arrayanes	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2012	479,232

10	A° Potrero - Cno. Lussich	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2012	314,496
200	Ruta 99 - A° Solís Grande	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2012	209,664
200	A° Solís Chico - A° Solís Grande	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2014	2.223,936
9	A° Solís Grande - Ruta 99	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2014	842,400
200	A° Solís Grande - Ruta 99	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2014	209,664
9	Ruta 8 - A° Solís Grande	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2015	1.235,520
93	A° Potrero - RRuta 93	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2015	995,904
9	Ruta 93 - Ruta 99	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2015	748,800
93	Los Arrayanes - Ruta 9	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2015	479,232
10	Cno. Lussich - A° Potrero	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2015	314,496
3	472K000 - Río Dayman	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2009	1.436,994
3	Acc. Paysandu - Constanacia	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2010	1.267,777
3	A° Chapicuy Grande - 472K000	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2010	1.222,991
3	Camp. San Manuel (R24) - Acc. Paysandu	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2010	986,516
3	Paso del Puerto - A° Grande	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2011	2.110,135
3	A° Grande - A° Don Esteban	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2011	695,709
3	A° Negro - Camp. San Manuel (R24)	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2015	2.166,137
3	Constancia - Ruta 26 (403k950=413k350)	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2015	1.674,978
3	Salida Young - Acc. A° Gutierrez	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2015	545,732
3	Acc. A° Gutierrez - A° Negro	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2015	503,753
3	Acc. A° Gutierrez	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2015	153,924
3	442K900 - A° Chapicuy Grande	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2015	591,233
5	Acc. A° Tranqueras - 400K000	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2011	1.055,255
5	P. de los Toros - Acc. Norte P. de los Toros	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2012	140,976
5	A° Malo - A° Batovi	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2014	1.461,658
5	A° Batovi - Acc. A° Tranqueras	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2014	994,161
5	479k000 - A° Cuñapirú	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2015	1.294,365
5	462k000 - 479K000	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2015	1.189,422
8	A° Piraraja - A° Gutierrez	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2015	1.787,622
8	A° Corrales - A° Sarandi	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2015	1.133,444
8	A° Sarandi - Ruta 17	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2015	972,523
8	A° Gutierrez - A° Corrales	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2015	671,670
9	A° Pan de Azúcar - A° del Sauce	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2015	1.059,980
9	A° del Sauce - Acc. San Carlos	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2015	1.414,159
101	Aeropuerto Carrasco - Ruta Interbalnearia	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2014	164,736
200	A° Pando - Ruta 101	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2015	928,512
11	Juan Soler - Ruta 3	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2010	696,870
11	Planta Urbana Eclida Paulier	Refuerzo con Mezcla Asfáltica (5cm a 7cm)	2014	168,210

COMPONENTE N° 3				
RUTA	UBICACION: tramo/puente	TIPO DE OBRA	AÑO	MONTO
2	Cda. Manantiales	Ensanche y refuerzo de puente	2003	35,000
2	Muelle Fray Bentos	Prolongación del muelle existente	2003	5.000,000
5	A° Villasboas	Ensanche y refuerzo de puente	2004	357,000
5	A° Molles	Refuerzo de puente	2004	180,000
5	Cda. La Zorra	Refuerzo de puente	2004	180,000
6	A° Canelón Grande	Puente nuevo con accesos nuevos	2004	250,000
6	A° Sauce de Malbajar	Puente nuevo con accesos nuevos	2003	450,000
6	A° Tala	Ensanche y refuerzo de puente	2004	850,000
7	A° Totoral de Sauce	Ensanche y refuerzo de puente	2003	120,000
7	Cda. García	Ensanche y refuerzo de puente	2003	80,000
7	A° Sauce	Ensanche y refuerzo de puente	2003	460,000
7	A° Pando	Ensanche y refuerzo de puente	2003	790,000
7	A° Pedernal	Ensanche y refuerzo de puente	2003	290,000
7	A° Tala	Ensanche y refuerzo de puente	2003	290,000
7	A° Fraile Muerto	Puente nuevo con accesos nuevos	2004	750,000
10	A° las Espinas	Puente nuevo con accesos nuevos	2003	200,000
10	Laguna Garzón	Puente nuevo	2005	1.950,000
11	A° Paso Calleros	Ensanche y refuerzo de puente	2003	60,000
11	A° Canelón Chico (sangrador)	Ensanche y refuerzo de puente	2003	75,000
11	A° Canelón Chico	Ensanche y refuerzo de puente	2003	660,000
11	A° Pando	Ensanche y refuerzo de puente	2003	480,000
11	A° Descarnado	Ensanche y refuerzo de puente	2003	180,000
11	A° La Pedrera	Ensanche y refuerzo de puente	2003	180,000
11	A° de los Padres	Ensanche y refuerzo de puente	2003	180,000
12	A° Minas viejo	Puente nuevo con accesos nuevos	2004	400,000
19	A° de las Ovejas	Ensanche de puente	2004	100,000
19	A° Campamento	Ensanche de puente	2004	100,000

20	3 Puentes (Sanchez A y B, y Coladera)	Ensanche y refuerzo de puente	2005	800,000
21	A° las Víboras	Puente nuevo con accesos nuevos	2004	1.250,000
26	Cañada sin nombre	Ensanche y refuerzo de puente	2004	245,000
26	Cañada sin nombre	Ensanche y refuerzo de puente	2004	175,000
27	A° Yaguari	Puente nuevo con accesos nuevos	2004	1.824,000
28	A° Corrales	Puente nuevo (sumerg.) con accesos nuevos	2005	600,000
30	A° Yucutujá (Paso Tiraponcho)	Puente nuevo con accesos nuevos	2005	2.100,000
44	Río Negro (Paso Mazangano)	Puente nuevo	2003	900,000
200	Pasaje superior con Ruta 87 (Salinas)	Pasaje a desnivel	2003	2.500,000
200	Pasaje Superior con Ruta 35 (La Floresta)	Pasaje a desnivel	2005	2.500,000

(1) Los montos incluyen leyes sociales, incluyen IVA y están expresados en dólares estadounidenses.

(2) El año indicado corresponde al año de ejecución de obra.

- 30.4 Supervisión del Concedente de las obras obligatorias  
El Concedente tendrá a su cargo la aprobación de los diseños y especificaciones de las obras, los modelos de pliegos para los pedidos de precios, los modelos de contrato, y las metodologías de dirección de obra a implementarse en los contratos. También tendrá a su cargo la recepción definitiva de las obras.
- 30.5 Si como consecuencia de que el Concedente exigiera diseños mas ambiciosos que los establecidos precedentemente o que de los pedidos de precios surgiera que el valor de las obras supera los montos establecidos, se instrumentarán mecanismos que permitan restituir la ecuación económica – financiera de la concesión.
- 30.6 Cumplido el programa de obras establecido precedentemente, el Concedente podrá ordenar otras obras en cualquier tramo de la red primaria nacional de forma de restituir la ecuación económica – financiera de la concesión.

## **Capítulo III : Mantenimiento**

### **31. Gestión y mantenimiento de la red y sus estructuras**

#### **31.1 Gestión de mantenimiento de la red**

El Concesionario tendrá a su cargo la evaluación del estado de la red, la planificación y el diseño de las obras, la preparación de las bases técnico – administrativas para los pedidos de precios, la divulgación de los llamados, la selección de las ofertas, la suscripción de los contratos, la supervisión técnico – administrativa de las obras, el pago de los certificados de obra, la recepción provisoria, y todo otra actividad tendiente a la concreción de los niveles de servicio establecidos.

#### **31.2 Evaluación y planificación de la red**

El Concesionario cada 6 meses evaluará el estado de la red, y elaborará un plan de mantenimiento de manera de lograr los niveles de servicio comprometidos, en donde propondrá las obras a realizar acompañadas de sus diseños, especificaciones y bases de los pedidos de precios.

#### **31.3 Construcción de las obras de mantenimiento**

El Concesionario construirá todas las obras de mantenimiento rutinario, extraordinario o de rehabilitación que estime necesarias para satisfacer los niveles de servicio establecidos, encargándose de realizar los procedimientos de pedidos de precios, adjudicación, contratación, supervisión, certificación y recepción.

#### **31.4 Supervisión del Concedente de la gestión de mantenimiento**

El Concedente tendrá a su cargo la aprobación de las evaluaciones de la red, los planes de mantenimiento, los diseños de las obras, los procedimientos de pedido de precios y adjudicación, y los procedimientos de supervisión del contrato. También tendrá a su cargo la recepción definitiva de las obras y la verificación de los niveles de servicio logrados.

### **32. Niveles de servicio**

#### **32.1 Nivel de servicio general de la red**

El cálculo del nivel de servicio general prestado por el Concesionario se realizará de acuerdo con la Metodología de evaluación del servicio prestado, que se detalla a continuación:

- cada km seleccionado se lo subdivide en 10 segmentos a evaluar (si en un km aparece parcialmente un elemento discreto, como un puente, éste se considerará totalmente incluido en el segmento extremo).
- en cada segmento se analiza el cumplimiento de los niveles de servicio individuales (salvo la rugosidad y la iluminancia) para los siguientes aspectos: calzada, banquetas, obras de arte, faja pública, seguridad vial e iluminación.
- en cada km se cuantifica el número de segmentos que incumplen con los niveles de servicio de cada uno de los aspectos (calzada, banquetas, etc.), independientemente del grado de incumplimiento.
- para obtener el nivel de servicio general de incumplimiento de cada km, se introduce un coeficiente de peso para cada aspecto a considerar (calzada, banqueta, etc.) que multiplicará el número de segmentos con deficiencias según su importancia:

Aspecto a evaluar	Factor de peso
Calzada	100
Banquinas	80
Obras de arte	80
Faja pública	60
Seguridad vial	80
Iluminación	80

en caso de existir más de un aspecto con incumplimientos en cada km, se elegirá como valor de incumplimiento de ese km, el correspondiente al promedio del porcentaje de incumplimiento, para lo que se emplea la siguiente tabla para calcularlo:

Aspecto a evaluar	Nº segmentos con deficiencias (1)	Factor de peso (2)	Porcentaje de incumplimiento (3) = (1) * (2) / 10
Calzada		100	
Banquinas		80	
Obras de arte		80	
Faja pública		60	
Seguridad vial		80	
Iluminación		80	

Nivel de servicio general de incumplimiento del km individual	Promedio
---	----------

- el nivel de servicio general de incumplimiento de toda la concesión se calculará realizando el promedio simple de los niveles de servicio general de incumplimiento individuales de cada km evaluado, redondeándolo al correspondiente entero .
- el nivel de servicio general prestado por el Concesionario se calculará como:  

$$\text{Nivel de servicio general} = 100 - \text{Nivel de servicio general de incumplimiento}$$

Los valores admisibles del Nivel de servicio general son:

Año	Nivel de servicio general
1	≥ 80
2 y 3	≥ 85
4 y 5	≥ 90
6 al 15	≥ 95

### 32.2 Niveles de servicio de la calzada

PAVIMENTO DE CALZADA EN HORMIGON		
Defecto	Parámetro	Exigencia
Reducción del ancho de la superficie de rodadura	Mayor reducción de ancho	0 mm
Juntas sin estar perfectamente selladas	Porcentaje máximo de losas afectadas	0%
Pozos	Porcentaje máximo de losas afectadas	0%
Baches nivel medio y alto	Porcentaje máximo de losas afectadas (sumados ambos niveles)	0%
Fisuras nivel medio y alto sin estar perfectamente selladas	Porcentaje máximo de losas afectadas (sumados ambos niveles)	0%
Bordes rotos nivel medio y alto sin estar perfectamente reparados	Porcentaje máximo de losas afectadas (sumados ambos niveles)	0%
Esquinas rotas nivel medio y alto sin estar perfectamente reparadas	Porcentaje máximo de losas afectadas (sumados ambos niveles)	0%

Descenso o ascenso de bordes, blow up y hundimientos de losas nivel medio y alto	Porcentaje máximo de losas afectadas (sumados los tres desperfectos, y ambos niveles)	0%
Hundimiento de losas fracturadas nivel medio y alto	Porcentaje máximo de losas afectadas (sumados ambos niveles)	0%
Losas fracturadas nivel medio y alto	Porcentaje máximo de losas afectadas (sumados ambos niveles)	0%
Existencia de material suelto	Porcentaje máximo de losas afectadas	0%
Existencia de obstáculos	Cantidad máxima de obstáculos	0
Rugosidad durante el período de conservación	Rugosidad media máxima, medida en tramos de 5 km	Menor o igual a la existente a la Toma de Posesión de la concesión, con una tolerancia de 15%

<b>PAVIMENTO DE CALZADA EN MEZCLA ASFALTICA</b>		
<b>Defecto</b>	<b>Parámetro</b>	<b>Exigencia</b>
Reducción del ancho de la superficie de rodadura	Mayor reducción de ancho	0 mm
Deficiencia en el paquete estructural	Mínimo espesor de mezcla asfáltica	12 cm
Deficiente pendiente transversal	Porcentaje pendiente transversal máxima	3%
	Porcentaje pendiente transversal mínima	1%
Pozos	Porcentaje máximo de área con pozos	0%
Baches nivel medio y alto	Porcentaje máximo de área con baches defectuosos (sumados ambos niveles)	0%
Fisuras lineales (mayor de 3 mm) sin estar perfectamente selladas	Porcentaje máximo de área con fisuras	0%
Fisuras por fatiga nivel medio (en bloque, de menos de 3 mm de ancho) sin estar perfectamente selladas	Porcentaje máximo de área con fisuras	2%
Fisuras por fatiga nivel medio (en bloque, de más de 3 mm de ancho) sin estar perfectamente selladas	Porcentaje máximo de área con fisuras	0%
Fisura por fatiga nivel alto (piel de cocodrilo)	Porcentaje máximo de área con fisuras	0%
Ahuellamiento nivel medio y alto	Porcentaje máximo de área con ahuellamiento (sumados ambos niveles)	0%
Hundimiento nivel medio	Porcentaje máximo de área con hundimiento	0%
Hundimiento nivel alto	Porcentaje máximo de área con hundimiento	0%
Desprendimiento de nivel bajo y medio	Porcentaje máximo de área con desprendimientos (sumados ambos niveles)	25%
Desprendimiento de nivel alto	Porcentaje máximo de área con desprendimientos	0%
Exudación de nivel bajo y medio	Porcentaje máximo de área con exudación (sumados ambos niveles)	10%
Exudación de nivel alto	Porcentaje máximo de área con exudación	0%
Existencia de material suelto	Porcentaje máximo de área con material suelto	0%

Existencia de obstáculos	Cantidad máxima de obstáculos	0
Pérdida homogeneidad de la superficie original	Porcentaje máximo de área con reparaciones, medida en tramos de 1 km	20%
Rugosidad para recepción de las obras (nuevas o de mantenimiento) obligatorias	Rugosidad media máxima, medida en tramos de 5 km	Menor o igual a 2.0 IRI, con una tolerancia de 15%
Rugosidad durante el período de conservación	Rugosidad media máxima, medida en tramos de 5 km	Menor o igual a 2.8 IRI, con una tolerancia de 15%

En las reparaciones del pavimento se deberán utilizar materiales similares a los de la estructura original.

### 32.3 Niveles de servicio de la banquina

<b>PAVIMENTO DE BANQUINA EN TRATAMIENTO BITUMINOSO</b>		
<b>Defecto</b>	<b>Parámetro</b>	<b>Exigencia (1)</b>
Reducción del ancho de la superficie de rodadura	Mayor reducción de ancho	0mm
Deficiente pendiente transversal	Porcentaje pendiente transversal máxima	8%
	Porcentaje pendiente transversal mínima	3%
Pozos	Porcentaje máximo de área con pozos	0%
Baches nivel medio y alto	Porcentaje máximo de área con baches defectuosos (sumados ambos niveles)	0%
Fisuras lineales (mayor de 3 mm) sin estar perfectamente selladas	Porcentaje máximo de área con fisuras	0%
Fisuras por fatiga nivel medio (en bloque, de mas de 3 mm de ancho) sin estar perfectamente selladas	Porcentaje máximo de área con fisuras	0%
Fisura por fatiga nivel alto (piel de cocodrilo)	Porcentaje máximo de área con fisuras	0%
Ahuellamiento nivel medio y alto	Porcentaje máximo de área con ahuellamiento (sumados ambos niveles)	0%
Hundimiento nivel medio	Porcentaje máximo de área con hundimiento	2%
Hundimiento nivel alto	Porcentaje máximo de área con hundimiento	0%
Desprendimiento de nivel medio	Porcentaje máximo de área con desprendimientos	30%
Desprendimiento de nivel alto	Porcentaje máximo de área con desprendimientos	0%
Exudación de nivel medio y alto	Porcentaje máximo de área con exudación (sumados ambos niveles)	20%
Existencia de material suelto	Espesor máximo del material suelto	10 mm
	Porcentaje máximo de área con material suelto de espesor inferior a 10 mm	6%
Existencia de obstáculos	Cantidad máxima de obstáculos	0
Pérdida homogeneidad de la superficie original	Porcentaje máximo de área con reparaciones, medida en tramos de 1 km	35%
Junta calzada – banquina sin estar perfectamente sellada	Porcentaje máximo de la longitud de ambos lados sin estar perfectamente selladas	5%

Desnivel entre calzada y banquina	Altura máxima (calzada – banquina) del desnivel	15 mm
	Porcentaje máximo de la longitud con desnivel superior a 0 mm e inferior a 15 mm	10%
	Depresión máxima (banquina – calzada) del desnivel	0 mm

PAVIMENTO DE BANQUINA EN MEZCLA ASFALTICA		
Defecto	Parámetro	Exigencia (1)
Reducción del ancho de la superficie de rodadura	Mayor reducción de ancho	0mm
Deficiente pendiente transversal	Porcentaje pendiente transversal máxima	8%
	Porcentaje pendiente transversal mínima	2%
Pozos	Porcentaje máximo de área con pozos	0%
Baches nivel medio y alto	Porcentaje máximo de área con baches defectuosos (sumados ambos niveles)	0%
Fisuras lineales (mayor de 3 mm) sin estar perfectamente selladas	Porcentaje máximo de área con fisuras	0%
Fisuras por fatiga nivel medio (en bloque, de más de 3 mm de ancho) sin estar perfectamente selladas	Porcentaje máximo de área con fisuras	0%
Fisura por fatiga nivel alto (piel de cocodrilo)	Porcentaje máximo de área con fisuras	0%
Ahuellamiento nivel medio y alto	Porcentaje máximo de área con ahuellamiento (sumados ambos niveles)	0%
Hundimiento nivel medio	Porcentaje máximo de área con hundimiento	2%
Hundimiento nivel alto	Porcentaje máximo de área con hundimiento	0%
Desprendimiento de nivel bajo y medio	Porcentaje máximo de área con desprendimientos (sumados ambos niveles)	25%
Desprendimiento de nivel alto	Porcentaje máximo de área con desprendimientos	0%
Exudación de nivel bajo y medio	Porcentaje máximo de área con exudación (sumados ambos niveles)	10%
Exudación de nivel alto	Porcentaje máximo de área con exudación	0%
Existencia de material suelto	Espesor máximo del material suelto	10 mm
	Porcentaje máximo de área con material suelto de espesor inferior a 10 mm	6%
Existencia de obstáculos	Cantidad máxima de obstáculos	0
Pérdida homogeneidad de la superficie original	Porcentaje máximo de área con reparaciones, medida en tramos de 1 km	35%
Junta calzada – banquina sin estar perfectamente sellada	Porcentaje máximo de la longitud de ambos lados sin estar perfectamente selladas	5%

Desnivel entre calzada y banquina	Altura máxima (calzada – banquina) del desnivel	15 mm
	Porcentaje máximo de la longitud con desnivel superior a 0 mm e inferior a 15 mm	10%
	Depresión máxima (banquina – calzada) del desnivel	0 mm

(1) Los valores exigidos se refieren a la suma de área afectada en las dos banquetas.

En las reparaciones del pavimento se deberán utilizar materiales similares a los de la estructura original.

### 32.4 Niveles de servicio de las obras de arte

OBRAS DE ARTE MAYOR		
Defecto	Parámetro	Exigencia
Suciedades		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ material suelto, grasitud o elementos riesgosos para la circulación en el tablero</li> <li>▫ obstrucciones en los drenes y zonas de llamada</li> <li>▫ manchas o deterioros en el hormigón a la salida de los drenes</li> <li>▫ juntas sucias</li> </ul>
Deterioro del sobrepiso		Las exigencias serán las mismas que para el pavimento de calzada, según el tipo de superficie de rodadura.
Deficiencias en las juntas		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ separación entre estructuras fuera de los parámetros de diseño</li> <li>▫ juntas no estancas</li> <li>▫ diferencia altimétrica superior a 0.5 cm entre sus bordes.</li> <li>▫ roturas ni desprendimientos en los bordes</li> </ul>
Deterioro en la superficie de hormigón		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ armaduras expuestas</li> <li>▫ lesiones superficiales de profundidad superior a 0.5 cm</li> <li>▫ fisuras de espesor mayor a 0.3 mm</li> </ul>
Deterioros en los apoyos		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ suciedades</li> <li>▫ corrosión</li> <li>▫ signos de aplastamiento</li> <li>▫ degradación o desplazamiento</li> <li>▫ obstáculos al libre movimiento de la estructura dentro de los parámetros de diseño</li> </ul>
Deterioros de los elementos metálicos		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ fisuras, corrosión, roturas o abollamiento</li> <li>▫ descascaramientos, ampollas o grietas en la pintura de protección</li> <li>▫ deterioros en el galvanizado</li> </ul>

Obstrucciones al libre escurrimiento hidráulico		No se admitirán obstrucciones que: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ signifiquen amenazas a su estabilidad</li> <li>▫ restrinjan la entrada y salida expedita del agua en una longitud aguas arriba y abajo no inferior a la longitud del puente</li> </ul>
Socavación de fundaciones		No se admitirán niveles de lechos por debajo de cara superior de dados o cabezales de pilotes, salvo que así hubiera sido proyectado o autorizado por el Concedente.
Deterioros en los terraplenes de acceso y revestimientos		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ roturas, hundimientos o faltantes</li> <li>▫ socavaciones, en particular en las vigas de fundación</li> </ul>
Deterioros en las barandas y parapetos		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ elementos rotos, faltantes, flojos o fuera de alineación</li> <li>▫ deterioros en la pintura</li> </ul>
Deterioros de las veredas		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ desniveles</li> <li>▫ suciedades</li> <li>▫ losetas sueltas, faltantes o rotas</li> <li>▫ manchas o deterioros por pasaje de agua en juntas de cordones y veredas</li> </ul>

<b>OBRAS DE ARTE MENOR</b>		
Defecto	Parámetro	Exigencia
Obstrucciones al libre escurrimiento hidráulico		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ socavaciones</li> <li>▫ vegetación u otros elementos que impidan, obstaculicen, o alteren el libre escurrimiento</li> </ul>
Deterioros en alas y cabezales		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ roturas</li> <li>▫ desplazamientos</li> </ul>
Deterioros en la superficie de hormigón		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ armaduras expuestas</li> <li>▫ lesiones superficiales de profundidad superior a 0.5 cm</li> <li>▫ fisuras de espesor mayor a 0.3 mm</li> </ul>
Deterioros en los terraplenes de acceso y revestimientos		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ roturas, hundimientos o faltantes</li> <li>▫ socavaciones, en particular en las vigas de fundación</li> </ul>

Las obras de recapado de la carretera no se podrán extender sobre las obras de arte mayor.

32.5 Niveles de servicio de la faja pública

FAJA PÚBLICA		
Defecto	Parámetro	Exigencia
Exceso de altura del césped	Altura máxima del césped	En las cunetas y cauces: 15 cm A ambos lados de la ruta, hasta los 15 m desde el borde de la banquina: 25 cm En el resto de la faja: 50 cm En áreas de descanso: 15 cm
Obstáculos		No se admitirá ningún tipo de obstáculos, como árboles, piedras o montículos en los primeros 15 m desde el borde de la banquina.
Erosiones		No se admitirán erosiones en taludes, contrataludes y en la faja en general.
Residuos		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ residuos</li> <li>▫ restos de construcción</li> <li>▫ cualquier elemento extraño a la ruta (animales muertos, restos de accidentes, autos y cargas abandonadas, ramas y hojas de palma, escombros o materiales de construcción)</li> </ul>
Aguas empozadas		No se admitirán aguas empozadas en: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ la faja en general</li> <li>▫ los cauces de agua</li> <li>▫ las cunetas</li> </ul>
Propaganda		No se admitirán ninguna forma de avisos o propaganda en cualquier elemento de la faja pública (árboles, refugios, columnas, alambrados, etc.)
Deficiencias en los límites de la concesión		No se admitirán : <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ deterioros o ausencia de alambrados en las zonas rurales, o ausencia de hitos que definan la faja en zonas sub urbanas</li> <li>▫ vegetación en los alambrados</li> </ul>

32.6 Niveles de servicio de los elementos de seguridad vial

SEÑALIZACION VERTICAL Y AEREA		
Defecto	Parámetro	Exigencia
Elementos faltantes		No se admitirán elementos faltantes.
Decoloración de las placas de las señales	Coordenadas cromáticas "x" e "y" (geometría 45/0 y ángulo de observación patrón de 2°)	Coordenadas cromáticas dentro del diagrama CIE definido por los 4 puntos contenidos en la tabla correspondiente de la Norma Uruguaya de Señalización.
Visibilidad nocturna insuficiente de las placas de las señales	Coeficiente de reflectividad mínimo (ángulo de observación de 0.2° y de incidencia de - 4°)	Amarillo 40 cd/lux/m <sup>2</sup>
		Blanco 56 cd/lux/m <sup>2</sup>
		Rojo 12 cd/lux/m <sup>2</sup>
		Verde 7 cd/lux/m <sup>2</sup>
		Azul 3 cd/lux/m <sup>2</sup>

Deterioro del mensaje de las placas de las señales		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ mensajes sucios de polvo o con daños como pegatinas o pintura, etc.</li> <li>▫ más de dos perforaciones de bala, siempre que no comprometan el mensaje</li> <li>▫ más de un doblez, siempre que sea inferior a 7.5 cm</li> <li>▫ oxidación en las caras de la placa</li> </ul>
Deterioro de los elementos de fijación de las placas de las señales		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ paneles sueltos o desajustados</li> <li>▫ falta, total o parcial, de los bulones</li> <li>▫ deterioro o ausencia de las costillas rigidizantes</li> </ul>
Deterioro de los soportes de las señales		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ fisuras, fracturas o armaduras a la vista, en el caso de soportes de hormigón; oxidaciones, en el caso de soportes metálicos</li> <li>▫ deficiencias en el pintado</li> <li>▫ vegetación en su entorno que impida la visibilidad</li> </ul>
Deterioro de los postes kilométricos		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ fisuras, fracturas o armaduras a la vista (en el caso de postes de hormigón)</li> <li>▫ deficiencias en el pintado</li> <li>▫ vegetación en su entorno que impida su visibilidad</li> </ul>

SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL		
Defecto	Parámetro	Exigencia
Geometría incorrecta de las líneas	Ancho de líneas mínimo	10 cm
	Longitud de las líneas punteadas del eje	3 m ± 2%
	Longitud de los espacios entre líneas punteadas del eje	9 m ± 2%
	Deflexión máxima de la alineación de las líneas de eje con respecto al eje de la ruta	$\Delta Me_{E_{m\acute{a}x}} = 10 \text{ cm}$
	Deflexión máxima de las líneas punteadas del eje (blanco) con respecto a la recta que une sus extremos	$\Delta Me_{r_{m\acute{a}x}} = 2 \text{ cm}$
	Deflexión máxima y mínima de la línea continua de eje (amarillo) con respecto a las líneas punteadas del eje (blanco)	$17 \text{ cm} < \Delta MaMe < 20 \text{ cm}$
	Deflexión máxima y mínima de la línea continua de eje (amarillo) con respecto al eje de la ruta	$17 \text{ cm} < \Delta MaE < 30 \text{ cm}$
Decoloración o suciedad de las líneas o marcas	Coordenadas cromáticas "x" e "y" (geometría 45/0 y ángulo de observación patrón de 2°)	Coordenadas cromáticas dentro del diagrama CIE definido por los 4 puntos contenidos en la tabla correspondiente de la Norma Uruguaya de Señalización.

Visibilidad nocturna insuficiente de las líneas o marcas	Coeficiente de reflectividad mínimo: ángulo de observación de 1.5° y de incidencia de - 86.5°	Amarillo	150 mcd/lux/m <sup>2</sup>
		Blanco	200 mcd/lux/m <sup>2</sup>
	ángulo de observación de 1.05° y de incidencia de - 88.76°	Amarillo	80 mcd/lux/m <sup>2</sup>
		Blanco	100 mcd/lux/m <sup>2</sup>
Visibilidad diurna insuficiente de las líneas o marcas	Relación de contraste mínima	2	
Exceso de desgaste de las líneas o marcas	Porcentaje de deterioro máximo	20%	
Geometría incorrecta de las tachas reflectivas	Distancia entre tachas en el eje	24 m	
Deterioro de las tachas reflectivas		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ desplazamientos de su posición original</li> <li>▫ deterioros totales o parciales del área reflectiva o del cuerpo</li> </ul>	
Perdida o deterioro de tachas reflectivas	Porcentaje máximo de tachas reflectivas deterioradas o perdidas	Durante los 3 primeros años posteriores a cada una de las obras obligatorias o cada mantenimiento extraordinario: 10% Durante el resto de cada período entre obras: 20%	

<b>ELEMENTOS DE ENCARRILAMIENTO Y DEFENSA</b>		
Defecto	Parámetro	Exigencia
Elementos faltantes		No se admitirán elementos faltantes.
Deficiencia en la colocación de las defensas metálicas		La ubicación, alineación y altura deberá responder a lo establecido en la lámina tipo N° 252.
Deterioros y limpieza de las defensas metálicas		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ dobleces o daños</li> <li>▫ ausencia o desajuste de los bulones de fijación</li> <li>▫ oxidación de las superficies laterales</li> <li>▫ suciedad, pintura o afiches</li> <li>▫ ausencia de pintura o lamina reflectiva en las arandelas "L" con un coeficiente de reflectividad de 40 cd/lux/m<sup>2</sup> en un área mínima de 60 cm<sup>2</sup></li> <li>▫ vegetación en su entorno que impida su visibilidad</li> </ul>
Deficiencia en la colocación de los parapetos con baranda		La ubicación, alineación y altura deberá responder a lo establecido en la lámina tipo N° 134 E.

Deterioros y limpieza de los parapetos con baranda		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ fisuras, fracturas o armaduras a la vista</li> <li>▫ deficiencias en el pintado</li> <li>▫ ausencia de pintura o lamina reflectiva con un coeficiente de reflectividad de 40 cd/lux/m<sup>2</sup>, en un área mínima de 50 cm<sup>2</sup>, cada 2 m</li> <li>▫ vegetación en su entorno que impida la visibilidad</li> </ul>
Deficiencia en la colocación de los delineadores		La ubicación, alineación, separación y altura deberá responder a lo establecido en la Norma Uruguaya de Señalización.
Deterioros y limpieza de los delineadores		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ fisuras, fracturas o armaduras a la vista (en el caso de delineadores de hormigón)</li> <li>▫ deficiencias en el pintado</li> <li>▫ ausencia de pintura o lamina reflectiva en ambas caras con un coeficiente de reflectividad de 40 cd/lux/m<sup>2</sup> en un área mínima de 70 cm<sup>2</sup></li> <li>▫ vegetación en su entorno que impida la visibilidad</li> </ul>

### 32.7 Niveles de servicio de las instalaciones de iluminación

ILUMINACION		
Defecto	Parámetro	Exigencia
Bajos niveles lumínicos	Illuminancia mínima	En zonas de empalme: 28 lux En tramos rectos: 20 lux En zonas de transiciones: 10 lux
	Uniformidad media mínima	0.45
	Uniformidad extrema mínima	0.20
Tableros o líneas fuera de servicio		No se admitirán tableros, total o parcialmente, o líneas de alimentación a luminarias, fuera de servicio
Iluminación incompleta	Porcentaje máximo de lámparas en cada instalación que no prestan el servicio	5%
Zonas con iluminación deficiente		No se admitirán luminarias adyacentes que no presten el servicio
Columnas y/o luminarias faltantes		No se admitirán columnas y/o luminarias faltantes
Deterioros en columnas		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ fisura o armaduras a la vista, en columnas de hormigón</li> <li>▫ descascaramientos u oxidación, en columnas metálicas</li> <li>▫ falta de verticalidad</li> <li>▫ columnas abananadas</li> </ul>

Deterioros en luminarias y brazos		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ reflectores rotos o faltantes</li> <li>▫ luminarias con suciedad interior visible en el refractor</li> <li>▫ equipos auxiliares fuera de su ubicación</li> <li>▫ brazos o abrazaderas con óxido</li> <li>▫ brazos deformados</li> </ul>
Deterioros en tapas y/o contratapas de cámaras y canalizaciones en general		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ tapas y/o contratapas faltantes o en mal estado</li> <li>▫ cámaras con agua, suciedad o desagües en mal estado</li> <li>▫ marcos con roturas</li> </ul>
Deterioros en tableros y gabinetes de tableros (comando o medición)		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ falta de elementos o sustituidos por otros de distinto valor nominal</li> <li>▫ elementos puenteados</li> <li>▫ agua en el interior de los tableros</li> <li>▫ roturas en gabinetes</li> <li>▫ oxidación o pintura en mal estado</li> <li>▫ falta de frente muerto o con deterioros</li> </ul>
Deterioro en cajas de conexión en columnas		No se admitirán: <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ cajas incompletas o fuera de sitio</li> <li>▫ sin elementos o con elementos incorrectos</li> </ul>
Elevada resistencia de puesta a tierra	Tensión de contacto máxima	24 Volt
Exceso de consumo de energía reactiva	Consumo de energía reactiva	No se admitirá ningún tipo de facturación de energía o potencia reactiva

El Concedente se hará cargo de los gastos de consumo de energía o potencia reactiva y todo otro costo derivado del mismo concepto, que correspondan a cualquiera de las instalaciones.

### 33. Control de los niveles de servicio, penalizaciones y multas

#### 33.1 Evaluaciones de los niveles de servicio

El Concedente para asegurarse que los indicadores de servicio establecidos se encuentren siempre dentro de los valores admisibles (niveles de servicio) instrumentará una serie de evaluaciones:

- evaluaciones no programadas de frecuencia variable
- evaluaciones programadas de frecuencia mensual
- evaluaciones programadas de frecuencia semestral
- evaluaciones programadas de frecuencia anual
- evaluación programada a efectos de la terminación de la concesión.

En dichas evaluaciones se identificarán los defectos existentes, se verificarán los niveles de servicio y se cuantificará el nivel de servicio general prestado por el Concesionario en todo el tramo objeto de la concesión.

En estas evaluaciones se emplearán las metodologías de relevamiento de los niveles de servicio contenidos o referidas en los anexos.

## Evaluaciones no programadas de frecuencia variable

El Concedente realizará evaluaciones permanentes de la concesión, principalmente con el objetivo de identificar defectos localizados, y en segunda instancia verificar el cumplimiento de los niveles de servicio en zonas no consideradas en otras evaluaciones, y a través de ello, verificar que el servicio contratado se preste con continuidad. También apuntan a observar condiciones o prácticas de trabajo inseguras para los usuarios, o prácticas constructivas inconvenientes para el correcto mantenimiento de la carretera.

El Concedente efectuará estas evaluaciones en la oportunidad y lugares que considere convenientes sin la necesidad de previo aviso al Concesionario, comunicando los defectos constatados por medio de un Comunicado de obra.

Si en la evaluación surgen condiciones defectuosas en cualquiera de los tramos evaluados, el Concedente emitirá un Comunicado por cada km con desperfectos, y el Concesionario deberá ejecutar los trabajos que eleven nuevamente la calidad de la carretera a los niveles exigidos, disponiendo para ello de plazos especificados.

El Concesionario deberá tener conectado su fax durante las 24 horas del día para la recepción de los Comunicados que expedirá el Concedente. Se tomará como recibida la comunicación a partir de las 8 horas del primer día hábil siguiente a la emisión de la comunicación.

Cuando las circunstancias lo ameriten, el Concedente en sus Comunicados podrá citar al Concesionario al sitio de los desperfectos con la finalidad de evaluar la gravedad de los desperfectos y/o los métodos de reparación.

Los plazos de respuesta establecidos son:

Aspecto	Defecto	Plazo (días)
<b>Calzada:</b>	<b>Hormigón:</b>	
	Reducción del ancho de la superficie de rodadura	14
	Juntas sin estar perfectamente selladas	14
	Pozos	2
	Reparaciones de baches nivel medio y alto	2
	Fisuras nivel medio y alto sin estar perfectamente selladas	7
	Bordes rotos nivel medio y alto sin estar perfectamente reparados	2
	Esquinas rotas nivel medio y alto sin estar perfectamente reparadas	2
	Descenso o ascenso de bordes, blow up y hundimientos de losas nivel medio y alto	14
	Hundimientos de losas fracturadas nivel medio y alto	14
	Losas fracturadas nivel medio y alto	14
	Existencia de material suelto	1
	Existencia de obstáculos	1
	Rugosidad durante el periodo de conservación	14
	<b>Mezcla asfáltica:</b>	
	Reducción del ancho de la superficie de rodadura	14
	Deficiencia en el paquete estructural	14
	Deficiente pendiente transversal	14
	Pozos	2
	Baches nivel medio y alto	2
	Fisuras lineales (mayor de 3 mm) sin estar perfectamente selladas	7
	Fisuras por fatiga nivel medio (en bloque, de menos de 3 mm de ancho) sin estar perfectamente selladas	7
	Fisuras por fatiga nivel medio (en bloque, de más de 3 mm de ancho) sin estar perfectamente selladas	7
	Fisura por fatiga nivel alto (piel de cocodrilo)	7
	Ahuellamiento nivel medio y alto	7
	Hundimiento nivel medio	5
	Hundimiento nivel alto	7
Desprendimiento de nivel bajo y medio	5	
Desprendimiento de nivel alto	7	
Exudación de nivel bajo y medio	5	
Exudación de nivel alto	7	

	Existencia de material suelto	1
	Existencia de obstáculos	1
	Pérdida homogeneidad de la superficie original	14
	Rugosidad para recepción las obras obligatorias	14
	Rugosidad durante el período de conservación	14
<b>Banquinas</b>	<b>Tratamiento bituminoso</b>	
	Reducción del ancho de la superficie de rodadura	14
	Deficiente pendiente transversal	14
	Pozos	2
	Baches nivel medio y bajo	7
	Fisuras lineales (mayor de 3 mm) sin estar perfectamente selladas	7
	Fisuras por fatiga nivel medio (en bloque, de más de 3 mm de ancho) sin estar perfectamente selladas	7
	Fisura por fatiga nivel alto (piel de cocodrilo)	7
	Ahuellamiento nivel medio y alto	7
	Hundimiento nivel medio	5
	Hundimiento nivel alto	5
	Desprendimiento de nivel medio	7
	Desprendimiento de nivel alto	7
	Exudación de nivel medio y alto	7
	Existencia de material suelto	2
	Existencia de obstáculos	2
	Pérdida homogeneidad de la superficie original	14
	Junta calzada - banquina sin estar perfectamente sellada	7
	Desnivel entre calzada y banquina	7
	<b>Mezcla asfáltica</b>	
	Reducción del ancho de la superficie de rodadura	14
	Deficiente pendiente transversal	14
	Pozos	2
	Baches nivel medio y bajo	7
	Fisuras lineales (mayor de 3 mm) sin estar perfectamente selladas	7
	Fisuras por fatiga nivel medio (en bloque, de más de 3 mm de ancho) sin estar perfectamente selladas	7
	Fisura por fatiga nivel alto (piel de cocodrilo)	7
	Ahuellamiento nivel medio y alto	7
	Hundimiento nivel medio	5
	Hundimiento nivel alto	7
	Desprendimiento de nivel bajo y medio	7
	Desprendimiento de nivel alto	7
	Exudación de nivel bajo y medio	5
	Exudación de nivel alto	7
	Existencia de material suelto	2
	Existencia de obstáculos	2
	Pérdida homogeneidad de la superficie original	14
	Junta calzada - banquina sin estar perfectamente sellada	7
	Desnivel entre calzada y banquina	7
<b>Obras de arte</b>	<b>Obras de arte mayor</b>	
	Suciedades	1
	Deterioro de sobrepiso	Idem calzada
	Deficiencias en juntas	7
	Deterioro en la superficie de hormigón	7
	Deterioros en los apoyos	14
	Deterioros en los elementos metálicos	7
	Obstrucciones al libre escurrimiento hidráulico	5
	Socavaciones de fundaciones	7
	Deterioros en los terraplenes de acceso y revestimientos	7
	Deterioros en barandas y parapetos	5
	Deterioros de las veredas	2
	<b>Obras de arte menor</b>	
	Obstrucciones al libre escurrimiento hidráulico	2
	Deterioros en alas y cabezales	7
	Deterioro en la superficie de hormigón	7
	Deterioros en los terraplenes de acceso y revestimientos	7

<b>Faja pública</b>		
	Exceso de altura del césped	7
	Obstáculos	7
	Erosiones	14
	Residuos	2
	Aguas empozadas	7
	Propaganda	2
	Deficiencia en los límites de la concesión	14
<b>Seguridad vial</b>	<b>Señalización vertical y aérea</b>	
	Elementos faltantes	1
	Decoloración de las placas de las señales	14
	Visibilidad nocturna insuficiente de las placas de las señales	14
	Deterioro del mensaje de las placas de las señales	7
	Deterioro de los elementos de fijación de las placas de las señales	5
	Deterioro de los soportes de las señales	7
	Deterioro de los postes kilométricos	7
	<b>Señalización horizontal</b>	
	Geometría incorrecta de las líneas	7
	Decoloración o suciedad de las líneas o marcas	7
	Visibilidad nocturna insuficiente de las líneas o marcas	7
	Visibilidad diurna insuficiente de las líneas o marcas	7
	Exceso de desgaste de las líneas o marcas	7
	Geometría incorrecta de las tachas reflectivas	7
	Deterioro de las tachas reflectivas	7
	Perdida o deterioro de tachas reflectivas	7
	<b>Elementos de encarrillamiento y defensa</b>	
	Elementos faltantes	1
	Deficiencia en la colocación de las defensas metálicas	5
	Deterioros y limpieza de las defensas metálicas	5
	Deficiencia en la colocación de los parapetos con baranda	5
	Deterioros y limpieza de los parapetos con baranda	5
	Deficiencia en la colocación de los delineadores	5
	Deterioros y limpieza de los delineadores	5
<b>Iluminación</b>		
	Bajos niveles lumínicos	14
	Tableros o líneas fuera de servicio	1
	Iluminación incompleta	5
	Zonas con iluminación deficiente	2
	Columnas y/o luminarias faltantes	7
	Deterioros en columnas	7
	Deterioros en luminarias y brazos	7
	Deterioros en tapas y/o contratapas de cámaras y canalizaciones	2
	Deterioros en tableros y gabinetes de tableros	5
	Deterioro en cajas de conexión en columnas	5
	Elevada resistencia de puesta a tierra	5
	Exceso de consumo de energía reactiva	60

Para otros desperfectos no previstos en esta tabla, el Concedente fijará los plazos que estime razonables en función del tiempo de ejecución de la reparación, y como afecte la seguridad y confort a los usuarios.

Si cumplidos los plazos establecidos en el Comunicado, el Concesionario no ha solucionado satisfactoriamente los desperfectos informados, se le podrá aplicar una penalización – no reintegrable - diaria por concepto de incumplimiento del Comunicado hasta que finalice satisfactoriamente la reparación.

La penalización por incumplimiento de un Comunicado por día y por km se establece en el siguiente cuadro:

Comunicado	Penalización / día / km
Calzada	15,0 UTB
Banquinas	12,5 UTB
Obras de arte	12,5 UTB
Faja pública	10,0 UTB
Seguridad vial	12,5 UTB
Iluminación	12,5 UTB

1) Para otros desperfectos no previstos en esta tabla, se establecerá una penalización de 15,0 UTB por día y por km.

2) Se define como Unidades de Tarifa Básicas de Peaje (UTB) a la tarifa de peaje sin IVA que le corresponde abonar a la Categoría 1 (automóvil), aplicada circulando de ida y vuelta.

Cuando el Concesionario repare completamente cada km con defecto establecido en el Comunicado, emitirá un fax al Concedente informando la finalización de la reparación, cuya fecha será tenida en cuenta para verificar el cumplimiento en los plazos de respuesta o para calcular el importe de la penalización.

En desperfectos de especial gravedad que el Concesionario no solucione satisfactoriamente en los plazos anteriormente establecidos, el Concedente podrá emitir una Orden de servicio complementaria al Comunicado de obra con un nuevo plazo para la ejecución de los trabajos. A las penalizaciones por incumplimiento del Comunicado de obra se le agregará la multa por incumplimiento de la Orden de servicio que se establecerá a solo juicio del Concedente entre 300 y 2.000 UTB, función de la importancia y gravedad que le asigne a la situación.

### 33.3 Evaluaciones programadas de frecuencia mensual

El Concedente realizará una evaluación mensual de la concesión principalmente con el objetivo de verificar el cumplimiento de los niveles de servicio, y a través de ello evaluar la gestión realizada por el Concesionario, a la vez de identificar defectos localizados.

En estas Evaluaciones programadas de frecuencia mensual no se evaluarán los niveles de servicio que sólo se evalúan en las Evaluaciones programadas de frecuencia anual y los niveles de servicio que sólo aplican en circunstancias especiales.

La selección del tamaño de la muestra a evaluar se realizará de acuerdo con la Metodología de selección de muestra que se detalla a continuación:

- se subdividirá la concesión en tramos de longitud de 1 km (si la longitud no es entera, se define un tramo especial de la fracción de 1 km restante)
- se define como tamaño de la muestra a evaluar igual al 10 % de la longitud de la concesión (se redondeará al número entero superior)
- se seleccionan al azar los km a evaluar sobre la base del tamaño de la muestra a evaluar determinado anteriormente, adoptando la precaución que al cabo de un año se haya seleccionado la totalidad de los km (si en un km aparece parcialmente un elemento discreto, como un puente, éste se considerará totalmente incluido).

El Concedente, comunicará al Concesionario la fecha con un mínimo de 2 días calendario de anticipación, a los efectos de que éste designe al personal técnico que la presenciara. De la evaluación realizada se labrará acta, en donde se detallarán defectos, magnitud y localización de los mismos y otras observaciones que pueda realizar el Concedente así como también consideraciones que el responsable técnico del Concesionario estime convenientes.

La ausencia del personal técnico designado por el Concesionario y/o la falta de descargos en el acta, se tomará como conformidad del mismo con el resultado de la evaluación realizada.

Los defectos detectados serán comunicados mediante el procedimiento de Comunicado establecido para las Evaluaciones no programadas de frecuencia variable.

### 33.4 Evaluaciones programadas de frecuencia semestral

El primer y séptimo mes de cada año de la concesión, se suprimirá la Evaluación programada de frecuencia mensual y el Concedente realizará una evaluación semestral de la concesión con el objetivo de evaluar y cuantificar el nivel de servicio general prestado por el Concesionario durante el último semestre.

En estas Evaluaciones programadas de frecuencia semestral no se evaluarán los niveles de servicio que sólo se evalúan en las Evaluaciones programadas de frecuencia anual y los niveles de servicio que sólo aplican en circunstancias especiales.

La selección del tamaño de la muestra a evaluar se realizará de acuerdo con la Metodología de selección de la muestra que se detalló anteriormente, con la salvedad que la muestra se elegirá igual al 20% de la longitud de la concesión. Análogamente se seleccionarán los km a evaluar al azar.

El Concedente comunicará al Concesionario la fecha con un mínimo de 2 días calendario de anticipación, a los efectos de que éste designe al personal técnico que presenciara la evaluación de los km seleccionados. De la evaluación realizada se labrará acta, en donde se detallarán defectos, magnitud y localización de los mismos y otras observaciones que pueda realizar el Concedente así como también consideraciones que el responsable técnico del Concesionario estime convenientes.

La ausencia del personal técnico designado por el Concesionario y/o la falta de descargos en el acta, se tomará como conformidad del Concesionario con el resultado de la evaluación realizada.

El cálculo del nivel de servicio general prestado por el Concesionario se realizará de acuerdo con la Metodología de evaluación del servicio prestado establecida en el artículo 32.

Si el nivel de servicio general es inferior a los valores admisibles establecidos en el artículo 32 se podrá aplicar una penalización, y en todos los casos los defectos detectados serán comunicados mediante el procedimiento de Comunicado establecido para las Evaluaciones no programadas de frecuencia variable.

La penalización por el incumplimiento del nivel de servicio general se aplicará según el siguiente criterio:

- nivel de servicio general mayor o igual a lo establecido en el artículo 32:  
penalización = 0 UTB
- nivel de servicio general menor a lo establecido en el artículo 32:  
penalización = cantidad de km concesionados x 1000 x  
( 1 – nivel de servicio general ) UTB

Complementariamente cuando el nivel de servicio general alcanza los extremos enumerados a continuación, se podrán adoptar las siguientes medidas:

- retener el 25% de los ingresos por contraprestaciones a cargo de los usuarios y subsidios del Concedente hasta la siguiente evaluación, cuando:
  - el nivel de servicio general es un 5% inferior al establecido en el artículo 32 en una evaluación aislada
  - el nivel de servicio general es menor al establecido en el artículo 32 en dos evaluaciones consecutivas
  - el nivel de servicio general es menor al establecido en el artículo 32 en cuatro evaluaciones consecutivas o no consecutivas
- retener el 50% de los ingresos por contraprestaciones a cargo de los usuarios y subsidios del Concedente hasta la siguiente evaluación, cuando:
  - el nivel de servicio general es un 5% inferior al establecido en el artículo 32 en más de una evaluación aislada
  - el nivel de servicio general es menor al establecido en el artículo 32 en más de dos evaluaciones consecutivas
  - el nivel de servicio general es menor al establecido en el artículo 32 en más de cuatro evaluaciones consecutivas o no consecutivas

- retener hasta la totalidad de los ingresos por contraprestaciones a cargo de los usuarios y subsidios del Concedente hasta la siguiente evaluación, y/o iniciar la rescisión del contrato por lo establecido en el artículo 15, cuando se superas los extremos establecidos en el numeral anterior.

La retención de los ingresos se instrumentará a través de un depósito diario de lo recaudado por concepto de peajes que realizará el Concesionario en una cuenta especial a nombre del Concedente en el BROU, devolviéndose el importe según lo establecido precedentemente, o en el caso de iniciarse un proceso de extinción de la concesión por incumplimiento del Concesionario, permanecerá en custodia del Concedente hasta que se dilucide la misma.

El incumplimiento en el depósito diario de la fracción correspondiente de la recaudación durante más de 7 días calendario, dará lugar a que el Concedente retenga la totalidad de los ingresos por subsidios y/o tome posesión del peaje y sus instalaciones, procediendo a realizar el cobro, debiendo el Concesionario asumir los costos de recaudación en que incurra el Concedente durante el período de cobro.

### 33.5 Evaluaciones programadas de frecuencia anual

- 33.5.1 El Concedente anualmente y cada vez que finalice una obra nueva o de mantenimiento, efectuará una evaluación de la rugosidad, tratando de realizarla en la misma semana cada vez.

La metodología de medición será la establecida en los anexos.

Si en las evaluaciones realizadas se constatará que la rugosidad es superior a la permitida en los niveles de servicio establecidos, el Concedente podrá aplicar una penalización y emitirá un Comunicado estipulando el plazo para su corrección. El plazo para el comienzo de los trabajos de las correcciones se establece en 28 días calendario, y el plazo de finalización lo fijará el Concedente en función de la extensión del defecto a razón de no más de 3 días calendario por km a reparar.

La penalización por el incumplimiento del nivel de servicio es de 200 UTB por km, y la penalización por incumplimiento del Comunicado estableciendo la corrección es de 100 UTB por km y por día de atraso.

- 33.5.2 El Concedente anualmente y cada vez que finalice una obra de iluminación, efectuará una evaluación de la iluminancia y la resistencia de puesta a tierra, tratando de realizarla en la misma semana cada vez.

La metodología de medición será la establecida en los anexos.

Si en las evaluaciones realizadas se constatará que alguno de los parámetros medidos y calculados es inferior al permitido en los niveles de servicio establecidos, el Concedente podrá aplicar una penalización y emitirá un Comunicado estipulando el plazo para su corrección. El plazo para el comienzo de los trabajos de las correcciones se establece en 7 días calendario, y el plazo de finalización lo fijará el Concedente en función de la extensión del defecto a razón de no más de 3 días calendario por instalación a reparar.

La penalización por el incumplimiento del nivel de servicio es de 200 UTB por km, y la penalización por incumplimiento del Comunicado estableciendo la corrección es de 100 UTB por instalación y por día de atraso.

### 33.6 Evaluaciones programadas a efectos de la terminación de la concesión

El Concedente realizará una primera evaluación a los efectos de la terminación de la concesión un año antes del plazo de finalización de la misma, con el objetivo de verificar el cumplimiento general de los niveles de servicio y establecer las bases de las acciones a ejecutar durante el último año por el Concesionario con miras a la recepción final del contrato.

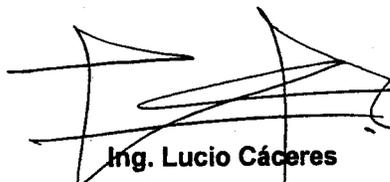
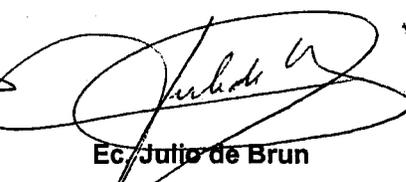
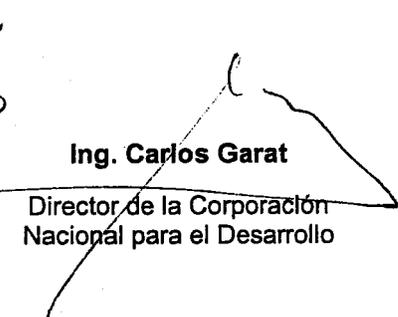
El Concedente realizará una segunda evaluación final de la concesión el último mes de la concesión con el objetivo de verificar el cumplimiento general de los niveles de servicio que será la base para la recepción final del contrato. De identificarse algún defecto se emitirá un Comunicado con los plazos para su reparación, cumplidos los mismos se

aplicará una penalización diaria hasta el cumplimiento de dicha comunicación. Los plazos de reparación y las penalizaciones serán los mismos establecidos para las demás evaluaciones.

### 34. Obras de mantenimiento

- 34.1 Las obras obligatorias, contenidas en el artículo 30, deberán ser complementadas por el Concesionario con toda aquella otra obra de mantenimiento necesaria para satisfacer los niveles de servicio, así como las tareas de mantenimiento rutinario necesarias a tales efectos.

Montevideo, 05 de octubre de 2001.

 <b>Ing. Lucio Cáceres</b>	 <b>Ec. Julio de Brun</b>	 <b>Ing. Carlos Garat</b>
Ministro de Transporte y Obras Públicas	Presidente de la Corporación Nacional para el Desarrollo	Director de la Corporación Nacional para el Desarrollo