

CONTRATO DE PRÓRROGA Y AMPLIACIÓN. En Montevideo, el día 22 de abril del año dos mil veintiuno, entre POR UNA PARTE: **CORPORACIÓN VIAL DEL URUGUAY S.A.** (en adelante, “Contratante” o “CVU” indistintamente), representada en este acto por su Presidente, Ec. José Luis Puig, titular de la cédula de identidad 1.376.455-4, y el Director Ing. Ramón Díaz, titular de la cédula de identidad N° 1.297.316-4, constituyendo domicilio en la calle Rincón 528, piso 5°, de esta ciudad; Y POR OTRA PARTE: **CIEMSA** (en adelante, “Contratista”), representada en este acto por Martín José Galán Ramos, cédula de identidad N° 2.760.392-2, constituyendo domicilio en la calle Soriano 1180 de esta ciudad; convienen en celebrar el presente contrato.

PRIMERO: ANTECEDENTES.

- I) Corporación Vial del Uruguay S.A. realizó oportunamente la Licitación S/18 para contratar la operación y mantenimiento de determinados puestos de peaje.
- II) Como resultado de la misma, el diecinueve de abril de dos mil trece celebró con CIEMSA contrato por el Grupo 2, por el plazo comprendido entre el 1° de mayo de 2013 a partir de las 00:00 horas al 30 de abril de 2018 a las 24:00 horas.
- III) En dicho Contrato se estableció que “Las partes podrán acordar, con la anuencia del Concedente y de quienes resulten derivados de las obligaciones contractuales que a ese momento tenga el Contratante, prórrogas de plazo por períodos que resulten de mutua conveniencia, que no excederán en total el plazo de cinco años”.
- IV) El 13 de octubre de 2017 se firmó un contrato de prórroga por el plazo comprendido entre el 1° de mayo de 2018 a partir de las 00:00 horas – 30 de abril de 2021 a las 24:00 horas.
- V) En dicho contrato de prórroga se estableció en la cláusula TERCERO que “Las partes podrán acordar con la anuencia del Concedente y de quienes resulten derivados de las obligaciones contractuales que a ese momento tenga el Contratante, prórrogas de plazo por períodos de que resulten de mutua conveniencia, que no excederán en total el plazo de dos años.

/

VI) A efectos de acompañar la gestión eficiente de los recursos con la natural evolución de las tecnologías de la información y la comunicación, se entiende conveniente realizar una modernización en la operativa de peajes que permita, entre otras cosas:

- Eliminar el cobro en efectivo en vías y supervisión, mejorando así la seguridad de la operativa;
- Reducir al mínimo imprescindible los trámites presenciales para la gestión de los usuarios;
- Eliminar congestionamientos, reduciendo las molestias y pérdidas de tiempo a los usuarios;
- Reducir los costos operativos.

VII) En tal sentido, el Contratista seguirá manteniendo la operación de los puestos de peajes actuales que se encuentran bajo el objeto del presente contrato, con las modificaciones que se realizan en el presente acuerdo:

SEGUNDO: OBJETO. En este estado, las Partes acuerdan prorrogar, previa No Objeción del Concedente Ministerio de Transporte y Obras Públicas (en adelante, MTOP) , por un lapso adicional de dos (2) años al vencimiento de su prórroga, la vigencia del Contrato que suscribieran el 19 de abril de 2013 y que fuera prorrogado mediante contrato de prórroga del 13 de octubre de 2017, en las condiciones y con las modificaciones que se convendrán en las cláusulas siguientes de este documento y sus anexos, y ampliar su plazo automáticamente al vencimiento de dicha prórroga por un período de tres (3) años.

TERCERO: PLAZO. La prórroga será por el período que se iniciará el 1° de mayo de 2021 a las 00:00 horas y finalizará el 30 de abril de 2023 a las 24:00 horas. Vencido el plazo de la prórroga, comenzará a regir la ampliación del Contrato por un plazo de tres (3) años que finalizará el 30 de abril de 2026 a las 24:00 horas.

CUARTO: PRECIO. El precio del Contrato durante el lapso de dos años de la prórroga acordada y el plazo de tres años de la ampliación, será fijo mensual en Unidades Indexadas (en adelante "UI"), por el importe en pesos uruguayos equivalentes de acuerdo a la siguiente descripción, establecida bajo un esquema de cronograma de descuentos progresivos:



a) Mientras se mantenga vigente el cobro en efectivo en los puestos de recaudación.....	6.551.797 UI.
b) Mes 1 desde la eliminación del cobro efectivo.....	6.355.243 UI.
c) Mes 2	6.224.207 UI.
d) Mes 3	5.962.135 UI.
e) Mes 4	5.634.545 UI.
f) Mes 5	4.913.848 UI.
g) Mes 6	4.782.812 UI.
h) Mes 7	4.520.740 UI.
i) Mes 8	4.127.632 UI.
j) Del mes 9 en adelante.....	3.177.622 UI.

Si el Concedente y el Contratante establecen el cambio de modalidad de cobro eliminando el efectivo como medio de pago en los puestos de recaudación con anterioridad al comienzo de vigencia de la prórroga, la cuota correspondiente al mes siguiente a dicho cambio, será la detallada para el Mes 1, y se aplicará desde ese momento en adelante, el cronograma de descuentos detallado.

A modo de ejemplo, si se establece el cambio en marzo de 2021, la tarifa de abril 2021 será la establecida para el Mes 1, y la primera tarifa mensual correspondiente a esta prórroga será la detallada para el Mes 3.

A efectos de que las empresas puedan aplicar el cronograma de descuentos planteado, el MTOP y el Contratante deben disponer la eliminación gradual del efectivo como medio de pago en los puestos de recaudación, de acuerdo al siguiente cronograma:

Mes 1 a 4 – Eliminación del efectivo en los turnos nocturnos y en una de las vías de cobro en los peajes que haya más de una vía de efectivo para cada sentido, en el turno diurno.

Mes 5 a 8 – Eliminación del efectivo en los turnos diurnos -El proceso debe estar terminado indefectiblemente el último día del mes 8.

En caso de que alguna de las disposiciones detalladas anteriormente se difiera en el tiempo, o si a pesar de la eliminación del efectivo como medio de pago en los puestos de recaudación no se pudiera efectivizar simultáneamente la

desvinculación del personal excedente que fuera necesaria para implementar de forma eficiente las modificaciones en la operativa, por causas no imputables directamente al Contratista, se mantendrá vigente el descuento del mes inmediato anterior hasta tanto la misma quede efectiva.

En caso de que las disposiciones descritas se reviertan o modifiquen en forma total o parcial sin mediar un acuerdo explícito con el Contratista, el Contratista no será responsable de ninguna de las modificaciones de infraestructura, software y hardware ya realizadas o a realizar en el futuro, y el precio mensual volverá a ser el del literal a) del esquema de precios establecido en esta cláusula.

A estos importes se le agregará el IVA correspondiente para el pago. A los efectos de la conversión a pesos uruguayos del precio dado, se utilizará el valor de la UI correspondiente al último día calendario del mes en que se prestaron los servicios. Los precios mensuales para cada año indicados precedentemente, no serán ajustados por paramétrica ni por ningún otro concepto o mecanismo.

En cualquier momento durante el plazo del contrato, el MTOP podrá excluir del servicio contratado, el cobro correspondiente a una o varias de las categorías 2 a 7 de vehículos detalladas en el Artículo 7 del Reglamento de cobro de tarifas de peajes. En este caso, se estudiará la incidencia en los costos del contratista de dicha exclusión, aplicándose la misma reducción al precio del contrato.

QUINTO: PAGO. El pago se realizará en un todo de acuerdo a lo establecido en la cláusula CUARTO "PRECIO" del presente contrato y los documentos del Llamado S/18, con la variante de que la proporción del precio, equivalente al porcentaje del tránsito del mes enviado a cobro por Sucive, será diferida en 90 días, tomando la cotización de la UI del mes de pago, sin ajustes de precio ni interés.

SEXTO: ESPECIFICACIONES TÉCNICAS.

Las Partes acuerdan sustituir o modificar lo establecido en el Pliego del Llamado S/18, Sección 3, Especificaciones Técnicas de acuerdo al detalle que figura en el ANEXO I de este contrato, así como la Cláusula Séptimo del contrato de prórroga.



En cuanto a lo que se establece para la evaluación de la recaudación, en el Anexo F, ítem D - ERRORES TRÁNSITO IDENTIFICACIÓN OCR, la pérdida de recaudación asociada a errores en la identificación OCR, no se aplicará hasta que no finalice la puesta punto del sistema, para lo cual la empresa tiene 245 días, a partir de la firma del presente contrato.

SÉPTIMO: RESPONSABILIDAD DEL CONTRATISTA.

Será responsabilidad del Contratista:

- Realizar todas las tareas y suministros necesarios para el correcto y continuo funcionamiento del equipamiento destinado a la identificación para el cobro, y la conservación de las instalaciones, dentro del alcance del presente Contrato.
- Las autorizaciones para usuarios con pases bonificados y exentos
- Todas las operaciones de validación serán de cargo del Contratista.

No serán de cargo del Contratista las pérdidas de recaudación que se generan por incumplimiento de la normativa por parte de los usuarios: alteración de matrículas, dispositivos tags, etc.

El Contratista realizará la operación de validación a los efectos de identificar el vehículo y luego se procederá a validar según directivas de la CVU para que pueda realizar el cobro correspondiente.

Las modificaciones tecnológicas necesarias para instrumentar la nueva modalidad de cobro sin efectivo son las detalladas en el Anexo II y serán de cargo del Contratista. No será responsabilidad del Contratista ninguna modificación adicional, presente o futura, excepto las indicadas en el anexo anterior.

Las modificaciones en la infraestructura física de los puestos de peaje necesarias para la nueva modalidad de cobro (eliminación de cabinas, adecuación de isletas, señalización horizontal y vertical, etc.) serán de cargo y a costo del Contratista. Por tanto, deberán ser ejecutadas por él de acuerdo al detalle presentado en el Anexo II.

El Contratista será el responsable exclusivo por el pago de las indemnizaciones por despido que por cualquier causa correspondan en el marco del presente contrato, incluyendo aquellas del personal que declare excedente como



consecuencia de las modificaciones operativas que se acuerdan e incluyendo las liquidaciones y despidos al finalizar la presente ampliación.

Este contrato no contempla bajo ningún concepto que el personal del Contratista retorne o ingrese en el futuro a la plantilla del Contratante.

En caso de interrupciones, afectaciones, daños o perjuicios en el servicio de peajes y sus instalaciones, que el Contratante y el Contratista puedan sufrir como consecuencia de cualquier movilización social o reivindicación sindical, paro o huelga, se pacta que, los costos o cualquier gasto que se originen directa o indirectamente de esta situación serán contemplados de la siguiente manera:

- Las reparaciones de los daños físicos a las instalaciones serán de cargo del Contratista.
- La pérdida de recaudación ocasionada por cambios en las políticas públicas de gestión de la recaudación o por cuestiones de resorte político y de conflictos laborales derivados de los mismos, no serán de cargo del Contratista. Mientras que, la pérdida de recaudación derivada de una responsabilidad exclusiva del Contratista, se procederá conforme al contrato original.

En caso de que el Contratante y Contratista acordasen ofrecer al personal que fuere declarado excedentario un incentivo de retiro, el cual supere el monto de la suma de la liquidación por egreso conforme a la normativa laboral aplicable, (incluyendo en este caso también el monto equivalente a la indemnización por despido que legalmente le hubiere correspondido abonar), el Contratista será responsable del pago del mismo.

Sin perjuicio de ello, al mes siguiente de efectuado el pago del diferencial y previa solicitud del Contratista al Contratante, éste le reconocerá y pagará el gasto incremental por el concepto referido en el párrafo anterior.

OCTAVO: CLÁUSULAS APLICABLES. Las Partes declaran que en todo lo no modificado expresamente por el presente documento, continuarán vigentes y válidos todas las cláusulas y términos establecidos en el Contrato de fecha 13 de octubre de 2017, y demás documentos que forman parte del mismo.



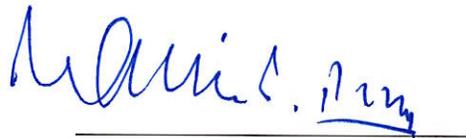
NOVENO: NO OBJECCIÓN. Este documento se firma ad referéndum de que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas emita su No Objeción al mismo.

DÉCIMO: VIGENCIA. La presente prórroga del Contrato suscrito el 13 de octubre de dos mil diecisiete, entrará en vigencia el día 1º de mayo de 2021 a las 00:00 horas, si cuenta con la No Objeción del MTOP.

DÉCIMOPRIMERO: DOMICILIOS ESPECIALES.

Las Partes constituyen como domicilios especiales para todos los efectos de este Contrato, los establecidos como respectivamente suyos en la comparecencia inicial.

Por CVU:



Ing. Ramón Díaz
Director



Ec. José Luis Puig
Presidente

Por CIEMSA:



Ing. Martín J. Galán
Gerente de Servicios

ANEXO I

PUNTO 2 - GESTIÓN Y OPERACIÓN

1° párrafo: Se agrega la identificación de los vehículos en tránsitos automáticos

Las obligaciones del Contratista en lo referente a la gestión y operación de los puestos de recaudación de peaje consisten en realizar la gestión de bonificados y exentos, la identificación de los vehículos en tránsitos automáticos, el cobro de las tarifas de peaje, la custodia y traslado de la recaudación y toda otra actividad necesaria para dar cumplimiento a las obligaciones emanadas del llamado.

4° párrafo: Se sustituye “fax del peaje” por “demás vías de comunicación” y se agrega “entrega de tags”

La atención a los usuarios deberá ser permanente, las 24 horas de todos los días del año, para las actividades fundamentales del servicio (confección de facturas, recarga de cuentas, recepción de sugerencias o quejas, notificaciones). Sin perjuicio de esto, el Contratista podrá establecer un horario continuo de atención al público, acorde a las características del peaje y su entorno, para la realización de los trámites de gestión de bonificados y exentos y entrega de tags; deberá dar amplia difusión al horario que establezca, al teléfono y demás vías de comunicación, así como de cualquier otro mecanismo que instrumente para la atención al usuario.

PUNTO 3 - OBRAS INICIALES DE PUESTA A PUNTO

1° párrafo: Se eliminan las obras iniciales establecidas y se agrega “establecidas en el Anexo II”

El Contratista deberá realizar las obras iniciales de puesta a punto establecidas en el Anexo III, para lo que dispondrá de un plazo máximo de 245 días calendario contados a partir del inicio del contrato, salvo para aquellos casos que expresamente se establece un plazo distinto.

PUNTO 4 - OBRAS Y SERVICIOS EXTRAORDINARIOS

2° párrafo: Se elimina

PUNTO 5 - MANTENIMIENTO

4° párrafo: Se agrega mensajería variable y radares.

Dentro de las instalaciones se consideran incluidos todos los elementos existentes en el área de mantenimiento y cuya jurisdicción corresponda al Concedente, como por ejemplo el edificio de oficinas, la plaza de peaje (cabinas de cobro, techo, isletas, etc.), el pavimento (calzada y banquetas), las instalaciones de iluminación (de la plaza y de la ruta), la señalización horizontal y vertical (incluidas las señales móviles que hacen al correcto funcionamiento del puesto de recaudación de peaje), la faja de dominio público, instalaciones sanitarias, instalaciones eléctricas. A esto se le agregarán las señales verticales (disminución de velocidad, tarifas, peaje, mensajería variable, radares, etc.) e instalaciones de iluminación que pudieran estar fuera del área definida anteriormente, pero que hacen al correcto funcionamiento del puesto de recaudación de peaje.

/

PUNTO 12 – NORMATIVA PARA LA RECAUDACIÓN

Se quitan tiempos de espera

El Contratista deberá realizar la recaudación de acuerdo con lo establecido en la normativa (leyes, decretos y reglamentaciones) vigente o que establezca el Poder Ejecutivo en lo referente a las tarifas, bonificaciones, exoneraciones, lugares y formas de cobro, etc.

PUNTO 14 – EVOLUCIÓN DEL SISTEMA DE PERCEPCIÓN

2º párrafo: Se quita que las innovaciones puedan no puedan afectar el precio

El Contratista podrá presentar al Contratante y al Concedente, innovaciones o cambios respecto a las formas de pago o la operativa en general; las propuestas deberán estar acompañadas de su correspondiente fundamento. Tanto el Contratante como el Concedente podrán solicitar todo tipo de ampliación sobre la propuesta a fin de evaluar su eventual implementación sin que esto signifique compromiso alguno sobre su aprobación.

ANEXO 3A

1º párrafo: Se cambia atender al usuario por brindarle información, y se agrega que la forma de acceso a la misma tenga amplia difusión.

El Contratista será el responsable de conceder las bonificaciones y exoneraciones en la tarifa de peaje previstas en la normativa vigente, sean éstas por vecindad, por pago anticipado, por ejecución de obras o servicios para el Concesionario o por cualquier otra circunstancia. En todos los casos, el Contratista deberá brindar la información correspondiente, recibir la documentación y conformar el expediente cuando corresponda, analizar la situación y aprobar o rechazar la solicitud. Las formas de acceso a la información deberán tener amplia difusión (cartelería, buzón de voz, página web, etc.).

6º párrafo: Se quita que el usuario concurra y se agrega que se le comunica la documentación que falte

Cuando un usuario inicie el trámite de una bonificación/exoneración, el personal de peaje asignado a la tarea, deberá verificar que toda la documentación esté completa y se ajuste estrictamente a lo establecido en el documento denominado *Condiciones y requisitos para obtener la bonificación / exoneración en la tarifa de peaje*. En caso que la documentación no esté completa no se deberá iniciar el trámite y se comunicará al usuario los documentos faltantes.

ANEXO 3B

OPERATIVA DE LA RECAUDACIÓN

Personal afectado al cobro

Se agrega la identificación de tránsitos a cobrar

El Contratista deberá organizarse de manera que en todos los puestos de peaje esté habilitada al menos una senda en cada sentido de circulación las veinticuatro (24) horas, durante todos los días del año, debiendo permanecer encendidas todas las posiciones de cobro, aun las que no estén habilitadas al tránsito.

El Contratista deberá asegurar en cada puesto de peaje y en todo momento, el cobro de las tarifas o la identificación de los tránsitos a cobrar, excepto en aquellos casos en los que la interrupción del servicio sea ocasionada por causas constitutivas de fuerza mayor, que no sea directamente imputable al Contratista, o por orden del Contratante o del Concedente.

OPERATIVA CON VEHÍCULOS QUE UTILIZAN EL SISTEMA DE TELEPEAJE

1º Párrafo: Se incluyen todas las vías habilitadas.

Todos los vehículos que utilicen el sistema de telepeaje para el pago de la tarifa (prepagado, pospagado o exento), podrán utilizar cualquiera de las vías que se encuentren habilitadas para el tránsito.

4º Párrafo: Se ajusta a cabina sin personal.

En caso de que el sistema de percepción no reconozca como válido o habilitado o con saldo el dispositivo del vehículo, mediante el sistema de reconocimiento de matrículas se identificará la misma y en caso de corresponder a un vehículo con telepeaje válido y habilitado se le dará al tránsito el tratamiento antes descrito. En caso de que la matrícula no corresponda a un vehículo con telepeaje válido y habilitado y con saldo, se le dará el tratamiento descrito en la Operativa con vehículos que no utilizan el sistema de Telepeaje.

5º Párrafo - 8: Se eliminan.

- Se agrega: **Operativa con Vehículos que NO utilizan el sistema de Telepeaje**

Para el caso de usuarios que no tengan dispositivo (TAG) habilitados, o carezcan del mismo al aproximarse a la vía, se registrará una imagen de la matrícula (OCR) y una imagen del **contexto** del vehículo y permitirá el avance del vehículo. Al retirarse del puesto de cobro el sistema tomará una imagen de la matrícula trasera (OCR) y el vehículo será automáticamente clasificado por el Sistema de percepción, registrando cantidad de ejes, detallando cuantos son de ruedas simples y cuantos de ruedas duales.

Dicho evento irá al módulo validación del operador responsable de la estación, el cual deberá de verificar que la matrícula física de la foto y la categoría real de la filmación coincidan con las sugeridas en ambos casos por el sistema. Luego el operador deberá confirmar la forma de pago.

- Se Elimina: **Operativa con vehículos exentos de Pago de tarifa (sin Telepeaje)**

- Se ajusta: **Operativa en Situaciones Excepcionales**

Cuando no se puedan realizar las operaciones conforme a los procedimientos descritos por fallas imprevistas en el Sistema de percepción se las denominará situaciones excepcionales, debiendo el responsable de la operación del peaje, registrar todos los datos posibles, por los métodos de que disponga, asociándole al validador los comentarios que permitan justificar el procedimiento.

- Se agrega: **Operativa de validación al cierre del turno**

Al cerrar el turno el Operador de Peaje de acuerdo a los criterios establecidos por el contratante, verificará los tránsitos pendientes de validación que figuren en su parte y procederá al cierre de la jornada, luego de liquidar el último turno.

COMPROBANTE DE PAGO

Ticket de Peaje Se actualiza operativa

Los rollos de CFE (Comprobante Fiscal Electrónico) serán suministrados por el Contratista. Los mismos serán rollos en blanco que se ajusten a las características de las impresoras de Vía.

Los Comprobantes Fiscales de Contingencia, serán impresos por el Contratista a su costo. Para ello, el Contratante le facilitará la constancia de impresión emitida por la DGI por las cantidades solicitadas y a nombre de la imprenta que indique el Contratista.

Facturación de Peaje Se actualiza operativa

Para aquellos usuarios que soliciten factura, el CFE será impreso por la propia Vía de Cobro, o la Supervisión, debiendo estar el usuario registrado en el Sistema, (nombre, número de RUT, etc.) de acuerdo con todas las disposiciones de la DGI.

ANEXO 3D

Inspecciones de frecuencia variable. Se detallan algunos ítems

Concepto	Tiempo de respuesta (días calendario)	Multa US\$ (por día y por puesto)
Terminal de supervisión	2	90
Vías (Cámaras frontales, Cámaras laterales, Cámaras de OCR, PC de OCR, Antenas de Telepeaje, Barreras Ópticas y DAC, Luminarias, etc.)	2	110
Equipamiento e instalaciones varias	5	70
Edificio obra civil	20	90
Edificio equipamiento	20	90
Edificio plaza de peaje	20	90
Carretera	20	90
Errores operativos	1	70

Evaluaciones trimestrales Ídem variables

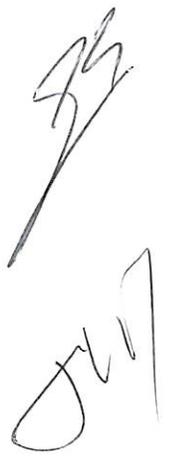
Concepto	Tiempo de respuesta (días calendario)	Multa US\$ (por día y por puesto)
Terminal de supervisión	2	90
Vías (Cámaras frontales, Cámaras laterales, Cámaras de OCR, PC de OCR, Antenas de Telepeaje, Barreras Ópticas y DAC, Luminarias, etc.)	2	110
Equipamiento e instalaciones varias	5	70
Edificio obra civil	20	90
Edificio equipamiento	20	90
Edificio plaza de peaje	20	90
Carretera	20	90
Errores operativos	1	70

Evaluación de la operativa de recaudación Se realizan ajustes

Para cada uno de los subgrupos de peaje detallados anteriormente se seleccionarán los eventos a evaluar de acuerdo al siguiente procedimiento:

- Los eventos registrados en el Sistema de percepción se agruparán de la siguiente forma:
 - a) Tránsitos a tarifa plena: efectivos, prepagos 0% y pospagos.
 - b) Tránsitos de camiones y ómnibus con bonificación: transporte de carga profesional o propio y vehículos de transporte regular de pasajeros.
 - c) Tránsito de vehículos bonificados: beneficios por vecindad (100, 80 y 60% de bonificación), transporte turístico, contratistas.
 - d) Tránsito por OCR: vehículos sin telepeaje identificados por OCR.
 - e) Tránsito de vehículos oficiales: vehículos pertenecientes al Estado exentos de pago.

/



ANEXO 3E

Planilla de evaluación del estado de mantenimiento Se unifican algunos ítems y se eliminan otros.

EVALUACIÓN del ESTADO de MANTENIMIENTO				
PEAJE		EV:	FECHA:	
		Factores de ponderación relativos	Factores de ponderación absolutos	Factores de descuento
EQUIPAMIENTO		40%		
VÍAS		45%		
	Equipos de vía	48%	8.640%	0.000%
	Barrera	5%	0.900%	0.000%
	Pedaleras	7%	1.260%	0.000%
	Cámaras	5%	0.900%	0.000%
	Semáforo de vía	10%	1.800%	0.000%
	Semáforo de marquesina	10%	1.800%	0.000%
	Separador vehicular	5%	0.900%	0.000%
	Antena RFID	10%	1.800%	0.000%
EQUIPAMIENTO E INSTALACIONES VARIAS		55%		
	Generador	25%	5.500%	0.000%
	Tablero	20%	4.400%	0.000%
	Pararrayos	20%	4.400%	0.000%
	UPS	25%	5.500%	0.000%
	Canalizaciones y cámaras	5%	1.100%	0.000%
	Cofre de seguridad	5%	1.100%	0.000%
INSTALACIONES		60%		
EDIFICIO - OBRA CIVIL		28.00%		
	Área verde y jardín	5%	0.840%	0.000%
	Exterior del edificio	15%	2.520%	0.000%
	Oficina de supervisión	20%	3.360%	0.000%
	Oficina y vestuarios del personal	20%	3.360%	0.000%
	Baños públicos	20%	3.360%	0.000%
	Saneamiento	20%	3.360%	0.000%
EQUIPAMIENTO		7%		
	Equipamiento oficina	50.0%	2.100%	0.000%
	Equipamiento oficina y vestuario del personal	25.0%	1.050%	0.000%
	Equipamiento baños públicos	25.0%	1.050%	0.000%
PLAZA DE PEAJE		35%		
	Techo	25.0%	5.250%	0.000%
	Cabinas	30.0%	6.300%	0.000%
	Isletas	10.0%	2.100%	0.000%
	Iluminación	25.0%	5.250%	0.000%
	Elementos de protección	10.0%	2.100%	0.000%
CARRETERA		30%		
	Iluminación	20.0%	3.600%	0.000%
	Señalización horizontal	20.0%	3.600%	0.000%
	Señalización vertical	20.0%	3.600%	0.000%
	Pavimento	15.0%	2.700%	0.000%
	Desagües	10.0%	1.800%	0.000%
	Faja	15.0%	2.700%	0.000%

ANEXO 3F

Planilla de evaluación de la recaudación Se modifican muestras y ajustan ponderaciones

EVALUACIÓN de la RECAUDACIÓN			
PEAJE	EV:	FECHA:	
	Factores de ponderación relativos	Factores de ponderación absolutos	Factores de descuento
OPERACIÓN	60%		
A - ERRORES TRÁNSITO CON TARIFA PLENA (efectivo, prepago 0%, pospago)	40%		
Discrepancia incorrectamente justificada (P)	75%	18.000%	
Deficiencias en la imagen lateral asociada a la discrepancia	20%	4.800%	
Otros errores del tránsito con tarifa plena	5%	1.200%	
B - ERRORES TRÁNSITO TRANSPORTE DE CARGA Y ÓMNIBUS	5%		
Tránsito como bonificado por transporte de carga u ómnibus un vehículo no autorizado por la DNT (P)	35%	1.050%	
Discrepancia incorrectamente justificada (P)	30%	0.900%	
Deficiencias en la imagen frontal asociada al tránsito	10%	0.300%	
Deficiencias en la imagen lateral asociada al tránsito	5%	0.150%	
Tránsito como bonificado por transporte de carga un cliente con beneficio vencido (P)	15%	0.450%	
Otros errores del tránsito de vehículos de transporte de carga	5%	0.150%	
C - ERRORES TRÁNSITO BONIFICADO (por vecindad, transporte turístico, contratistas)	25%		
Tránsito como bonificado un cliente mal bonificado (P)	30%	4.500%	
Tránsito como bonificado un vehículo mal autorizado (P)	25%	3.750%	
Discrepancia incorrectamente justificada (P)	15%	2.250%	
Deficiencias en la imagen frontal asociada al tránsito	5%	0.750%	
Deficiencias en la imagen lateral asociada al tránsito	5%	0.750%	
Tránsito como bonificado un cliente con beneficio vencido, suspendido o error en beneficio (P)	15%	2.250%	
Otros errores del tránsito de vehículos bonificados	5%	0.750%	
D - ERRORES TRÁNSITO IDENTIFICACIÓN OCR	20%		
Error en el número de matrícula asociado (P)	20%	2.400%	
Error en el país asociado a la matrícula (P)	20%	2.400%	
Deficiencias en la imagen frontal asociada al tránsito	20%	2.400%	
Deficiencias en la imagen trasera asociada al tránsito	20%	2.400%	
Discrepancia incorrectamente justificada (P)	10%	1.200%	
Otros errores de tránsitos con identificación OCR	10%	1.200%	
E - ERRORES TRÁNSITO EXENTO (por decreto sin trámite previo)	10%		
Tránsito como exento un vehículo que no es exento (P)	50%	3.000%	
Discrepancia incorrectamente justificada (P)	25%	1.500%	
Deficiencias en la imagen frontal asociada al tránsito	10%	0.600%	
Deficiencias en la imagen lateral asociada al tránsito	5%	0.300%	
Se registró en forma incorrecta o incompleta la información relativa al tránsito	5%	0.300%	
Otros errores del tránsito de vehículos exentos	5%	0.300%	
GESTIÓN	40%		
A - ERRORES EN EL TRAMITE DE BONIFICADOS Y EXENTOS	25%		
No se cumplieron los plazos establecidos para la respuesta al solicitante	35%	3.500%	
Se cometió un error en los procedimientos establecidos	65%	6.500%	
B - ERRORES EN VIOLACIONES Y QUIEBRES DE BARRERA	5%		
Se procedió incorrectamente al justificar un quiebre de barreras (P)	65%	1.300%	
Se procedió incorrectamente al justificar una violación (P)	30%	0.600%	
Otros errores en las violaciones y quiebres de barreras	5%	0.100%	
C - ERRORES EN EL APAGADO DE VÍAS	60%		
Se apagó una vía sin justificación aceptada o sin comunicación al Concedente	70%	16.800%	
El tiempo de no disponibilidad de las vías superó el máximo establecido	30%	7.200%	
D - DEFICIENCIAS EN EL DESEMPEÑO Y ATENCION AL USUARIO	10%		
Se procedió incorrectamente dando lugar a una queja documentada y fundada de un	100%	4.000%	

INSTRUCTIVO PARA LA EVALUACIÓN DE LA RECAUDACIÓN

Se ajustan nombres de muestras:

- B - ERRORES TRÁNSITO TRANSPORTE DE CARGA O REGULAR DE PASAJEROS
- D - ERRORES TRÁNSITO CON IDENTIFICACIÓN OCR

Se remplazan los tipos de errores correspondientes al ítem D

Se consideran en este punto eventos de tránsito con tipo de tarifa "OCR..."; comprende los vehículos sin telepeaje que pasan por vías sin cabina de cobro.

1. *Error en el número de matrícula asociado*

Para los tránsitos automáticos sin telepeaje, comprende todo tipo de errores en la identificación del número de la matrícula asociado, sea en letra/s o número/s, que no coincidan exactamente con la matrícula física que se visualiza en las imágenes del tránsito.

2. *Error en el país asociado a la matrícula*

Para los tránsitos automáticos sin telepeaje, comprende todo tipo de errores en la identificación del país de la matrícula asociado, que no coincidan exactamente con la matrícula física que se visualiza en las imágenes del tránsito.

3. *Deficiencias en la imagen frontal asociada al tránsito*

Para los tránsitos automáticos sin telepeaje, comprende todo tipo de defectos de la imagen frontal, incluso la falta de la misma.

Para el caso de tránsitos no automáticos comprende los casos que permiten verificar la matrícula del vehículo, pero las imágenes presentan deficiencias que dificultan la correcta verificación.

No se incluyen aquellos casos donde la dificultad en la visualización se deba a las características propias de la matrícula (color, contraste, tipo de letra, etc.) o a otras causas ajenas a la operación (condiciones climáticas como reflejo de sol, lluvia, etc.).

4. *Deficiencias en la imagen trasera asociada al tránsito*

Para los tránsitos automáticos comprende todo tipo de defectos de la imagen trasera, incluso la falta de la misma.

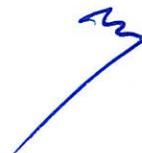
Para el caso de tránsitos no automáticos comprende los casos que permiten verificar la matrícula del vehículo, pero las imágenes presentan deficiencias que dificultan la correcta verificación.

No se incluyen aquellos casos donde la dificultad en la visualización se deba a las características propias de la matrícula (color, contraste, tipo de letra, etc.) o a otras causas ajenas a la operación (condiciones climáticas como reflejo de sol, lluvia, etc.).

5. *Discrepancia incorrectamente justificada*

El operador realiza una validación incorrecta de un tránsito identificado por OCR; esto significa que la categoría del vehículo que se observa en la imagen asociada al evento (video) no coincide con la categoría consolidada en el sistema.

Para los casos en que el video del evento no fue captado ni guardado o existe el video, pero no permite la verificación de la discrepancia, el operador debería proceder de la siguiente manera:



- a) Si la discrepancia es a favor debería validar de acuerdo a la categoría que indica el medio de pago (tag o tarjeta chip; se acepta la anomalía).
- b) Si la discrepancia es en contra debe validar de acuerdo al registro del DAC (se rechaza la anomalía).

En caso de que el operador no proceda de acuerdo a lo indicado en los puntos anteriores, se considera que la discrepancia fue justificada en forma incorrecta.

Corresponderá calcular la pérdida de recaudación asociada (además del porcentaje de eventos con deficiencia que implicará una disminución del índice de recaudación).

6. *Otros errores del tránsito de vehículos con identificación OCR*

Otros errores no comprendidos en los puntos anteriores.

ANEXO 3G

Área de mantenimiento de los peajes: Se ajusta ubicación.

PEAJE GARZÓN: 191km de la ruta 9

/



ANEXO II

Modificaciones iniciales en el sistema de cobro para la puesta punto

El Contratista deberá realizar las siguientes modificaciones en el hardware de puesta a punto, para lo que dispondrá de un plazo máximo de 245 días calendario contados a partir del inicio del contrato,

Sin perjuicio de lo anterior, el Contratista deberá realizar todas aquellas tareas que considere necesario para alcanzar el índice de servicio requerido,

PEAJE	MODIFICACIONES INICIALES Y PUESTA A PUNTO
PANDO	<ul style="list-style-type: none">- Display LED para notificaciones- Gabinete para Vía de Cobro- Cables UTP CAT 6 o superior desde el Switch Principal de Peaje hasta cada Platina.- Iluminación LED: Luminaria Marquesina / Montaje Marquesina- DAC: Peana Fibra Óptica Encuadre peana fina óptica- Rack Servidor de Datos: Rack- CCTV de Evidencia y Seguridad: Servidor y VMS
SOLÍS	<ul style="list-style-type: none">- Display LED para notificaciones- Gabinete para Vía de Cobro- Cables UTP CAT 6 o superior desde el Switch Principal de Peaje hasta cada Platina.- DAC: Peana Fibra Óptica Encuadre peana fina óptica- CCTV de Evidencia y Seguridad: Servidor y VMS
CAPILLA CELLA	<ul style="list-style-type: none">- Display LED para notificaciones- Gabinete para Vía de Cobro- Cables UTP CAT 6 o superior desde el Switch Principal de Peaje hasta cada Platina.- Iluminación LED: Luminaria Marquesina / Montaje Marquesina- DAC: Peana Fibra Óptica Encuadre peana fina óptica- Rack Servidor de Datos: Rack- CCTV de Evidencia y Seguridad: Servidor y VMS 

PEAJE	MODIFICACIONES INICIALES Y PUESTA A PUNTO
SANTA LUCÍA	<ul style="list-style-type: none"> - Display LED para notificaciones - Gabinete para Vía de Cobro - Cables UTP CAT 6 o superior desde el Switch Principal de Peaje hasta cada Platina. - Iluminación LED: Luminaria Marquesina / Montaje Marquesina - DAC: Peana Fibra Óptica Encuadre peana fina óptica Platina - Rack Servidor de Datos: Rack - CCTV de Evidencia y Seguridad: Servidor y VMS
GARZÓN	<ul style="list-style-type: none"> - Display LED para notificaciones - Gabinete para Vía de Cobro - Cables UTP CAT 6 o superior desde el Switch Principal de Peaje hasta cada Platina. - DAC: Peana Fibra Óptica Encuadre peana fina óptica - CCTV de Evidencia y Seguridad: Servidor y VMS
CEBOLLATÍ	<ul style="list-style-type: none"> - Display LED para notificaciones - Gabinete para Vía de Cobro - Cables UTP CAT 6 o superior desde el Switch Principal de Peaje hasta cada Platina. - Iluminación LED: Luminaria Marquesina / Montaje Marquesina - DAC: Peana Fibra Óptica Encuadre peana fina óptica - Rack Servidor de Datos: Rack - CCTV de Evidencia y Seguridad: Servidor y VMS




ANEXO III

Modificaciones iniciales en el sistema de cobro para la puesta punto

El Contratista deberá realizar las siguientes obras iniciales de puesta a punto, para lo que dispondrá de un plazo máximo de 396 días calendario contados a partir del inicio del contrato, Sin perjuicio de lo anterior, el Contratista deberá realizar todas aquellas tareas que considere necesario para alcanzar el índice de servicio requerido

PEAJE	OBRAS INICIALES DE PUESTA A PUNTO
PANDO	<ul style="list-style-type: none">- Pórtico- Fundaciones Pórtico- Rediseño de Isletas- Canalizaciones: Readecuación de ductos y cámaras para los nuevos Gabinetes de Vía de Cobro.- Demolición Cabina: las cabinas se demolerán y se reacondicionarán las isletas de cobro.- Demolición Techo- Modificaciones de la Señalización: la Señalización horizontal y vertical serán readecuadas previo a los cambios de Operativa. También si es necesario se modificará la Cartelería existente en las marquesinas del Puesto de Peaje.- Modificaciones Pavimento- Modificaciones Edilicias para el nuevo funcionamiento
SOLÍS	<ul style="list-style-type: none">- rediseño de Isletas- Canalizaciones: Readecuación de ductos y cámaras para los nuevos Gabinetes de Vía de Cobro.- Demolición Cabina: las cabinas se demolerán y se reacondicionarán las isletas de cobro.- Modificaciones de la Señalización: la Señalización horizontal y vertical serán readecuadas previo a los cambios de Operativa. También si es necesario se modificará la Cartelería existente en las marquesinas del Puesto de Peaje.- Modificaciones Pavimento- Modificaciones Edilicias para el nuevo funcionamiento
CAPILLA CELLA	<ul style="list-style-type: none">- Rediseño de Isletas- Canalizaciones: Readecuación de ductos y cámaras para los nuevos Gabinetes de Vía de Cobro.- Demolición Cabina: las cabinas se demolerán y se reacondicionarán las isletas de cobro.- Modificaciones de la Señalización: la Señalización horizontal y vertical serán readecuadas previo a los cambios de Operativa. También si es

PEAJE	OBRAS INICIALES DE PUESTA A PUNTO
CAPILLA CELLA	<p>necesario se modificará la Cartelería existente en las marquesinas del Puesto de Peaje.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modificaciones de la Señalización: la Señalización horizontal y vertical serán readecuadas previo a los cambios de Operativa. También si es necesario se modificará la Cartelería existente en las marquesinas del Puesto de Peaje. - Modificaciones Pavimento - Modificaciones Edilicias para el nuevo funcionamiento
SANTA LUCÍA	<ul style="list-style-type: none"> - Rediseño de Isletas - Canalizaciones: Readecuación de ductos y cámaras para los nuevos Gabinetes de Vía de Cobro. - Demolición Cabina: las cabinas se demolerán y se reacondicionarán las isletas de cobro. - Modificaciones de la Señalización: la Señalización horizontal y vertical serán readecuadas previo a los cambios de Operativa. También si es necesario se modificará la Cartelería existente en las marquesinas del Puesto de Peaje. - Modificaciones Pavimento - Modificaciones Edilicias para el nuevo funcionamiento
GARZÓN	<ul style="list-style-type: none"> - Rediseño de Isletas - Canalizaciones: Readecuación de ductos y cámaras para los nuevos Gabinetes de Vía de Cobro. - Demolición Cabina: las cabinas se demolerán y se reacondicionarán las isletas de cobro. - Modificaciones de la Señalización: la Señalización horizontal y vertical serán readecuadas previo a los cambios de Operativa. También si es necesario se modificará la Cartelería existente en las marquesinas del Puesto de Peaje. - Modificaciones Pavimento - Modificaciones Edilicias para el nuevo funcionamiento
CEBOLLATÍ	<ul style="list-style-type: none"> - Rediseño de Isletas - Canalizaciones: Readecuación de ductos y cámaras para los nuevos Gabinetes de Vía de Cobro. - Demolición Cabina: las cabinas se demolerán y se reacondicionarán las isletas de cobro. - Modificaciones de la Señalización: la Señalización horizontal y vertical serán readecuadas previo a los cambios de Operativa. También si es necesario se modificará la Cartelería existente en las marquesinas del Puesto de Peaje. - Modificaciones Pavimento - Modificaciones Edilicias para el nuevo funcionamiento

