

AMPLIACIÓN DE CONTRATO

El día 23 de octubre de 2025, **POR UNA PARTE:** El Cr. Mario Piacenza, titular de la cédula de identidad N° 3.328.274-6 y el Ec. Pablo Gutiérrez, titular de la cédula de identidad N° 1.885.281-7, actuando en nombre y representación de la CORPORACIÓN VIAL DEL URUGUAY S.A. (en adelante el Contratante), constituyendo domicilio en Rincón 528 piso 5°, de la ciudad de Montevideo. **POR OTRA PARTE:** SERVIAM SA, (en adelante “el Contratista”) representada en este acto por el Ing. Carlos Terreno, cédula de Identidad N.º 1.710.447-3, constituyendo domicilio en Treinta y Tres 413, de la Ciudad de San José, **CONVIENEN LO SIGUIENTE:**

PRIMERO – ANTECEDENTES:

- I) La Corporación Vial del Uruguay S.A. llamó a Licitación N° M/77 para la ejecución de obra “Mantenimiento por Niveles de Servicio Ruta 1 Tramo: 67k600 – 119K000” habiéndose recibido las ofertas el día 01 de marzo de 2019. Por resolución del Directorio del día 03 de julio de 2019, se adjudicaron los trabajos de referencia a la empresa SERVIAM SA., suscribiéndose contrato el día 22 de agosto de 2019.
- II) Por expediente N.º 2645/2021 el MTOP solicita a la Corporación Vial del Uruguay S.A., gestionar una Ampliación de Contrato de acuerdo con lo establecido en el expediente. Luego de analizadas las actuaciones anteriores, el día 26 de enero de 2022 el Directorio de la Corporación Vial del Uruguay S.A, resuelve autorizar la Ampliación de Contrato correspondiente suscribiéndose el mismo, el día 14 de febrero de 2022.
- III) Por expediente N.º 5795/2022 el MTOP solicita a la Corporación Vial del Uruguay S.A., gestionar una Ampliación de Contrato por los rubros, metrajes y condiciones mencionadas en el expediente. Luego de analizadas las actuaciones anteriores, el día 29 de diciembre de 2022 el Directorio de la Corporación Vial del Uruguay S.A, resuelve autorizar la Ampliación de Contrato, suscribiéndose contrato el día 07 de febrero de 2023.
- IV) Por expediente N.º 2797/2023 el MTOP solicita a la Corporación Vial del Uruguay S.A., gestionar la rescisión de la Ampliación de Contrato suscripta en febrero de 2023. Luego de analizadas las actuaciones anteriores, el día 12 de octubre de 2023 el Directorio de la Corporación Vial del Uruguay S.A, resuelve autorizar la Rescisión de Contrato, suscribiéndose la misma el 19 de octubre de 2023.
- V) Por expediente N.º 2797/2023 el MTOP solicita a la Corporación Vial del Uruguay S.A., gestionar una Modificación y Ampliación de Contrato por los rubros, metrajes y condiciones mencionadas en el expediente. Luego de analizadas las actuaciones anteriores, el día 12 de octubre de 2023 el Directorio de la Corporación Vial del Uruguay S.A, resuelve autorizar la Modificación y Ampliación de Contrato, suscribiéndose el mismo el día 28 de noviembre 2023.
- VI) Por expediente N.º 4692/2022 el MTOP solicita a la Corporación Vial del Uruguay S.A., gestionar una Ampliación de Contrato a los efectos de Rehabilitar y cambiar el estándar de la Ruta 45, entre la Ruta 1 (54k300) y Río San José (65k500). Luego de analizadas las actuaciones anteriores, el día 21 de marzo de 2024 el

Directorio de la Corporación Vial del Uruguay S.A, resuelve autorizar la Ampliación de Contrato, suscribiéndose el mismo el día 17 de mayo de 2024.

- VII) Por expediente N.º 4209/2024 el MTOP solicita a la Corporación Vial del Uruguay S.A., gestionar una Ampliación de Contrato por los rubros, metrajes y condiciones mencionadas el expediente. Luego de analizadas las actuaciones anteriores, el día 26 de diciembre de 2024 el Directorio de la Corporación Vial del Uruguay S.A, resuelve autorizar la Ampliación de Contrato, suscribiéndose el mismo el día 05 de febrero de 2025.
- VIII) Por expediente N.º 4182/2024 el MTOP solicita a la Corporación Vial del Uruguay S.A., gestionar una Ampliación de Contrato por los rubros, metrajes y condiciones mencionadas en el expediente mencionado. Luego de analizadas las actuaciones anteriores, el día 22 de enero de 2025, el Directorio de la Corporación Vial del Uruguay S.A, resuelve autorizar la Ampliación de Contrato, suscribiéndose el mismo el 21 de febrero de 2025.
- IX) Por expediente N.º 2829/2025 el MTOP solicita a la Corporación Vial del Uruguay S.A., gestionar una Ampliación de Contrato por los rubros, metrajes y condiciones mencionadas en el objeto del presente contrato.
- X) Luego de analizadas las actuaciones anteriores, el día 10 de setiembre de 2025, el Directorio de la Corporación Vial del Uruguay S.A, resuelve autorizar la Ampliación de Contrato.

SEGUNDO – OBJETO:

Por el presente, las partes acuerdan realizar una Ampliación de Contrato, a los efectos de ejecutar la Rehabilitación y adecuación del estándar de la Ruta 45, entre las progresivas 75k000 y 84k500 (Ciudad de Villa Rodriguez).

Los trabajos detallados anteriormente se ejecutarán de acuerdo con lo determinado en las Especificaciones Técnicas las que se adjuntan en el Anexo I y se aplicarán específicamente para el tramo mencionado en el párrafo anterior.

Asimismo, los trabajos se desarrollarán de acuerdo con los rubros, metrajes y montos previstos en el Anexo II del presente documento, que se agregan y forman parte del presente contrato.

TERCERO – PRECIO:

El monto básico de la presente Ampliación de Contrato (sin impuestos ni leyes sociales) es de **\$76.450.006,00** (pesos uruguayos setenta y seis millones cuatrocientos cincuenta mil seis con 00/100), de acuerdo con los precios unitarios indicados en el Cuadro de Metrajes (Anexo II), que se agrega y forma parte del presente documento.

CUARTO – MONTO IMPONIBLE:

El monto imponible a valores básicos de la presente Ampliación de Contrato es de **\$9.440.342,00** (pesos uruguayos nueve millones cuatrocientos cuarenta mil trescientos cuarenta y dos con 00/100).

QUINTO – PLAZO:

El plazo para la ejecución de los trabajos definidos en el objeto del presente contrato es de 6 (seis) meses, de acuerdo con lo previsto en Anexo III Plan de Trabajo (PDT) y Flujo de Fondos (PFF) que se adjuntan y forman parte de este Contrato.

A los solos efectos de la certificación de obra, cuando el Contratista sea notificado de la No Objeción del MTOP, se tomará en cuenta ese mes completo el cual corresponderá al primer mes del PDT y PFF, mencionados anteriormente.

SEXTO - GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DE CONTRATO:

El contratista constituyó Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato, mediante seguro de fianza de Póliza del Banco de Seguros del Estado, N° 6111389/0, por un monto de USD 95.500 (noventa y cinco mil quinientos dólares americanos). La misma deberá de ser renovada de acuerdo con lo establecido en el Pliego de Condiciones, Sección 5, clausula 43.2 literal c.

SEPTIMO - PERÍODO DE RESPONSABILIDAD POR DEFECTOS:

Para las obras definidas en el Objeto del presente Contrato, se establece un Período de Responsabilidad por Defectos de 36 meses, contados a partir de la Recepción Provisoria de las obras. El período de responsabilidad por defectos se extenderá si los defectos persisten.

OCTAVO – PREVISIONES VARIAS:

En todo lo no modificado por el presente acuerdo, continuarán vigentes y válidos todos los términos establecidos en el Contrato de fecha 22 de agosto de 2019 y todos los demás documentos que forman parte del mismo.

NOVENO – COMPETENCIA Y JURISDICCION APLICABLE:

Las partes aceptan como derecho aplicable a este Contrato el Derecho Privado y la competencia y jurisdicción de los tribunales de la ciudad de Montevideo y renuncian a cualquier otra opción.

DECIMO – DOMICILIOS:

Las partes constituyen domicilio a todos los efectos de este contrato en los indicados como suyos en la comparecencia, donde serán válidas todas las comunicaciones y notificaciones que se cursen en forma fehaciente.

DECIMO PRIMERO – NO OBJECION DEL CONCEDENTE:

Este acuerdo se firma sujeto a la No Objeción por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

ANEXO I

Corporación Nacional para el Desarrollo
Corporación Vial del Uruguay S.A.
Concesión de rutas nacionales

1 DESCRIPCIÓN DE LA OBRA 3

2 PLAN DE TRABAJO – MANTENIMIENTO DEL TRÁNSITO 3

2.1 Mantenimiento del tránsito, Señalización de obra..... 3

3 TRABAJOS DE CARRETERA 4

3.1 Relevamiento y replanteo de obra..... 4

3.2 Obras de drenaje 4

3.2.1 Profundización de cunetas 4

3.2.2 Alcantarillas 5

3.3 Bacheo del pavimento existente..... 5

3.4 Capa de base 5

3.4.1 Recargo granular 5

3.4.2 Reciclado con cemento Portland..... 6

3.4.3 Tramo de prueba 8

3.4.4 Control de calidad 8

3.5 Mezcla asfáltica de rodadura 8

3.6 Entradas particulares y Empalmes con caminos departamentales o vecinales 9

4 ESPECIFICACIONES DE LOS MATERIALES 9

4.1 Materiales basálticos 9

4.2 Subrasante 9

4.3 Material granular CBR ≥ 60% 9

4.4 Material granular CBR ≥ 80% 10

4.5 Material reciclado con cemento Pórtland 10

4.6 Mezclas asfálticas 10

4.7 Verificación de compactación y humedad en capas de suelo y materiales granulares 13

5 ELEMENTOS DE CONTRALOR.....14

6 SEGURIDAD VIAL14

6.1 Señalización horizontal 14

6.2 Señalización vertical 15

6.2.1 Señalización Aérea 15

6.2.2 Galvanizado de soportes para los elementos del equipamiento de seguridad vial 17

6.2.3 Control de calidad de los trabajos 17

6.3 Elementos de contención 18

6.3.1 Especificaciones para los materiales 18

6.4 Inventario de señalización y elementos de contención 20

1 **Descripción de la obra**

La obra a licitar comprende la rehabilitación de Ruta 45 (Departamento de San José), la progresiva 75+000 y la progresiva 83+000 (Ruta 11).

La obra requiere las siguientes tareas:

- Corrección de drenaje.
- Bacheo del pavimento existente.
- Capa de base: recargo, conformación y compactación de capa de base con material granular en todo el ancho y 0,15m de espesor.
- Reciclado de la capa de base con cemento portland en un ancho de 9m y 0,20m de espesor.
- Ejecución de carpeta asfáltica de rodadura en calzada y banquina en un espesor de 0,05 m, de forma tal de obtener un ancho útil de 9,00 m.
- Señalización vertical y horizontal.

Este tipo de obra tiene definido su perfil transversal en las Figuras N°1.

2 **Plan de trabajo – Mantenimiento del tránsito**

El Contratista propondrá a la Dirección de Obra un plan de trabajo con su señalización de obra que atienda a un avance por tramos de modo de permitir procedimientos constructivos correctos y disminuir en lo posible las molestias al tránsito, rigiéndose por lo establecido en las "Especificaciones Técnicas Complementarias y/o Modificativas del Pliego de Condiciones para la Construcción de Puentes y Carreteras de la Dirección Nacional de Vialidad" vigentes a agosto de 2003, en adelante ETCM.

El mencionado plan, incluyendo eventuales desvíos, deberá ser aprobado por la Dirección de Obra y el Departamento de Seguridad en el tránsito previo a su implementación. Los costos de los eventuales desvíos no serán objeto de pago directo.

2.1 **Mantenimiento del tránsito, Señalización de obra**

El Contratista deberá organizar los trabajos y realizar a su costo todas las obras auxiliares y de señalización que resulten necesarias a efectos de asegurar una circulación permanente y en condiciones de seguridad para los usuarios y los obreros. Se cumplirá con la Norma Uruguaya de Señalización de la DNV.

Previo a la firma del Acta de Replanteo, el Contratista propondrá para su aprobación un Plan de Seguridad Vial donde se incluirá en detalle las acciones que tomará el mismo para garantizar la seguridad vial en la zona de obra.

La señalización de obra atenderá a un avance por tramos de modo de permitir procedimientos constructivos correctos y disminuir en lo posible las molestias al tránsito, rigiéndose por lo establecido en las ETCM y Norma de Señalización de la DNV.

Para el cumplimiento de lo antedicho, el Contratista planificará, realizará los trabajos accesorios, suministrará, colocará y mantendrá la señalización de obra, tomando las providencias que sean necesarias, de acuerdo a lo establecido en la Norma Uruguaya de Señalización de Obra, Especificaciones del Equipamiento para la Seguridad Vial, Láminas Tipo DNV e indicaciones de la Dirección del Contrato. Los elementos adicionales de delineación (balizas, tanques, etc.) estarán en acuerdo a establecido en las Normas UNIT 1114:2007 y 1115:2007.

Las Señales serán totalmente reflectivas tipo XI fluorescentes (en el caso del naranja) de acuerdo a ASTM 4956-16 y se confeccionarán de acuerdo a lo establecido en la Norma Uruguaya de Señalización, Especificaciones del Equipamiento para la Seguridad Vial, Láminas Tipo DNV e indicaciones de la Dirección de Obra.

Todas las señales, tendrán en su reverso un sello inviolable y visible desde un vehículo en marcha indicando: MTOP – N° Licitación – Nombre del Contratista – Fecha de Confección – N° de señal, en el

formato que indicará la Dirección de Obra. Además, deberán tener un código QR constando adicionalmente de lo anterior, la marca del material reflectivo y número de lote del mismo. Esta información se vinculará a una plantilla Excel donde constarán todas las señales de obra empleadas en ese contrato. Tendrán acceso a esta planilla únicamente el Contratista, Fabricante de la Señal y la DNV, mediante contraseña.

Todas las señales de obra estarán numeradas y no se aceptarán elementos reciclados.

El Contratista podrá presentar variantes en los materiales empleados, cuyo recibo o no quedará a exclusivo criterio del Concedente.

No es aceptable en horas nocturnas, la presencia de tramos sin señalización horizontal de eje como mínimo (demarcación y/o tachas reflectivas, de acuerdo a lo indicado por la Dirección de Obra), cualquiera sea su longitud.

Todos los trabajos anteriores se cotizarán en el rubro 382 “Señalización de Obra” debiendo los oferentes cotizar un valor mínimo equivalente al 0.5% del monto del contrato sin impuestos ni leyes sociales.

El pago se realizará en cuotas mensuales e iguales en función del cumplimiento de lo establecido en la norma. No se realizará ningún pago hasta que la señalización haya sido entregada, colocada y aceptada por la Dirección de la Obra.

Ante incumplimientos se impartirá una orden de servicio intimando la solución en un plazo inferior a las 24 horas; superado dicho plazo se aplicarán las multas establecidas para el incumplimiento de una orden de servicio.

La Administración queda eximida de toda responsabilidad en caso de accidentes originados en deficiencias de los desvíos o su señalamiento. El Contratista no tendrá derecho a reclamaciones ni indemnización alguna de parte de la Administración en concepto de daños y perjuicios, por los daños ocasionados por el tránsito público en la obra.

En los casos de prórrogas o ampliaciones de obra, el contratante se reserva el derecho de ampliar o no el rubro “Señalización de obra”, de acuerdo con las características de la propia prórroga o ampliación.

3 **Trabajos de carretera**

Donde corresponde y de acuerdo con el orden señalado a continuación se realizarán los siguientes trabajos:

3.1 **Relevamiento y replanteo de obra**

Durante la ejecución de la obra, se nivelará el eje y se tomarán perfiles transversales como mínimo cada 25 metros en rectas y cada 12,5 metros en curvas, a los efectos de permitir a la Dirección de Obra controlar las cotas, pendientes transversales y metrajes de las distintas capas de materiales que se ejecutarán.

3.2 **Obras de drenaje**

3.2.1 **Profundización de cunetas**

Las obras de corrección del drenaje consisten en la profundización de las cunetas existentes y en la limpieza de las alcantarillas existentes. Con ello se procura lograr un rápido escurrimiento superficial de las aguas de lluvia y un descenso del nivel freático, alejándolo de la superficie del pavimento.

El Contratista deberá profundizar las cunetas en los lugares indicados por la Dirección de Obra. Salvo indicación especial, la diferencia de cotas entre el eje del pavimento existente y el fondo de la cuneta en la misma progresiva será como mínimo de 1,20m, con la única excepción de los inicios de cunetas en acordamientos convexos, en donde la profundidad mínima de cunetas será de 1,00m, medida desde la cota en el eje del pavimento. Se asegurará que la pendiente longitudinal mínima no sea inferior a 0,5%. En los subtramos en los cuales el ancho de la faja no permita alojar dicha geometría de cuneta se podrá a juicio de la Dirección de Obra modificar la misma.

El pago de todas estas tareas se considera prorrateado en los demás rubros de la obra.

3.2.2 Alcantarillas

Las alcantarillas deberán limpiarse y desobstruirse, los cauces se rectificarán y limpiarán, se rellenarán las erosiones tanto a la entrada como a la salida de la alcantarilla con bloques de piedra y se repararán los defectos de las alcantarillas (armaduras expuestas, fisuraciones y descascaramientos). Los bloques de piedra tendrán entre 0,40 y 0,50 m de dimensión máxima.

El pago de todas estas tareas no será objeto de pago directo, considerándose incluidos en el rubrado de Alcantarillas.

3.3 Bacheo del pavimento existente

La etapa de bacheo se ajustará al plan de avance en tramos por media calzada, a menos que el tránsito se pueda desviar confortablemente por una vía sustitutiva, lo que deberá ser aprobado por la Dirección de Obra y el Departamento de Seguridad en el tránsito y comenzarán luego de terminados los trabajos de profundización de cunetas, procurando que no existan tramos de más de 2km con perturbaciones al tránsito.

Todas aquellas zonas donde existan hundimientos o que tengan movimientos relativos durante una prueba de carga con camión del tipo C11 con un peso en el eje trasero de 10 toneladas y una presión de inflado de 120 psi, serán bacheadas.

La Dirección Obra delimitará las zonas a bachear con lados rectos, paralelos y perpendiculares al eje de la calzada.

Cuando la Dirección de Obra considere que el material granular y/o la subrasante existente es inadecuado, ordenará su remoción y sustitución por material que cumpla con lo especificado para el material granular $CBR \geq 60\%$. La compactación debe alcanzar el 98% del PUSM para los 0,20m superiores y el 97% para el resto. Una vez terminada la compactación del material granular este deberá tener el mismo nivel que la base granular actual.

El material retirado será depositado y enterrado fuera de los límites de la faja en un lugar propuesto por el Contratista y aprobado por la Dirección de Obra.

Todos estos trabajos (incluido la excavación, transporte y depósito del material removido, así como los trabajos y materiales necesarios para realizar la tarea) se pagarán a los precios establecidos para los rubros:

135 Material granular para bacheo previo (con transporte) (m3).

El rubro 135 se pagará de acuerdo al metraje geométrico indicado del bache y aprobado por la Dirección de Obra.

3.4 Capa de base

3.4.1 Recargo granular

Una vez aprobadas las tareas anteriores se ejecutará, un recargo de 0,15 m de espesor en todo el ancho de plataforma de acuerdo a la Figura N°1.

Con este recargo se buscará rectificar el perfil, corregir pendientes transversales y peraltes de curvas. El volumen de material a colocar se determinará haciendo una nivelación antes y después de realizada la tarea.

El material a utilizar en la base deberá cumplir con lo especificado para el material granular con $CBR \geq 80\%$ para base y se compactará al 93% del PUSM para luego ser reciclado con cemento Portland.

Los materiales a emplear en la capa de base en lo que respecta a ejecución, tolerancias, medición y forma de pago cumplirán con lo especificado en la Sección 4 de las ETCM de la DNV de Agosto/2003.

Corporación Nacional para el Desarrollo
Corporación Vial del Uruguay S.A.
Concesión de rutas nacionales

Estos trabajos y los materiales necesarios para realizarlos se pagarán en el precio unitario establecido en el siguiente rubro:

133 Base granular con CBR ≥ 80% (con transporte) (m3).

3.4.2 **Reciclado con cemento Portland**

Una vez aprobadas las tareas anteriores se procederá a estabilizar en sitio la base granular mediante la incorporación de cemento Portland. El reciclado se realizará en una profundidad tal que una vez incorporado el cemento, mezclado y compactado se obtenga una capa estabilizada de 0,20m de espesor. Este reciclado se ejecutará en un ancho de 9,00m de acuerdo a la Figuras N°1.

La granulometría del material de aporte deberá cumplir con el huso definido en la siguiente tabla:

% PASANTE (en masa)									
ABERTURA DE LOS TAMICES UNE-EN 933-2 (mm)									
50	40	32	20	12,5	8	4	2	0,500	0,063
100	80-100	75-100	62-100	53-100	45-89	30-65	20-52	5-37	2-20

La construcción se ejecutará por media calzada, con el tráfico circulando por la media calzada adyacente, pero completando el ancho total de la calzada en la misma jornada buscando minimizar la aparición de una fisura longitudinal en correspondencia con el eje. Los solapes que sean necesarios realizar para completar el ancho de media calzada deberán ser como mínimo de 0,15m. Se pondrá especial cuidado en no sobredosificar el cemento Portland en los mencionados solapes.
Al inicio de cada jornada y de forma de dar continuidad al reciclado se realizará un solape de por lo menos 2m con lo ejecutado la jornada anterior.

El tipo de compactación a emplear (pata de cabra, rodillo liso, etc) así como la secuencia y número de pasadas para lograr el resultado especificado será establecido en la ejecución del tramo de prueba.

La compactación será realizada sobre toda la superficie de la capa de modo de asegurar que todo el material sea uniformemente compactado a un peso unitario seco no inferior al 98% del PUSM obtenido en el ensayo de compactación.

Los trabajos de compactación y perfilado deberán darse por terminados en el plazo de 2,5 horas desde el momento que se agregue agua al cemento o en el tiempo que se determine mediante ensayo normalizado del periodo de trabajabilidad según las directrices planteadas por la norma UNE–EN 13286-45, con la excepción de la compactación la cual deberá ser realizada según lo expuesto en la norma UY-S-17.

El perfilado de la superficie luego de terminada la compactación sólo consistirá en retiro de material, no podrá agregarse material adicional. En el caso de retiro de material deberá hacerse con la humedad que tenga el material en ese momento, no pudiéndose agregar más agua que la imprescindible para un correcto curado. Si en ese plazo no se ha conseguido la terminación de los trabajos en condiciones de aceptación se procederá a la reconstrucción del tramo.

Finalizado el perfilado y la compactación de la mezcla reciclada se comenzará el curado mediante el riego con agua de forma de mantener la base continuamente húmeda hasta que se realice el curado con emulsión asfáltica que asegure la continuidad en el curado de la base cementada y la protección de la superficie.

La limpieza de la superficie previo al riego es determinante con este tipo de materiales para la eliminación no solo de partículas y basura superficial sino el polvo incrustado y debe ejecutarse inmediatamente previo al riego de curado.

El material bituminoso deberá aplicarse uniformemente a la superficie de la base terminada a un promedio de aproximadamente 1,0 lt/m2 y en el ancho de plataforma.

Corporación Nacional para el Desarrollo
Corporación Vial del Uruguay S.A.
Concesión de rutas nacionales

Como forma de protección se deberá ejecutar adicionalmente al riego de curado con emulsión la extensión de una capa de arena (con menos del 15% de partículas inferiores a 0,063 mm) en una dotación entre 4 y 6 litros por metro cuadrado y en todo el ancho de estabilizado. La Dirección de Obra podrá autorizar el uso de otros materiales que considere mejor el Contratista para cumplir con los fines descriptos. Esta autorización también podrá ser revocada a juicio de la Dirección de Obra.

Con respecto a las tolerancias en la terminación de la capa de base estabilizada se deberá cumplir la cláusula 4.4 “Tolerancias” de las ETCM.

Los trabajos referentes a la capa de rodadura deberán iniciarse antes de transcurridos 20 días una vez culminados los trabajos de ejecución de la base y su aprobación por la Dirección de Obra, evitando así la exposición prolongada al tránsito y agentes atmosféricos que podrían generar erosiones sobre la misma. En el caso de que no se cumpla lo anterior el Contratista deberá conservarla, mantenerla y restablecer a su costo, de modo que esté en las condiciones de aceptación requeridas para recibir la capa de rodadura.

El peso del cemento empleado se determinará como el producto del volumen correspondiente a la capa de material reciclado por el contenido de cemento Pórtland incorporado a la misma.

Debido a la técnica empleada de estabilizado en sitio, se deberá contar con el equipamiento apropiado, cuyas características técnicas y de disponibilidad deberán ser detalladas en la oferta.

a) Equipo Distribuidor de cemento

Los equipos dosificadores de cemento deberán asegurar la incorporación de la cantidad de aglomerante determinado en el estudio de la mezcla así como la distribución homogénea del mismo tanto en sentido longitudinal como transversal. Esto se podrá hacer utilizando equipos dosificadores por vía húmeda, que inyecten directamente el cemento en forma de lechada en el tambor del equipo reciclador, o por distribución delante del equipo reciclador utilizando equipos dosificadores en seco, evitando todo tipo de pérdidas y levantamiento de polvo. Está prohibido la distribución manual mediante bolsas o a granel, solo está permitido la distribución dosificada mecanizada del cemento portland de acuerdo a la fórmula de trabajo obtenida.

Debe contar con un sistema de extendido del conglomerante de forma ponderal, sincronizado con la velocidad de avance y el ancho de trabajo.

Además deberá contar con un sistema que pueda realizar correcciones al instante de las diferencias que se detecten entre la dosificación proyectada y la real.

Deberá poder emitir en forma automática un reporte de trabajo para un determinado período en el que conste la información del área cubierta y el peso del cemento portland esparcido.

b) Equipo Reciclador

Para la realización del reciclado en sitio con cemento se empleará una máquina recicladora de última generación formada por un equipo automotriz con un rotor con uno o varios ejes horizontales de paletas o picas situadas dentro de una carcasa o cámara de mezclado en la que se puede inyectar agua. El equipo deberá garantizar la disgregación del pavimento hasta la profundidad especificada, realizando una mezcla uniforme con el cemento y el agua, para lo que se realizarán el número de pasadas necesarias. La potencia mínima de estos equipos será de cuatrocientos (400) kW y deberá encontrarse en perfecto estado de funcionamiento para lo que se comprobará que la dosificación y el amasado son homogéneos en todo el ancho del equipo.

Todos los trabajos necesarios para la construcción de la capa se pagarán al precio ofertado en los rubros:

94	Cemento Pórtland para base estabilizada con cemento, con transp (Ton).
111	Ejecución de tratamiento bituminoso de imprimación (m2).
181	Reciclado de pavimentos (m2).
212	Agregado pétreo fino para tratamiento (m3).
2135	Suministro, transporte y elaboración de emulsiones asfálticas (m3).

3.4.3 Tramo de prueba

Antes de iniciarse la puesta en obra de la capa reciclada con la incorporación de cemento Portland será perceptiva la realización del correspondiente tramo de prueba, para comprobar la fórmula de obra, la forma de actuación del distribuidor de cemento, reciclador, compactadores utilizados para la construcción de la capa, la microfisuración y las demás tareas necesarias.

La Dirección de Obra determinará si es aceptable su realización como parte de la obra en construcción. A la vista de los resultados obtenidos, la Dirección de Obra definirá:

- Si es aceptable o no el esparcido del cemento portland y el procedimiento constructivo. En el primer caso, se podrá iniciar la ejecución del estabilizado. En el segundo, deberá proponer las acciones a seguir, repitiendo la ejecución de la sección de prueba una vez efectuadas las correcciones.
- Si son aceptables o no los equipos propuestos por el Contratista. En el primer caso, definirá su forma específica de actuación. En el segundo caso, el Contratista deberá proponer nuevos equipos, o incorporar equipos suplementarios.

No se podrá proceder a la producción sin que la Dirección de Obra haya autorizado el inicio, en las condiciones aceptadas después del tramo de prueba.

El tramo de prueba tendrá una longitud aproximada a los 300 m.

3.4.4 Control de calidad

Con el fin de controlar la capa de base reciclada se tomarán como mínimo dos (2) muestras del material de base recién mezclado con el cemento Portland por cada tramo. Se considerará como tramo al menor que resulte de aplicar los siguientes criterios:

- Quinientos metros (500 m) de calzada.
- El tramo construido diariamente.

El número de probetas confeccionadas de cada muestra no será inferior a tres (3) sobre las que se determinará la resistencia a la compresión simple a los siete días (UNE – EN 13286-41), aplicando el mismo procedimiento descrito para la determinación del contenido de cemento a utilizar.

Por cada diez mil metros cúbicos (10.000 m3) de material estabilizado o una (1) vez por semana, si se estabilizara una cantidad menor, se realizará un ensayo Proctor modificado de la mezcla (UY-S-17-00 Método II), que se empleará como referencia para la compactación.

Se realizarán determinaciones de humedad y de densidad en emplazamientos aleatorios, con una frecuencia mínima de siete (7) por cada tramo. En el caso que se utilicen densímetros nucleares, éstos habrán sido convenientemente contrastados y calibrados en el tramo de prueba, con el cono de arena.

3.5 Mezcla asfáltica de rodadura

Una vez aprobada la capa de base y debidamente imprimada, se ejecutará la capa de mezcla asfáltica de rodadura de forma de obtener un ancho útil de calzada de 9,00 m con un espesor de 0,05m tal como se indica en la Figuras N°1.

La mezcla asfáltica cumplirá lo especificado para mezcla asfáltica para carpeta de rodadura.

Estos trabajos se pagarán a los precios unitarios establecidos en los rubros:

102	Mezcla asfáltica para carpeta de rodadura (ton).
118	Ejecución de tratamiento bituminoso de adherencia (m2).
2134	Suministro, transporte y elaboración de cemento asfáltico (ton).
2135	Suministro, transporte y elaboración de emulsiones asfálticas (m3).

3.6 Entradas particulares y Empalmes con caminos departamentales o vecinales

Se acordará el recargo de la calzada con el pavimento de las entradas particulares y los caminos departamentales en la forma que indique por la Dirección de Obra.

Los trabajos y los materiales necesarios se pagarán a los precios unitarios establecidos en los siguientes rubros:

131 Base granular con CBR ≥ 60% (con transporte) (m3).

4 Especificaciones de los materiales

4.1 Materiales basálticos

La selección de los materiales basálticos a utilizar en los estabilizados granulométricos, tratamientos bituminosos, base negra y carpeta asfáltica se ajustarán a las siguientes condiciones:

Estudio geológico y petrográfico: En el cual se delimitarán y ordenarán las coladas según su espesor, identificando parte superior, central, central basal y transiciones.

El estudio petrográfico del material a utilizar que deberá mostrar ausencia de:

- Productos intersticiales verdes a pardo rojizos – amarronados, con presencia de arcillas y óxido de hierro.
- Minerales arcillosos en clivajes de feldespatos y piroxenos, de alto riesgo de degradabilidad.

Ensayos de laboratorio: Las pérdidas en el ensayo con el acelerador de degradación Dimetil-Sulfóxido (DMSO) deberán ser menores al 70% para los materiales granulares utilizados y 60% para los utilizados en base negra, carpeta de rodadura y tratamiento. Dicho ensayo se realizará de acuerdo a la técnica establecida en la norma UY A 26 (provisoria).

4.2 Subrasante

Los suelos de subrasante deben tener un CBR ≥ 5% al 95% del PUSM con una expansión menor al 3%. El ensayo se realizará con una sobrecarga de 13.500 g. Los suelos de subrasante deberán ser compactados de modo que el peso unitario seco supere al 95% del PUSM en los 0,30 m superiores y al 92% del PUSM debajo de esa profundidad. En los desmontes donde los suelos de subrasante no cumplan con estas condiciones se sustituirá el suelo existente en una profundidad de 0,30 m por otro adecuado.

En el caso de suelos plásticos los ensayos se realizarán de acuerdo a lo establecido en las ETCM y la humedad de compactación se ajustará a las condiciones establecidas en dichas especificaciones.

4.3 Material granular CBR ≥ 60%

El material a utilizar será suministrado por el Contratista y deberá cumplir con las condiciones establecidas en las ETCM de la Dirección Nacional de Vialidad vigente a agosto del 2003, y a las siguientes especificaciones sustitutivas:

- CBR ≥ 60% al 100% del PUSM.
- Expansión menor que 0,5% medida en el ensayo CBR.
- El ensayo de CBR se realizará con una sobrecarga de 9000 g.
- Límites de Atterberg y granulometría tales que verifiquen:
 - X . IP ≤ 180
 - X . LL ≤ 750
 - X es el porcentaje que pasa el tamiz N°40 (UNIT N°420), IP el índice plástico y LL el límite líquido respectivamente de dicha fracción.
 - Equivalente de arena ≥ 30%.

4.4 Material granular CBR ≥ 80%

El material a utilizar será suministrado por el Contratista y deberá cumplir con las condiciones establecidas en las ETCM de la Dirección Nacional de Vialidad vigente a Agosto del 2003, y a las siguientes especificaciones sustitutivas:

- CBR ≥ 80% al 100% del PUSM.
- Expansión menor que 0,3% medida en el ensayo CBR.
- El ensayo de CBR se realizará con una sobrecarga de 4500 g.
- Límites de Atterberg y granulometría tales que verifiquen:
 - IP < 6
 - LL < 25
 - Equivalente de arena ≥ 35%.

4.5 Material reciclado con cemento Pórtland

Será una mezcla homogénea, en las proporciones adecuadas, de material granular, cemento, agua y, eventualmente aditivos, convenientemente compactada.

El contenido de cemento a utilizar (expresado respecto al material seco) será aquel que garantice una resistencia a la compresión inconfiada medida a los 7 días (determinada según la norma UNE EN 13286-41), mayor o igual a 20 kg/cm2. Las probetas serán cilíndricas y moldeadas según la norma UY-S-17-00 Método II (sin disco espaciador de manera de obtener probetas de 152 mm de diámetro y 176 mm de altura) y curadas en condiciones de temperatura y humedad controladas. Durante el curado de las probetas se deben garantizar condiciones que eviten su desecación: previo al desmolde, se debe mantener la superficie de éstas cubiertas con arena o alguna tela húmeda y protegidas de la intemperie de modo de evitar temperaturas extremas. Una vez desmoldadas (se sugiere un período de 24 hs), se depositarán en una cámara de conservación hasta el momento de ensayo, que consistirá de un recinto que permita mantener en su interior una humedad relativa igual o superior al 95% y una temperatura de 20 ± 2 °C.

A los efectos de determinar el contenido de cemento como se detalló previamente se tomarán muestras representativas de los materiales existentes como mínimo una cada 1km de tramo homogéneo. Sobre cada muestra se realizará a lo sumo 3 probetas. Será de exclusiva responsabilidad del contratista ver la necesidad de aumentar el número de muestras o probetas realizadas en esta etapa para cumplir a lo largo de toda la obra con los parámetros mínimos exigidos

En ningún caso el contenido de cemento será menor de 3% de la masa total en seco del material que se vaya a estabilizar (árido).

El cemento Portland será seleccionado y proporcionado por el Contratista. El cemento Portland debe cumplir lo especificado en el Capítulo D de la Sección III del Pliego General de Obras Públicas. La cantidad de agua a agregar será la requerida para poder realizar la compactación con el contenido óptimo de humedad obtenido mediante el ensayo de compactación UY-S-17-00 Método II realizado con el material granular adicionado de la proporción de cemento establecida.

Tanto el equipo como el procedimiento de ejecución deben asegurar resultados satisfactorios. Se entenderá por tales cuando se logre un mezclado uniforme del cemento, sin la presencia de veteados.

No podrá realizarse el mezclado del cemento cuando la temperatura sea inferior a 5°C o superior a los 35°C. Cuando se trabaje a temperaturas ambiente entre 30°C y 35 °C el Contratista deberá proponer las medidas a tomar para lograr un producto final que cumpla lo especificado las cuales serán aprobadas por la Dirección de Obra.

4.6 Mezclas asfálticas

4.6.1 Deformación plástica

Corporación Nacional para el Desarrollo
Corporación Vial del Uruguay S.A.
Concesión de rutas nacionales

La mezcla asfáltica deberá cumplir con una deformación máxima menor a 6 mm en el ensayo de resistencia a deformación plástica de la norma NLT 173/01 con una presión de ensayo de rueda de 9 kgf/cm2.

Este ensayo se realizará sobre probetas moldeadas en laboratorio en la instancia de aprobación de la dosificación de la mezcla y sobre probetas extraídas del pavimento en la instancia del tramo de prueba establecido en la cláusula 7.7.1. de las ETCM de la Dirección Nacional de Vialidad vigente a agosto del 2003 y en la instancia de las verificaciones periódicas establecidas en cláusula 7.7.2. de las ETCM de la Dirección Nacional de Vialidad vigente a agosto del 2003.

Los costos de estos ensayos corresponderán a la DNV salvo en lo referente a los costos de transporte y cortado de las probetas que corresponderán al Contratista.
Se deberá recabar para conformar una base de datos la velocidad de deformación de cada probeta en el intervalo 105 a 120 minutos (V 105/120). Se recomienda que esa deformación no supere 20µm/minuto.

4.6.2 Modificaciones a las ETCM

Se modifica la redacción de las cláusulas 7.2.1, 7.3.2., 7.6.1., 7.8.3 y 7.4.1 de las ETCM de la Dirección Nacional de Vialidad vigente a agosto del 2003 de la siguiente forma:

Cláusula 7.2.1

El agregado grueso a utilizar deberá ser obtenido por trituración de roca sana
Los materiales que pasen el tamiz N° 4 (UNIT 4.760) serán una mezcla obtenida de la trituración de roca sana, arena natural y fina proveniente de material granular natural. Los finos provenientes de material granular natural deberán ser no plásticos y tener un equivalente de arena no inferior a 45. La Inspección podrá exigir el zarandeo de la arena natural si fuere constatada la presencia de materias extrañas en el yacimiento.
La mezcla de agregados para base negra estará integrada en un 80% como mínimo, de partículas provenientes de trituración de roca sana. El contenido máximo de arena estará limitado al 8%.
La mezcla de agregados para carpeta de rodadura estará integrada en un 100% de partículas provenientes de trituración de roca sana.

Cláusula 7.3.2

Los cementos asfálticos cumplirán con el tipo AC 30 – tabla 2 establecido en la norma AASHTO M – 226.
Los cementos asfálticos que no cuenten con un certificado del fabricante avalando el cumplimiento de la especificación indicada precedentemente serán rechazados, no pudiéndose incorporar a la obra.
Las mezclas asfálticas realizadas con cementos asfálticos que no satisfagan la especificación indicadamente durante los ensayos de control realizados posteriores serán rechazadas.

Cláusula 7.6.1

Cuando la obra incluya una sola capa de mezcla asfáltica, el Contratista deberá colocar la capa de mezcla asfáltica desde los extremos más alejados de la obra hacia la planta asfáltica.
Cuando la obra incluya dos capas de mezcla asfáltica, el Contratista deberá: a) colocar la capa de base negra desde los extremos más alejados de la obra hacia la planta asfáltica; b) colocar la capa de rodadura en un período no superior a las 4 jornadas de haber colocado la capa de base negra, cuidando de realizar dicho tendido en dirección hacia el extremo de la obra de forma que el tránsito de obra no pase por la capa de base negra.
Cuando la obra incluya tres capas de mezcla asfáltica, el Contratista deberá: a) colocar la capa de base negra inferior desde los extremos más alejados de la obra hacia la planta asfáltica; b) colocar la capa de base negra superior en un período no superior a las 4 jornadas de haber colocado la capa de base negra inferior, cuidando de realizar dicho tendido en dirección hacia el extremo de la obra de forma que el tránsito de obra no pase por la capa de base negra inferior; c) colocar la capa de rodadura en un período no superior a las 4 jornadas de haber colocado la capa de base negra superior, cuidando de realizar dicho tendido en dirección hacia el extremo de la obra de forma que el tránsito de obra no pase por la capa de base negra superior.

Cláusula 7.4.1

Corporación Nacional para el Desarrollo
Corporación Vial del Uruguay S.A.
Concesión de rutas nacionales

Se modifica en la tabla de la cláusula 7.4.1 de las ETCM de la Dirección Nacional de Vialidad vigente a agosto del 2003 el tamaño máximo nominal para la capa de rodadura, que debe ser de ¾” para espesores de la capa mayores o igual a 5 cm.

Cláusula 7.8.3

Se modifica el artículo 7.8.3 quedando redactado: “Cuando se alcancen las exigencias de compactación, se hará el pago según las condiciones que se indican:

Capas de rodadura de espesor menor o igual a 5 cm, capas de base, intermedias o de regularización:

Compactación	Porcentaje de pago
Igual o mayor a 97%	100
Mayor o igual a 96% y menor a 97%	88 al 99 proporcionalmente al porcentaje de compactación

Capas de rodadura de espesor mayor a 5 cm:

Compactación	Porcentaje de pago
Igual o mayor a 98%	100
Mayor o igual a 97% y menor a 98%	88 al 99 proporcionalmente al porcentaje de compactación
Mayor o igual a 96% y menor a 97%	75

4.6.3 Modificaciones al Pliego General de Obras Públicas

Se modifican los siguientes artículos del “Pliego General de Obras Públicas (Texto corregido de 1989)”, que quedarán redactados de la siguiente forma:

Artículo E-2-1-5 de la Sección VI – Mezclas asfálticas

“No se permitirá la ejecución de capas de mezclas bituminosas, si la temperatura del aire medida a la sombra fuera inferior a 5° C. Esta exigencia se elevará a 8° C en caso de que la capa a ejecutar tenga un espesor compactado inferior a 5cms.”

Artículo F-2-1-1 de la Sección VI – Mezclas asfálticas

“Previamente a la medición de las obras ejecutadas y al trámite de su liquidación, el Director de Obra deberá formular su aceptación, para lo que se subdividirá previamente la obra en secciones de tres mil seiscientos metros cuadrados (3600m2) por vía de circulación.”

Artículo F-3-1-3 de la Sección VI – Mezclas asfálticas

“A los efectos de determinar el espesor y densidad en obra, en cada capa y faja de mezcla asfáltica ejecutada de cada sección, se procederá como se indica a continuación:

Se considerará como lote, a la superficie de tres mil seiscientos metros cuadrados (3600 m2) ó a la fracción construida en la jornada, en una sola capa de mezcla asfáltica.

Se extraerán testigos de cuatro pulgadas de diámetro en puntos ubicados aleatoriamente, a razón de un testigo cada 360 metros cuadrados, en un número no inferior a tres, los cuales no podrán estar ubicados en la faja de treinta centímetros delimitadas por los bordes externo e interno del lote analizado.

A los efectos de la aceptación o rechazo de los trabajos, se podrá dividir el lote en dos únicos sublotes, los cuales deberán ser continuos y tener un área mínima del 30 % del lote original.

Para el cálculo del espesor promedio se procederá en la forma siguiente: se calculará el promedio P1, de todos los valores individuales de espesor, obtenidos.

Los valores individuales obtenidos superiores a 1,1 P1 se considerarán para los cálculos ulteriores con este último valor, y, con estos valores corregidos y los restantes, se calculará finalmente el espesor promedio Pm de cada sección.”

Artículo F-4-2 de la Sección VI – Mezclas asfálticas

“Durante la ejecución de cada una de las fajas y capas mencionadas en el Art. F 3-1-3, se moldeará una probeta por cada 600 metros cuadrados (600 m2) pavimentados, con la técnica de moldeo y compactación indicadas según la norma UY M-3-89.

Se moldearán como mínimo seis probetas por jornada, correspondientes a dos muestras diferentes de la mezcla asfáltica ejecutada. En caso de que se trabaje solamente media jornada, el mínimo de probetas será de tres.

Se determinará el Peso específico Bulk de las probetas ejecutadas, según la norma UY M-5-89 ó UY M-6-89 según corresponda.

Se determinará el promedio aritmético del peso específico de las probetas, que constituirá el peso específico de referencia de laboratorio a los efectos de las recepciones en obra.

El peso específico promedio, logrado en obra, en cada lote y en cada sección, determinado sobre las probetas extraídas según lo previsto en el Art. F 3-1-3 se ajustará a las siguientes condiciones:

- Capas de rodadura de espesor menor o igual a 5cm tendrán densidad mayor o igual al 97% del promedio de referencia de laboratorio correspondiente a la misma superficie.
- Capas de rodadura de espesor mayor a 5cm tendrán densidad mayor o igual al 98% del promedio de referencia de laboratorio correspondiente a la misma superficie.
- Capas de base, intermedias o de regularización tendrán densidad mayor o igual al 97% del promedio de referencia de laboratorio correspondiente a la misma superficie.
- En ningún caso se admitirán valores individuales menores a 96%.

Artículo F-4-3 de la Sección VI – Mezclas asfálticas

Las tolerancias máximas en los porcentajes en peso, respecto de la mezcla total, quedando:

- Tolerancia máxima en los porcentajes en peso, respecto de la mezcla total
- Porcentaje de ligante bituminoso: ± 0,3%

Tolerancia máxima en los porcentajes en peso, respecto de la mezcla de árido		
Tamiz 4760 o mayores	Tamices menores del UNIT 4760, excepto el UNIT 74	Tamiz UNIT 74
± 6%	± 5%	± 2%

4.6.4 Índice de lajas

Los agregados gruesos para mezclas asfálticas deberán cumplir un Índice de lajas menor o igual a 25% para capa de rodadura e Índice de lajas menor o igual a 30% para capas de base negra, según la norma de Índice de lajas IRAM 1687.

4.7 Verificación de compactación y humedad en capas de suelo y materiales granulares

Se agrega como alternativa a la verificación de compactación y determinación de humedad establecida en el Capítulo F de la Sección IV del PV el empleo de métodos de alto rendimiento para la determinación de la densidad seca in-situ como lo son los que utilizan dispositivos de tipo nuclear. El empleo de este tipo de dispositivos se realizará de acuerdo a la norma ASTM 6938. Antes de comenzar a utilizarse los

Corporación Nacional para el Desarrollo
Corporación Vial del Uruguay S.A.
Concesión de rutas nacionales

misimos, se corroborarán sus resultados con las determinaciones realizadas de acuerdo a la norma AASHTO T-147. Esta corroboración se llevará a cabo al menos una vez por kilómetro o las veces que la Dirección de Obra lo indique.

5 Elementos de Contralor

Al solo efecto de la comparación de las ofertas se cotizará en este rubro un monto de \$250.000 (impuestos incluidos) para los elementos de contralor que estime necesarios la División Proyectos de Carreteras de la Dirección Nacional de Vialidad del MTOP. El pago será a cargo del Contratista y se pagarán a través del rubro 4063 “Elementos de Contralor (global)”.

6 Seguridad vial

6.1 Señalización horizontal

Se demarcarán todos los tramos, en eje y bordes, así como los cebreados y otras demarcaciones previstas según la Norma Uruguaya de Señalización Horizontal y la DNV. Se instalarán demarcaciones preformadas de diseño similar al de las señales verticales, en los centros poblados y otras ubicaciones donde se considere pertinente el refuerzo de la señalización vertical en el pavimento. Para la ejecución rige lo establecido en la Serie 200-210 Requerimientos para la Ejecución de Demarcaciones de Pavimentos en Rutas Nacionales de la Normativa para Seguridad Vial de la DNV.

La señalización horizontal a ejecutarse será clase 1, de material termoplástico de aplicación en caliente, de acuerdo a las especificaciones establecidas en la Norma Uruguaya de Señalización, Normativa para la Seguridad Vial y Especificaciones del Equipamiento para la Seguridad Vial del MTOP.

La demarcación de pavimentos se ejecutará en eje y bordes con un ancho de 15cm.

La Contratista deberá hacerse cargo de la ejecución de todos los trabajos de señalización horizontal, incluido el pre-marcado de eje, bordes y zonas de adelantamiento prohibido, los cuales se consideran prorrateados entre los rubros de demarcación. La ejecución de las marcas deberá ajustarse a los criterios establecidos en la Norma Uruguaya de Señalización Horizontal. Previo a la ejecución definitiva de las marcas, la DNV deberá aprobar los trabajos de pre-marcado. Se deberá cumplir con lo establecido en la Normativa para la Seguridad Vial, serie 200.

Los sonorizadores termoplásticos serán de 5 mm de espesor y de acuerdo a la normativa vigente.

Se instalarán tachas cada 24m en eje y cada 48m en bordes, en empalmes cada 3m contra cordones y cada 12m en zonas con banquina en los 150m anteriores y posteriores.

Empalmes:

- Se prohibirá el adelantamiento en los accesos a empalmes en los 150m previos a la punta de los canteros en los todos los sentidos.
- Se demarcarán, además de la señalización horizontal estándar: Flechas direccionales, líneas de detención, "Ceda el paso" y preformados.
- De ser necesario sonorizadores, se demarcarán para una reducción de velocidad de 110 a 30Km/h.

Especificaciones para la demarcación de preformados

El material termoplástico preformado se debe aplicar en caliente sobre el pavimento, estar constituido a base de resinas sintéticas, con esferas y/o microesferas de vidrio perfectamente distribuidas y adheridas a su superficie.

Certificado:

La Contratista deberá presentar previo a la ejecución, un certificado del fabricante que el material preformado termoplástico y microesferas ofrecidas responden a los requerimientos contenidos en estas especificaciones, así como la ficha técnica del producto.

Características técnicas:

- El producto deberá ser capaz de adaptarse a las imperfecciones del pavimento. A su vez, el material será capaz de ser fusionado con sí mismo y con el termoplástico previamente aplicado cuando este es calentado con soplete.

Corporación Nacional para el Desarrollo
Corporación Vial del Uruguay S.A.
Concesión de rutas nacionales

- El material estará compuesto de una resina éster modificada resistente a la degradación por los combustibles de los motores, lubricantes, etc.
- Microesferas de Vidrio (excepto Negro):
 - El material contendrá un mínimo de 30% de microesferas de vidrio incorporadas, con un mínimo de 80% de esferas perfectas y un índice de refracción mínimo de 1,50.
 - El material contendrá, además de las microesferas premezcladas, microesferas de vidrio sembradas en el proceso de fabricación, con una densidad superficial de 490g/m2 +/-10%. Estas microesferas de vidrio tendrán un mínimo de 90% de esferas perfectas, índice refractivo mínimo de 1,50
- El espesor mínimo para las láminas es de 3 mm.

6.2 Señalización vertical

La señalización vertical a ejecutarse será clase 1, y cumplirá con las especificaciones establecidas en la Norma Uruguaya de Señalización, Normativa para la Seguridad Vial, Especificaciones del Equipamiento para la Seguridad Vial del MTOP, y láminas tipo DNV. El material reflectivo cumplirá con la norma ASTM 4956-16 para tipo I.

Las señales serán de las formas, diseño gráfico, color y confección previstas en la Norma Uruguaya de Señalización, láminas tipo 134 G1 y G2, y “Especificaciones para el Equipamiento de Seguridad Vial”.

La altura medida desde la proyección del pavimento bajo la señal al borde inferior de la misma será 1.50m.

Los elementos de hormigón se confeccionarán de acuerdo a la Lámina Tipo DNV N° 134 G1, y “Especificaciones para el Equipamiento de Seguridad Vial”.

Se instalarán chevronees en todas las curvas, en cantidad y ubicación definida en la Norma Uruguaya de Señalización.

Soportes

Los soportes de señales y chevronees serán de caño nuevo de hierro galvanizado de 2”, de largo variado y 3,3mm de espesor de pared. Se cortará a la medida y se colocará en la parte superior un sombrerete de chapa soldada. Posteriormente se soldarán las planchuelas de 25 x 3 mm, las que estarán ya perforadas y galvanizadas. Inmediatamente se aplicará en todas las zonas que se hayan producido cortes o soldaduras, un fondo anticorrosivo protector. Previo al pintado se le construirá una base troncocónica de 0,40 metros de alto, 0,20 metros de base mayor y 0,10 metros de base menor, con hormigón con una dosificación de 325 kilogramos de cemento portland por metro cúbico. Posteriormente se limpiará el caño, antes de aplicarle una mano de fondo para galvanizado y posterior esmalte del color solicitado.

Su unidad de metraje será el metro útil, referido a la altura del poste a partir de la superficie del terreno.

Los soportes de señales de área mayor de 2m² instalados en tramos rectos serán de hormigón armado de acuerdo a lo establecido en Especificaciones del Equipamiento para la Seguridad Vial y láminas tipo vigentes. En el caso de estar ubicadas en margen externo de curvas, cumplirán con requerimientos de seguridad pasiva, de acuerdo a lo establecido en la norma UNE EN:12767- "Seguridad pasiva de las estructuras soporte del equipamiento de la carretera". La Contratista entregará un certificado de conformidad de lo instalado con el elemento ofertado, y deberá presentar toda la información probatoria que requiera la DNV. Estos soportes deberán ser capaces de resistir señales de grandes dimensiones.

Los elementos a suministrar e instalar serán del tipo:

100,NE/HE,A/B,X/S,SE,MD,0 de acuerdo a la Norma EN 12767, definiéndose en el proyecto distintos tipos según la ubicación de la señal.

La Dirección Nacional de Vialidad verificará que la propuesta técnica se ajuste a las condiciones requeridas en la red vial del Uruguay. Asimismo, la DNV verificará la idoneidad de los productos a instalarse, requiriendo toda la documentación probatoria de ensayos a escala real, marcado CE, manual de instalación, etc., análogamente a lo establecido para sistemas de contención vial.

6.2.1 Señalización Aérea

Deberán cumplir con las especificaciones técnicas indicadas en las Especificaciones del Equipamiento para la Seguridad Vial de la Dirección Nacional de Vialidad.

La señalización aérea consta de la instalación de:

Sección 7. Especificaciones técnicas
Ruta 45 Tramo: 75km000 – 83km000 (Ruta 11)

Corporación Nacional para el Desarrollo
Corporación Vial del Uruguay S.A.
Concesión de rutas nacionales

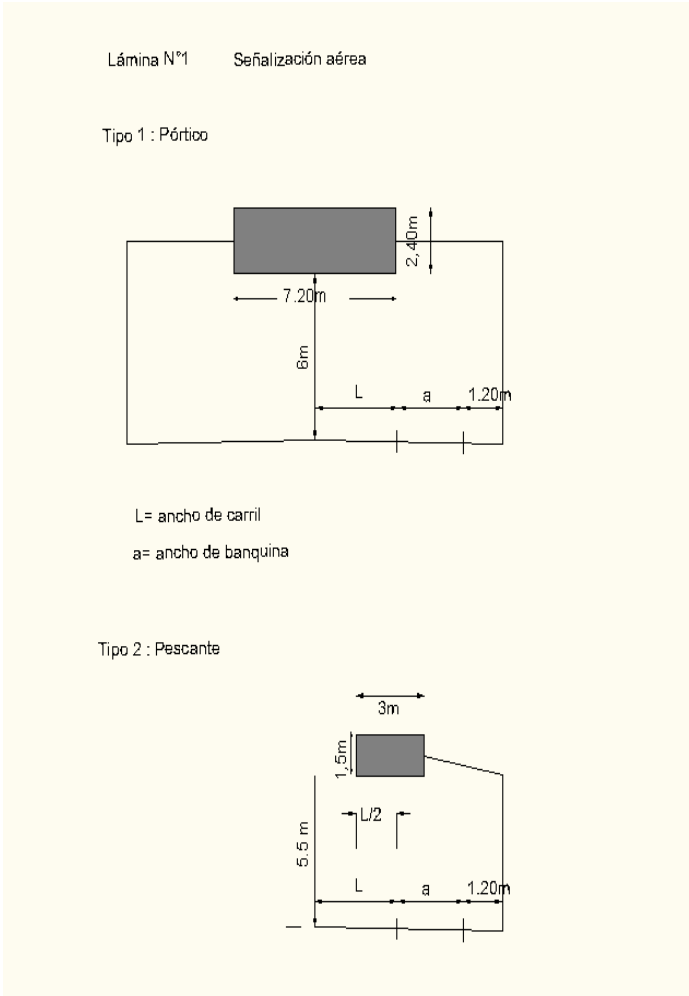


Lámina Tipo 1

6.2.2 Galvanizado de soportes para los elementos del equipamiento de seguridad vial

Para todos los elementos del equipamiento de seguridad vial, el acabado debe ser continuo, razonablemente liso y estar exento de imperfecciones claramente apreciables a simple vista que pueda influir sobre la resistencia a la corrosión, tales como ampollas, cenizas o sales de flujo. Tampoco es admisible la presencia de terrones, rebabas o acumulaciones de zinc que pueda interferir con el empleo específico del material galvanizado.

Durante el almacenamiento en fábrica, el aspecto gris oscuro mate de la totalidad o de partes del recubrimiento por razones de composición del acero, así como la existencia de otras manchas representativas que no sea eliminables por limpieza con cepillo de raíces no metálicas y un paño, son motivo de rechazo del elemento afectado.

Se admite el retoque de los defectos o imperfecciones del recubrimiento y la restauración de las zonas que hayan podido quedar sin recubrir durante la galvanización siempre que estas zonas consideradas individualmente, no tenga una superficie superior a los 10cm2 ;ni afecten, en su conjunto a más del 0,5 % de la superficie total del recubrimiento . Se deben emplear los procedimientos de restauración especificados en la Norma UNE-EN ISO 1461.

El recubrimiento de zinc por metro cuadrado incluyendo ambas caras no será menor de 400g/m2 con un promedio mayor o igual a 450g/m2. El espesor promedio mínimo por cara será de 35um y valor puntual mínimo 27.5um.

6.2.3 Control de calidad de los trabajos

Trazabilidad de los materiales:
Inmediatamente previo a la ejecución de los trabajos la Contratista presentará un informe de trazabilidad de los materiales utilizados, de acuerdo a las indicaciones de la DNV para cada material. Ej.: marca, partida,

Sección 7. Especificaciones técnicas
Ruta 45 Tramo: 75km000 – 83km000 (Ruta 11)

lote, fecha de fabricación del Papel reflectivo (por cada color número de partida y rollo); marca, partida, etc de la pintura y cualquier otra información que la Dirección de Obra requiera para los materiales.

Durante la fabricación de los elementos a suministrar y la instalación se seleccionarán en forma aleatoria elementos integrantes de los mismos de modo de verificar que se cumplan las especificaciones respectivas.

Si los elementos seleccionados no cumplieren las especificaciones, la DNV podrá solicitar la sustitución del total de los mismos.

Para las señales, además, se estampará el logotipo del M.T.O.P, un código QR inalterable, con nombre del fabricante, identificación y número de orden de trabajo, fecha de fabricación y tipo de señal. Así como cualquier información que indique la Dirección de Obras. (Ej.: archivo asociado, código del rollo y partida de reflectivo utilizada, etc.).

Ensayos de Calidad:

Los ensayos de calidad se realizarán en el Laboratorio Tecnológico del Uruguay (L.A.T.U), siendo de cargo de la Contratista, quien deberá abonar directamente el costo de los mismos, dentro de los 5 (cinco) días hábiles siguientes a la entrega de las muestras. La Dirección de Obra se reserva el derecho de efectuar, de cargo de la Contratista, los ensayos que considere conveniente para verificar la idoneidad de los materiales suministrados.

En la ejecución de las obras deberá utilizarse material de igual o superior calidad al ofrecido y establecido en las cláusulas siguientes, de manera que la contratista pueda garantizar el cumplimiento de las condiciones establecidas en este pliego de licitación. Para el cambio de materiales se deberá solicitar autorización escrita de la Dirección de Obra, acompañada en cada caso de los ensayos que demuestren la calidad del producto.

La Dirección de Obra controlará la entrega y podrá rechazar el material que a su juicio estime en mal estado o no se ajuste a lo estipulado en este pliego de licitación.

Aquellos elementos que, por su naturaleza, o características deba verificarse su calidad o funcionamiento serán recibidos en forma condicional, hasta que se efectúen los ensayos correspondientes y sean aprobados.

6.3 Elementos de contención

Las defensas cumplirán con lo establecido en la LT 267 de la DNV o H1W4 o 5 y Nivel de Severidad A según EN 1317.

Los **Terminales de impacto** debiéndose demostrar cumplimiento cabal del Test Level 3 según lo definido en el Manual for Assessing Safety Hardware, AASHTO, o especificaciones análogas.

Se incluye y considerará prorrateado el retiro de defensas o parapetos existentes, su transporte al campamento de la DNV que se asigne y el rellenado y compactado de los pozos que se hubieran generado.

6.3.1 Especificaciones para los materiales

Se cumplirá con lo establecido en la norma UNE 135124 dic./12- "Barreras metálicas de seguridad para contención de vehículos, Condiciones de manipulación y almacenamiento, Procedimientos de montaje y metodología de control". -Por cada tramo instalado, la Contratista entregará un certificado de conformidad de lo instalado.

El aspecto superficial del galvanizado debe ser continuo, razonablemente liso y estar exento de imperfecciones claramente apreciables a simple vista que pueda influir sobre la resistencia a la corrosión del mismo, tales como ampollas, cenizas o sales de flujo. -tampoco es admisible la presencia de terrones, rebabas o acumulaciones de zinc que pueda interferir con el empleo específico del material galvanizado.

Durante el almacenamiento en fabrica, el aspecto gris oscuro mate de la totalidad o de partes del recubrimiento por razones de composición del acero, así como la existencia de otras manchas representativas que no sea eliminables por limpieza con cepillo de raíces no metálicas y un paño, son motivo de rechazo del elemento afectado.

Se admite el retoque de los defectos o imperfecciones del recubrimiento y la restauración de las zonas que hayan podido quedar sin recubrir durante la galvanización siempre que estas zonas consideradas individualmente, no tenga una superficie superior a los 10 cm2; ni afecten, en su conjunto a más del 0,5 % de la superficie total del recubrimiento. Se deben emplear los procedimientos de restauración especificados en la Norma UNE-en ISO 1461.-

El recubrimiento de zinc por metro cuadrado incluyendo ambas caras no será menor de 400g/m2 con un promedio mayor o igual a 450g/m2. El espesor promedio mínimo por cara será de 35um y valor puntual mínimo 27.5um.

Identificación de los materiales

Todos los elementos ofertados deberán contar con marca con la identificación del fabricante así como un código para la trazabilidad del producto. En el caso que los procesos de conformación y/o galvanización sean subcontratados, en los elementos debe figurar también la identificación de las empresas que realicen estos procesos. -

El marcado debe ser legible a simple vista e indeleble. Cada fabricante debe marcar sus productos siempre en un mismo lugar determinado, evitando que las marcas puedan quedar ocultas una vez la barrera haya sido montada.

La tornillería debe marcarse conforme a sus normas particulares.

Se elaborará un registro digital de trazabilidad de los sistemas de contención, donde constarán como mínimo los datos de progresiva, georreferenciación, fabricante, número de lote de las distintas piezas e instalador. En este registro se incluirán la totalidad de los elementos de contención instalados en la obra inicial o en cualquier momento del contrato.

Ensayos y requisitos de los materiales

Se realizarán los siguientes ensayos;

1. Verificación de propiedades mecánicas de acuerdo a la norma ASTM A653:2015.
2. Composición química según ASTM A653:2015.
3. Ensayo en Cámara de Niebla Salina (Solución al 5% en Cloruro de Sodio): una de las muestras de baranda se expone en la Cámara de Niebla Salina durante 100 horas, después de la cual no se deberá observar oxidación excepto en el borde transversal a la baranda o en las perforaciones.
4. Contenido de Zinc de acuerdo a la Norma ASTM A 90/ A 90M-07.

Presentación de las muestras, contramuestras y certificados de ensayo

Se deberá presentar, previo a la instalación, para su aprobación por parte de la DNV:

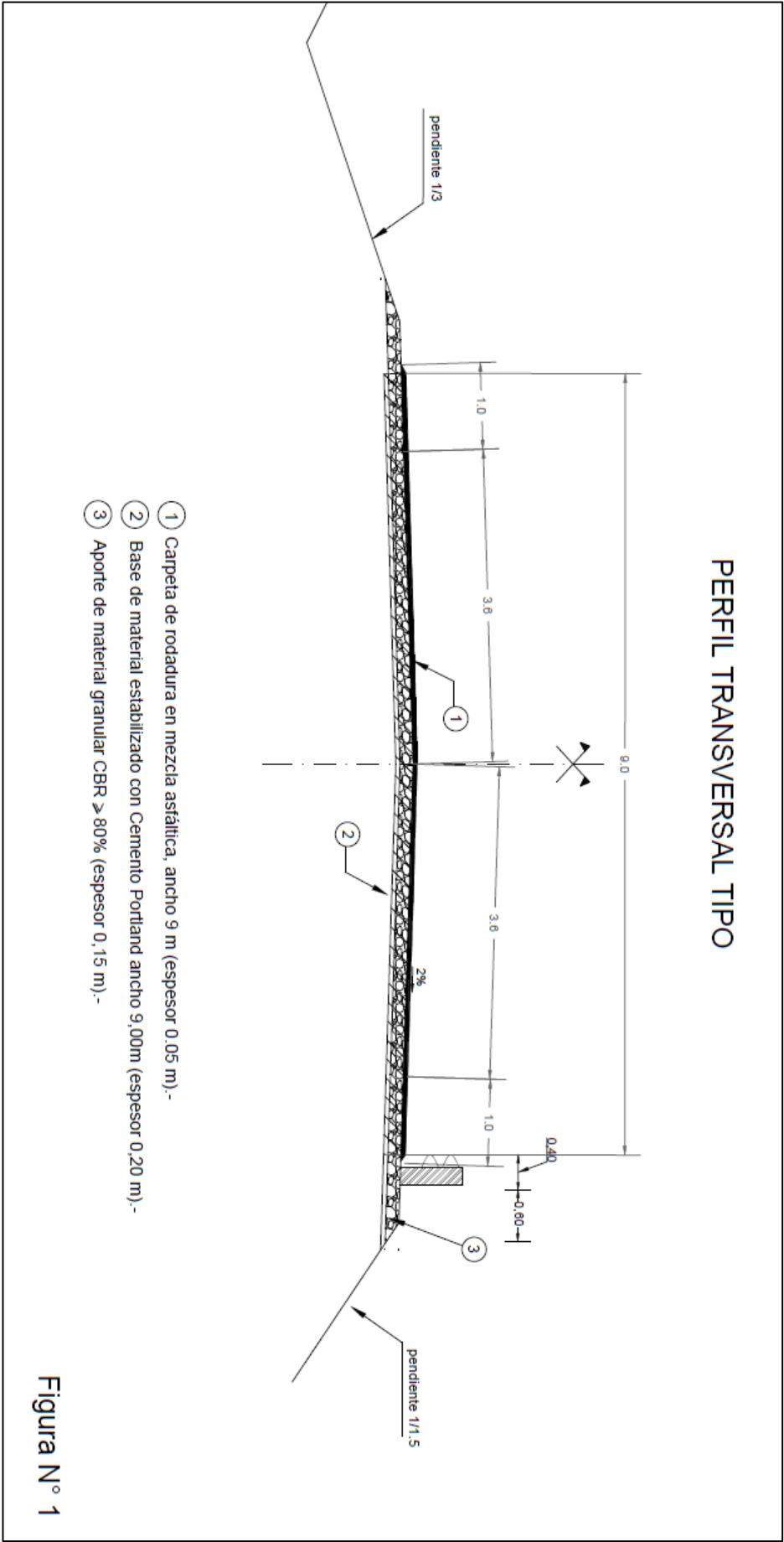
- Presentación de certificados
 - Para defensas metálicas o de hormigón, presentación de un informe detallado probatorio de la certificación del sistema, conteniendo,
 - Presentación de Sistema de Contención
 - Antecedentes del fabricante.
 - Planos legibles del sistema y sus componentes (ejemplo, escala 1:50)
 - Detalles del sistema.
 - Tolerancias.
 - Especificación de cada componente.
 - Condiciones de durabilidad.
 - Manual de Instalación en español
 - Listado de puentes y piezas.
 - Planos de montaje.
 - Tolerancias
 - Requerimientos del terreno para su instalación
 - Requerimientos para la reparación, inspección y mantenimiento.

- Método de Trazabilidad del sistema
- Descripción del sistema de anclaje o terminal del ensayo.
- Durabilidad del sistema
- Informe completo de ensayo vehículo pequeño.
- Informe completo de ensayo vehículo de mayor dimensión.
- Videos de los ensayos.
- Para sistema de contención con certificación europea;
 - Declaración CE de Conformidad
 - Certificado de Constancia de Prestaciones, donde un Organismo Notificado, avala el cumplimiento de la normativa por la barrera en cuestión. Certificado CE.
- Para sistema de contención con certificación estadounidense;
 - Carta de elegibilidad de la Federal Highway Administration (FHWA)
 - Estándar de calidad de fabricación ISO (opcional)

La Dirección Nacional de Vialidad verificará que la propuesta técnica se ajuste a las condiciones requeridas en la red vial del Uruguay.

6.4 **Inventario de señalización y elementos de contención**

Luego de ejecutado el proyecto, se deberá entregar un archivo en formato shapefile, conteniendo el inventario de todas las señales verticales, horizontales y los elementos de encarrilamiento y contención de los tramos correspondientes; utilizando el sistema de coordenadas SIRGAS-ROU98. Esta información se entregará en formato ODS y XML (Catálogo de objetos), donde se detallan los campos y valores que se le asignaran a cada elemento, con el fin de facilitar la interoperabilidad con los datos existentes, reservándose el derecho de informar cualquier modificación que surja en el proceso y deba ser contemplada. Para su confección se seguirá el modelo indicado por la DNV. La precisión absoluta de la ubicación geográfica de los elementos deberá ser submétrica y además las coordenadas deberán ser referenciadas a la Red Geodésica Nacional Activa del Servicio Geográfico Militar (REGNA-ROU), siendo así compatible con la generada por la DNV y se deberá declarar la marca y el modelo del equipo empleado para el relevamiento.



ANEXO II

GRUPO	RUBRO	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	METRAJES	PRECIO UNITARIO	PRECIO TOTAL
1	1	Movilización	Global	1,00	2.293.500,71	2.293.500,71
2	71	Recuperación ambiental	Global	1,00	2.293.500,18	2.293.500,18
4	94	Cemento Pórtland para base estabilizada	ton	1.546,00	6.398,00	9.891.308,00
5	102	Mezcla asfáltica para carpeta de rodadura	ton	11.836,00	1.409,03	16.677.279,08
5	103	MEZCLA ASFALTICA PARA BACHEO	ton	44,00	2.196,00	96.624,00
6	111	Ejecución de riego bituminoso de imprimación	m2	75.560,00	15,00	1.133.400,00
6	118	Ejecución de tratamiento bituminoso de adherencia	m2	82.080,00	10,00	820.800,00
7	133	BASE GRANULAR C/CRB>80 0/0 (C/TRANSPORTE)	m3	11.981,00	819,00	9.812.439,00
7	135	Material granular para bacheo previo (con transporte)	m3	1.472,00	930,00	1.368.960,00
7	181	Reciclado de pavimentos	m2	73.600,00	71,40	5.255.040,00
9	212	Agregados pétreos finos para tratamientos	m3	605,00	1.277,00	772.585,00
17	382	Señalización de obra	Global	1,00	382.250,03	382.250,03
39	606	REFUGIOS PEATONALES	C/U	4,00	163.870,00	655.480,00
41	621	Parapetos metálicos para protección de tránsito	m	912,00	1.722,00	1.570.464,00
41	624	Poste de caño para señales	m	269,00	1.800,00	484.200,00
41	624-2	Soporte para señal 2,40-2,40 en 12767	c/u	4,00	12.600,00	50.400,00
41	624-1	Soporte para señal 2,10-1,20 en 12767	c/u	4,00	25.200,00	100.800,00
152	2134	Suministro, transporte y elaboración de Cemento	ton	666,00	23.073,00	15.366.618,00
152	2135	Suministro, transporte y elaboración de emulsión	m3	109,00	23.982,00	2.614.038,00
301	3010	Señales clase 1 instaladas	m2	72,00	4.330,00	311.760,00
301	3012	Señales clase 3 instaladas	m2	5,00	4.330,00	21.650,00
303	3027	Poste para señal instalado	m3	1,00	49.800,00	49.800,00
304	3042	Tachas instaladas	c/u	720,00	165,00	118.800,00
304	3043	Línea de eje aplicado en caliente	m2	300,00	479,00	143.700,00
304	3044	Línea de borde aplicado en caliente	m2	2.400,00	479,00	1.149.600,00
304	3045	Amarillo aplicado en caliente	m2	1.200,00	479,00	574.800,00
304	3046	Superficies aplicadas en caliente	m2	30,00	975,00	29.250,00
304	3046 a	Sonorizados	m2	60,00	1.267,50	76.050,00
407	4063	Elementos de contralor	Global	1,00	250.000,00	250.000,00
80	912	Alimentacion	per.m	24,00	40.000,00	960.000,00
81	914 b	Suministro de locomocion	v.mes	6,00	91.477,00	548.862,00
82	915 a	Suministro de locomocion sin chof	v.mes	12,00	48.004,00	576.048,00
Total Obra (Precios basicos sin IVA):						76.450.006,00

ANEXO III

GRUPO	RUBRO	DESCRIPCIÓN	METRAJES	1	2	3	4	5	6
1	1	Movilización	1,00	100%	0%	0%	0%	0%	0%
2	71	Recuperación ambiental	1,00	8%	8%	8%	8%	8%	59%
4	94	Cemento Pórtland para base estabilizada	1.546,00	100%	0%	0%	0%	0%	0%
5	102	Mezcla asfáltica para carpeta de rodadura	11.836,00	100%	0%	0%	0%	0%	0%
5	103	MEZCLA ASFALTICA PARA BACHEO	44,00	100%	0%	0%	0%	0%	0%
6	111	Ejecución de riego bituminoso de imprimación	75.560,00	100%	0%	0%	0%	0%	0%
6	118	Ejecución de tratamiento bituminoso de adherencia	82.080,00	100%	0%	0%	0%	0%	0%
7	133	BASE GRANULAR C/CRB>80 0/0 (C/TRANSPORTE)	11.981,00	80%	10%	10%	0%	0%	0%
7	135	Material granular para bacheo previo (con transporte)	1.472,00	100%	0%	0%	0%	0%	0%
7	181	Reciclado de pavimentos	73.600,00	100%	0%	0%	0%	0%	0%
9	212	Agregados pétreos finos para tratamientos	605,00	100%	0%	0%	0%	0%	0%
17	382	Señalización de obra	1,00	17%	17%	17%	17%	17%	15%
39	606	REFUGIOS PEATONALES	4,00	0%	50%	50%	0%	0%	0%
41	621	Parapetos metálicos para protección de tránsito	912,00	0%	50%	50%	0%	0%	0%
41	624	Poste de caño para señales	269,00	0%	50%	50%	0%	0%	0%
41	624-2	Soporte para señal 2,40-2,40 en 12767	4,00	0%	50%	50%	0%	0%	0%
41	624-1	Soporte para señal 2,10-1,20 en 12767	4,00	0%	50%	50%	0%	0%	0%
152	2134	Suministro, transporte y elaboración de Cemento	666,00	100%	0%	0%	0%	0%	0%
152	2135	Suministro, transporte y elaboración de emulsión	109,00	100%	0%	0%	0%	0%	0%
301	3010	Señales clase 1 instaladas	72,00	0%	50%	50%	0%	0%	0%
301	3012	Señales clase 3 instaladas	5,00	0%	50%	50%	0%	0%	0%
303	3027	Poste para señal instalado	1,00	0%	50%	50%	0%	0%	0%
304	3042	Tachas instaladas	720,00	0%	100%	0%	0%	0%	0%
304	3043	Línea de eje aplicado en caliente	300,00	0%	100%	0%	0%	0%	0%
304	3044	Línea de borde aplicado en caliente	2.400,00	0%	100%	0%	0%	0%	0%
304	3045	Amarillo aplicado en caliente	1.200,00	0%	100%	0%	0%	0%	0%
304	3046	Superficies aplicadas en caliente	30,00	0%	100%	0%	0%	0%	0%
304	3046 a	Sonorizados	60,00	0%	100%	0%	0%	0%	0%
407	4063	Elementos de contralor	1,00	100%	0%	0%	0%	0%	0%
80	912	Alimentacion	24,00	17%	17%	17%	17%	17%	15%
81	914 b	Suministro de locomocion	6,00	17%	17%	17%	17%	17%	15%
82	915 a	Suministro de locomocion sin chof	12,00	17%	17%	17%	17%	17%	15%

GRUPO	RUBRO	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	METRAJES	PRECIO UNITARIO	PRECIO TOTAL	1	2	3	4	5	6
1	1	Movilización	Global	1,00	2.293.500,71	2.293.500,71	2.293.500,71	-	-	-	-	-
2	71	Recuperación ambiental	Global	1,00	2.293.500,18	2.293.500,18	190.360,51	190.360,51	190.360,51	190.360,51	190.360,51	1.341.697,61
4	94	Cemento Pórtland para base estabilizada	ton	1.546,00	6.398,00	9.891.308,00	9.891.308,00	-	-	-	-	-
5	102	Mezcla asfáltica para carpeta de rodadura	ton	11.836,00	1.409,03	16.677.279,08	16.677.279,08	-	-	-	-	-
5	103	MEZCLA ASFALTICA PARA BACHEO	ton	44,00	2.196,00	96.624,00	96.624,00	-	-	-	-	-
6	III	Ejecución de riego bituminoso de imprimación	m2	75.560,00	15,00	1.133.400,00	1.133.400,00	-	-	-	-	-
6	118	Ejecución de tratamiento bituminoso de adherencia	m2	82.080,00	10,00	820.800,00	820.800,00	-	-	-	-	-
7	133	BASE GRANULAR C/CRB>80 0/0 (C/TRANSPORTE)	m3	11.981,00	819,00	9.812.439,00	7.849.951,20	981.243,90	981.243,90	-	-	-
7	135	Material granular para bacheo previo (con transporte)	m3	1.472,00	930,00	1.368.960,00	1.368.960,00	-	-	-	-	-
7	181	Reciclado de pavimentos	m2	73.600,00	71,40	5.255.040,00	5.255.040,00	-	-	-	-	-
9	212	Agregados pétreos finos para tratamientos	m3	605,00	1.277,00	772.585,00	772.585,00	-	-	-	-	-
17	382	Señalización de obra	Global	1,00	382.250,03	382.250,03	64.982,51	64.982,51	64.982,51	64.982,51	64.982,51	57.337,50
39	606	REFUGIOS PEATONALES	C/U	4,00	163.870,00	655.480,00	-	327.740,00	327.740,00	-	-	-
41	621	Parapetos metálicos para protección de tránsito	m	912,00	1.722,00	1.570.464,00	-	785.232,00	785.232,00	-	-	-
41	624	Poste de caño para señales	m	269,00	1.800,00	484.200,00	-	242.100,00	242.100,00	-	-	-
41	624-2	Soporte para señal 2,40-2,40 en 12767	c/u	4,00	12.600,00	50.400,00	-	25.200,00	25.200,00	-	-	-
41	624-1	Soporte para señal 2,10-1,20 en 12767	c/u	4,00	25.200,00	100.800,00	-	50.400,00	50.400,00	-	-	-
152	2134	Suministro, transporte y elaboración de Cemento	ton	666,00	23.073,00	15.366.618,00	15.366.618,00	-	-	-	-	-
152	2135	Suministro, transporte y elaboración de emulsión	m3	109,00	23.982,00	2.614.038,00	2.614.038,00	-	-	-	-	-
301	3010	Señales clase 1 instaladas	m2	72,00	4.330,00	311.760,00	-	155.880,00	155.880,00	-	-	-
301	3012	Señales clase 3 instaladas	m2	5,00	4.330,00	21.650,00	-	10.825,00	10.825,00	-	-	-
303	3027	Poste para señal instalado	m3	1,00	49.800,00	49.800,00	-	24.900,00	24.900,00	-	-	-
304	3042	Tachas instaladas	c/u	720,00	165,00	118.800,00	-	118.800,00	-	-	-	-
304	3043	Línea de eje aplicado en caliente	m2	300,00	479,00	143.700,00	-	143.700,00	-	-	-	-
304	3044	Línea de borde aplicado en caliente	m2	2.400,00	479,00	1.149.600,00	-	1.149.600,00	-	-	-	-
304	3045	Amarillo aplicado en caliente	m2	1.200,00	479,00	574.800,00	-	574.800,00	-	-	-	-
304	3046	Superficies aplicadas en caliente	m2	30,00	975,00	29.250,00	-	29.250,00	-	-	-	-
304	3046 a	Sonorizados	m2	60,00	1.267,50	76.050,00	-	76.050,00	-	-	-	-
407	4063	Elementos de contralor	Global	1,00	250.000,00	250.000,00	250.000,00	-	-	-	-	-
80	912	Alimentacion	per.m	24,00	40.000,00	960.000,00	163.200,00	163.200,00	163.200,00	163.200,00	163.200,00	144.000,00
81	914 b	Suministro de locomocion	v.mes	6,00	91.477,00	548.862,00	93.306,54	93.306,54	93.306,54	93.306,54	93.306,54	82.329,30
82	915 a	Suministro de locomocion sin chof	v.mes	12,00	48.004,00	576.048,00	97.928,16	97.928,16	97.928,16	97.928,16	97.928,16	86.407,20
Total Obra (Precios basicos sin IVA):						76.450.006,00	85%	7%	4%	1%	1%	2%
Monto mensual:						10.805.490,65	64.999.881,71	5.305.498,62	3.213.298,62	609.777,72	609.777,72	1.711.771,61
Monto acumulado:						7.974.452,10	64.999.881,71	70.305.380,33	73.518.678,95	74.128.456,67	74.738.234,39	76.450.006,00

Para constancia y en prueba de conformidad ambas partes suscriben el presente contrato:

Por CORPORACIÓN VIAL DEL URUGUAY S.A.

Ec. Pablo Gutiérrez
Vicepresidente

Cr. Mario Piacenza
Presidente

Por SERVIAM SA

Ing. Carlos Terreno