

ANEXO A

CONDICIONES PARTICULARES

CAPÍTULO I: OBRAS y CONSERVACION y MANTENIMIENTO

ARTÍCULO 1: ANTEPROYECTO TECNICO

En el desarrollo del presente contrato de CONCESION se prevé la realización de calzadas nuevas (segundas calzadas en distintos tramos y nuevos caminos); obras para mejorar las condiciones de seguridad de usuarios, frentistas y peatones (banquinas pavimentadas, rotondas y puentes a distinto nivel en cruces de rutas, puentes peatonales, calzadas colectoras, bicisendas, cruces de caminos vecinales bajo nivel, etc), obras mejorativas iniciales y obras mejorativas de mantenimiento del nivel de servicio de las rutas que integran la CONCESION.

Con relación a las obras a ejecutar que se incluyen en el ANEXO B la CONCESIONARIA deberá elaborar el Proyecto Ejecutivo de las mismas cumpliendo lo estipulado en el ARTICULO 2 del presente.

Para el diseño y cálculo estructural se adoptará una proyección de vida útil de QUINCE (15) años pudiéndose alcanzar en etapas sucesivas. El ancho de las calzadas nuevas, banquinas pavimentadas no transitables, y demás obras deberán ejecutarse de acuerdo a lo previsto en el ANEXO B.

Las obras de arte y complementarias se realizarán de acuerdo a las normas técnicas de la DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.

Las obras mejorativas del nivel de servicio de las rutas a ejecutar deberán ser las que cumplimenten los valores de Índice de Estado y de Serviabilidad Presente de calzadas establecidos en el presente ANEXO.

La CONCESIONARIA elaborará el Proyecto Ejecutivo de las Obras, a partir del ANTEPROYECTO TECNICO o de las MEMORIAS DESCRIPTIVAS elaboradas por la DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.

Para las obras que cuentan con el correspondiente ANTEPROYECTO TÉCNICO la CONCESIONARIA deberá elaborar el Proyecto Ejecutivo de las mismas cumpliendo lo estipulado en el ARTICULO 2 del presente. Su ejecución será determinada por el ORGANO DE CONTROL y se evaluará su incidencia en el Plan Económico Financiero en oportunidad de realizarse una Revisión Ordinaria de acuerdo al Artículo 4: Pautas de Revisión Ordinaria de la Ecuación Económica Financiera Contractual del Capítulo IV: Aspectos Económicos Financieros del presente.

ARTÍCULO 2: PROYECTO EJECUTIVO

Con CUARENTA Y CINCO (45) días de anticipación a la fecha prevista para iniciar las obras programadas, la CONCESIONARIA someterá a aprobación del ORGANISMO DE CONTROL el Proyecto Ejecutivo de las obras, debiendo éste último realizar las observaciones que le mereciera el mismo dentro de los TREINTA (30) días posteriores a su recepción.

El Proyecto Ejecutivo de las obras viales y de infraestructura se confeccionará con sujeción a las normas, especificaciones y reglamentos vigentes en la DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES u otras normas emanadas de Entidades y Organismos Nacionales o Internacionales de reconocida idoneidad en la materia, que sean aceptadas por escrito por el ORGANISMO DE CONTROL.

El diseño geométrico respetará los Perfiles Tipo de Obra Básica y los esquemas básicos fijados en las Planimetrías de Composición del Anteproyecto Técnico y en la Memoria Descriptiva, integrantes del ANTEPROYECTO TECNICO cuando lo hubiera.

La velocidad directriz deseable para las calzadas principales SEPARADAS será de CIENTO VEINTE (120) kilómetros por hora y de CIENTO (100) Kilómetros por hora en las calzadas bidireccionales (indivisas) pudiéndose reducir en los tramos donde se utiliza la calzada existente, si dado las particularidades que aparecen en los mismos, no resultara posible alcanzar el valor deseable indicado. La velocidad de diseño de las trochas de aceleración y desaceleración será de CIENTO (100) kilómetros por hora. En cuanto a la velocidad de diseño de las ramas de entrada o salida de esas trochas será de SESENTA (60) kilómetros por hora. Las velocidades máximas y mínimas serán de:

Para los tramos en zona rural de semiautopista:

Máxima = 120 Km/h

Mínima = 50 Km/h

Para los tramos en zona rural sin semiautopista:

Máxima = 110 Km/h

Mínima = 40 Km/h

Los puentes a construir serán de categoría A-30 y respetarán una altura libre mínima (gálibo) de CINCO METROS CON DIEZ CENTÍMETROS (5,10 m).

Para el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO la pendiente longitudinal máxima deseable será del TRES POR CIENTO (3%).

A partir de la aprobación del Proyecto Ejecutivo, la CONCESIONARIA dispondrá de un plazo máximo de TREINTA (30) días para entregar al ORGANISMO DE

ANEXO A- CONTRATO CONCESION SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLANTICO

CONTROL una versión en soporte magnético con referencias geográficas, tal que pueda ser incorporada al Sistema de Información Geográfica (SIG) que posee la REPARTICION.

ARTÍCULO 3: PLAN DE TRABAJOS DE OBRAS

La CONCESIONARIA deberá presentar para aprobación del ORGANO DE CONTROL, dentro de los TREINTA (30) días corridos contados a partir de la firma del CONTRATO, el Plan de Trabajos definitivo de las obras estipuladas para el primer año. La CONCESIONARIA deberá presentar cada Plan de Trabajo definitivo, SESENTA (60) días antes del inicio de cada año de CONCESION donde se prevén ejecutar obras. De dichos Planes surgirá la fecha de inicio, el avance físico de ejecución y las fechas de habilitación previstas para cada una de las obras previstas en cada Etapa.

El ORGANO DE CONTROL deberá expedirse dentro de los TREINTA (30) días corridos siguientes a la fecha de presentación de cada Plan de Trabajo respecto de su aprobación o su rechazo. Excedido dicho plazo sin mediar observación concreta y fundada del mismo, el Plan de Trabajo se considerará aprobado y la CONCESIONARIA quedará facultada para llevar a cabo las obras con ajuste a aquel, siempre que el mismo contemple los plazos de habilitación de obras previsto en el PLIEGO TECNICO PARTICULAR.

El ORGANO DE CONTROL podrá reajustar el PLAN DE TRABAJOS cuando este considere que hubo causal suficiente para dicho reajuste.

ARTÍCULO 4: TAREAS DE INVENTARIO

El CONCEDENTE hace entrega de todos los elementos existentes dentro de la zona de camino y que forman parte del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO, en tenencia a favor de la CONCESIONARIA, en el estado en que se encuentran al momento de la TOMA DE POSESIÓN.

El tipo de bien y lugar de ubicación se indica en el inventario del ANEXO C del CONTRATO.

Para el caso de la R.P.Nº 36, dentro de los NOVENTA (90) días contados a partir de la TOMA DE POSESIÓN la CONCESIONARIA deberá presentar un inventario en igual formato y características del ANEXO C para su verificación en forma conjunta entre la CONCESIONARIA y el ORGANO DE CONTROL tal como se enuncia en el presente ARTÍCULO.

La CONCESIONARIA queda obligada a entregar al ORGANO DE CONTROL, en el curso del mes de Enero de cada año, un listado de las modificaciones introducidas al Inventario inmediatamente anterior (inventario gráfico y tablas de inventario por progresivas), con motivo de demoliciones, ejecución de obras nuevas, de ampliación, de mejoramiento o necesarias para la explotación del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO.

Toda la documentación deberá ser remitida al ORGANOS DE CONTROL impresa en dos copias y en archivo digital.

Dentro de los TRESCIENTOS SESENTA (360) días contados a partir de la TOMA DE POSESIÓN, la CONCESIONARIA deberá realizar la verificación de la totalidad de las obras de desagüe de la CONCESION: préstamos, obras de arte, conducciones cerradas existentes, etc. de acuerdo a las normas vigentes del Ministerio de Infraestructura de la Provincia de Buenos Aires.

CUATRO (4) meses antes del vencimiento del plazo de la CONCESION el ORGANOS DE CONTROL, con intervención de la CONCESIONARIA, dará comienzo el inventario de los bienes y deberá quedar concluido DOS (2) meses antes de la fecha de vencimiento del plazo de la CONCESION.

El Inventario así actualizado servirá de base para la devolución al CONCEDENTE de los bienes al término de la CONCESION.

ARTÍCULO 5: PLANOS CONFORME A OBRA

A los TREINTA (30) días de finalizada cada una de las obras que se vayan ejecutando, la CONCESIONARIA deberá entregar al ORGANOS DE CONTROL los Planos Conforme a Obra Ejecutada, confeccionados según las normas vigentes en la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires o a las instrucciones que imparta para cada caso el ORGANOS DE CONTROL, acompañados del correspondiente Informe de Ingeniería.

Igualmente, la CONCESIONARIA deberá entregar al ORGANOS DE CONTROL una versión en soporte magnético con referencias geográficas, tal que permita su incorporación al Sistema de Información Geográfica (SIG) que posee la REPARTICION. Como mínimo esta información incluirá el desarrollo planimétrico y altimétrico de las calzadas, ramas, colectoras, banquetas, vías de la red secundaria, rutas transversales nacionales y provinciales y ríos, arroyos y canales en jurisdicción del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO, obras de arte mayores y menores, pasarelas peatonales, sistemas de drenaje longitudinal y transversal, infraestructura de comunicaciones y auxilio, sistema de iluminación, señalización, semaforización y defensa, muros de contención, dispositivos de cobro de peaje y, en general, todo otro elemento relacionado con la construcción del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO.

ARTÍCULO 6: EJECUCIÓN DE OBRAS

6.1. Obras previstas

A partir de la Toma de Posesión, la CONCESIONARIA deberá ejecutar para cada año de Concesión, las obras previstas en el ANEXO B y las que resulten necesarias para que la AUTOVIA reúna las condiciones de seguridad y transitabilidad en virtud de las previsiones del Plan Económico Financiero de Contrato.

6.2. Obras de verificación ulterior imposible

ANEXO A- CONTRATO CONCESION SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLANTICO

La CONCESIONARIA comunicará con antelación suficiente la ejecución de trabajos que cubran las obras cuya cantidad y calidad no se puedan determinar una vez cubiertas o de trabajos de imposible verificación ulterior, a fin de que el ÓRGANO DE CONTROL pueda adoptar los recaudos que estime pertinentes.

6.3. Obras que se deberán ejecutar cuando el volumen de tránsito supere determinados niveles o cuando se produzca un descenso del nivel de servicio C.

Si durante dos años consecutivos de la CONCESION el Tránsito Medio Diario Anual (T.M.D.A.), supera los límites que se indican en el ANEXO B o se experimenta una caída del nivel de servicio por debajo del Nivel C para cada tramo o intersección, la CONCESIONARIA deberá construir los carriles adicionales y distribuidores a distinto nivel, que se describen en ANEXO B. Dichas obras deberán incluirse en la primera Revisión Ordinaria siguiente al año en el cual se haya superado la condición establecida de T.M.D.A. y ejecutarse en el plazo previsto en el ANEXO B. Las obras se evaluarán en el marco de la Revisión Ordinaria prevista en el CAPITULO IV: ASPECTOS ECONÓMICOS FINANCIEROS - Artículo 4.

6.4. Pasarelas peatonales

La CONCESIONARIA deberá construir pasarelas de cruce peatonal que se indican en el ARTÍCULO 2 del ANEXO B, en los lugares indicados en éste o que determine el ORGANO DE CONTROL.

Dichas pasarelas serán de hormigón armado, con un ancho libre de DOS METROS DIEZ CENTÍMETROS (2,10 m) y accesos mediante rampas, vinculadas a las veredas de circulación peatonal a través de senderos pavimentados. El puente peatonal que cruza la calzada deberá tener mallas metálicas en sus laterales y en la parte superior.

La CONCESIONARIA deberá mantener y conservar en buenas condiciones estéticas, estructurales y de seguridad las pasarelas nuevas o existentes, incluyendo sus correspondientes accesos, barandas peatonales y de defensa y mallas metálicas (completando y reparando las protecciones metálicas en los existentes si fuera necesario).

6.5. Colectoras

Las calles colectoras frentistas a construir deberán ejecutarse en las dimensiones y con los materiales que se indican en la Memoria Descriptiva del Pliego Técnico Particular.

Si en las respectivas Memorias Descriptivas de las obras a ejecutar se menciona "construcción de calles colectoras de tierra", las mismas consistirán en un abovedado en el ancho estipulado, efectuándose terraplenamientos únicamente en zonas bajas, imprescindibles para permitir su continuidad. Las mismas deberán dotarse de su respectivo sistema de drenaje.

Salvo mención especial en contrario, las calles colectoras no mantendrán su continuidad a través de cursos de aguas naturales (ríos y arroyos).

6.6. Veredas en puentes

En todos los puentes a construir y a ensanchar en los que se prevean veredas peatonales, éstas tendrán un ancho mínimo de un metro con veinte centímetros (1,20 m) y estarán separadas de las trochas de circulación vehicular por una baranda de protección.

6.7. Dársenas y refugios para transporte público

La CONCESIONARIA deberá construir la cantidad de dársenas y refugios establecidos en el PLIEGO TÉCNICO PARTICULAR, en las calles colectoras y en los lugares y condiciones que oportunamente indicará el ORGANISMO DE CONTROL.

Asimismo, deberá prever la construcción de dársenas en caso que la detención de los ómnibus deba realizarse en zona de distribuidores.

La CONCESIONARIA deberá mantener las dársenas de ascenso y descenso de pasajeros del transporte público, debiendo cumplir el pavimento las mismas condiciones que las exigidas para calzadas pavimentadas. Asimismo, se deberá mantener su correspondiente señalamiento horizontal y vertical.

Los refugios deberán mantenerse limpios, en buenas condiciones de pintura exterior e interior, estructurales y de cubierta y libres de impactos.

6.8. Alambrados

La CONCESIONARIA deberá construir alambrados en la cantidad y en los lugares que se indican en el ANEXO B.

En caso de que se hayan detectado faltantes de alambrados, la CONCESIONARIA deberá reponerlos, según lo establecido en el ANEXO B. Dicha exigencia no implica eximir al propietario del fundo lindante de la responsabilidad que le pudiere corresponder por su obligación de tener alambrados que impidan el ingreso de animales a la zona de camino, conforme lo establece la legislación vigente en la materia.

A tal fin, la CONCEDENTE delega en la CONCESIONARIA la facultad de hacer los trabajos a costa del propietario, prevista en el Código Rural (Ley 10081/83 y sus modificatorias) y en el Código de Tránsito vigente.

6.9. Proyecto de Parquización

Los espacios de la zona de camino libres de ocupación deberán forestarse implantando, en la forma y los lugares indicados, las especies y variedades que se detallan en el ANTEPROYECTO TÉCNICO o Memoria Descriptiva de las Obras.



La CONCESIONARIA deberá confeccionar y someter a aprobación del ORGANISMO DE CONTROL, los proyectos de parquización que estarán realizados con ajuste a las técnicas propias de esta especialidad y teniendo en cuenta los dos propósitos fundamentales que se asignan a la parquización de los espacios verdes, la protección contra la contaminación producida por el tránsito y la estética.

El aspecto funcional asignado a las áreas forestadas, consiste en la formación de barreras contra el ruido y la contaminación, Se priorizará la utilización de especies de hojas perennes en los sectores en que el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO atraviese zonas de concentración poblacional.

Para satisfacer el aspecto estético se tendrá especialmente en cuenta que la composición paisajística armonice con el medio en que se realice la implantación.

La composición paisajística tendrá en cuenta los siguientes factores:

- La armonía de formas, tamaños, colores, tanto del follaje cuanto de las flores y frutos de las especies a implantar en cada sector.
- Adaptación de las especies al lugar y al clima.
- Follaje perenne o caduco. Equilibrio en la cantidad de ejemplares de una y de otra característica que forman los grupos o macizos.
- Armonía de volúmenes de masa vegetal.
- Distribución de ejemplares en forma apaisada e irregular, evitando las plantaciones en línea.
- Los proyectos de parquización tendrán en cuenta las normas de seguridad en el tránsito, respetando las distancias mínimas aconsejadas para la ubicación de obstáculos respecto a los bordes de calzadas.
- Se tendrá especialmente en cuenta la existencia de líneas aéreas de servicios públicos para que los ejemplares implantados, una vez adultos, no puedan causarles daños.

6.10. Ejecución de obras no contempladas en el CONTRATO

La ejecución de trabajos que resulten necesarios o útiles y que no hayan sido contemplados en el CONTRATO, que respondan a iniciativa de la CONCESIONARIA y que impliquen modificaciones al perfil transversal de la zona de camino o alteraciones de cualquiera de los elementos constitutivos del ANTEPROYECTO TÉCNICO o Memoria descriptiva de obras, deberán contar con la conformidad expresa del ORGANISMO DE CONTROL. Para ello la CONCESIONARIA someterá a aprobación del ORGANISMO DE CONTROL el correspondiente Proyecto Ejecutivo. Esta nueva ejecución será considerada en la primera Revisión Ordinaria que corresponda con posterioridad a la misma.

Cuando surjan obras necesarias y las mismas no hayan sido contempladas en el CONTRATO, previa aprobación del ORGANISMO DE CONTROL, la CONCESIONARIA las ejecutará y su incidencia será reconocida en el Plan Económico Financiero en la siguiente Revisión Ordinaria.

ARTÍCULO 7: CUMPLIMIENTO DE NORMAS Y REGLAMENTOS

La CONCESIONARIA, su personal y las empresas con las que contrate trabajos, serán responsables de cumplir cuidadosamente las disposiciones, ordenanzas y reglamentos vigentes en los lugares en que se construirán y explotarán las obras. El CONCEDENTE y el ORGANISMO DE CONTROL quedarán liberados de toda obligación emergente del eventual incumplimiento por parte de la CONCESIONARIA, sus dependientes o sus contratistas de las disposiciones, ordenanzas o reglamentos que fueren de aplicación en cada caso.

ARTÍCULO 8: DAÑOS A PERSONAS O COSAS

La CONCESIONARIA deberá adoptar las medidas que fuere menester implementar para evitar daños en las obras que se ejecuten, a personas que desarrollen actividades en ellas y a terceros, como así también a bienes públicos o privados, ya sea que los eventuales daños provengan de maniobras en sus instalaciones o en el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO u otras razones que pudieran resultar de su responsabilidad.

No serán imputables a la CONCESIONARIA aquellos daños que tengan su causa en hechos o actos del CONCEDENTE.

ARTÍCULO 9: INSTALACIONES AÉREAS Y SUBTERRÁNEAS EXISTENTES EN LA ZONA DE CAMINO

9.1. Recaudos

La CONCESIONARIA deberá adoptar los recaudos que impongan las circunstancias para evitar causar daños a las instalaciones, aéreas o subterráneas, existentes en la superficie afectada del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO (gasoductos, líneas de energía eléctrica, telefónicas o de otros medios de comunicación, acueductos, etc.), siendo responsable de su propia actuación y la de sus contratistas siempre y cuando dichas instalaciones respeten las normas establecidas por la DVBA.

9.2. Instalaciones de servicios de propiedad de terceros

La CONCESIONARIA efectuará las gestiones pertinentes ante quienes corresponda para la reubicación de las mismas, previo a la realización de las tareas u obras que puedan afectar su seguridad y funcionamiento.

9.3. Pago de los gastos de remoción y/o reubicación de servicios

Antes del inicio de las obras la CONCESIONARIA presentará al ORGANO DE CONTROL, con suficiente antelación, su plan de construcción y/o habilitación de desvíos o vías provisionarias de circulación, que resulten necesarios para el mantenimiento del tránsito, pudiendo efectuar las observaciones que se consideren pertinentes. La presentación mencionada no libera a la CONCESIONARIA de la responsabilidad por daños y perjuicios según las leyes vigentes y lo establecido en el presente ANEXO.

La CONCESIONARIA deberá colocar y mantener en perfecto estado funcional todos los carteles, señales y balizas que se requieran para indicación de los lugares peligrosos que existieran o que se provocaran como consecuencia de la ejecución de obras o tareas de cualquier índole en el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO y deberá adoptar las medidas conducentes a evitar accidentes en dichos lugares.

ARTÍCULO 11: MANTENIMIENTO DEL TRÁNSITO

11.1. Habilitación de desvíos

En ningún caso la CONCESIONARIA podrá interrumpir en forma total el tránsito vehicular. Toda vez que para ejecutar trabajos deba ocupar la totalidad de la calzada, deberá habilitar o construir vías provisionarias de circulación, que deberán ser mantenidas en perfectas condiciones de transitabilidad durante todo el tiempo que se utilicen.

Los trabajos se programarán y ejecutarán de modo de ocasionar las menores molestias a los usuarios y a los frentistas, adoptando todas las medidas necesarias para dotar a ambos de óptimas condiciones de seguridad y confort, siendo a la vez la CONCESIONARIA responsable de los deterioros que se ocasionen en las vías indicadas como desvíos, en razón del tránsito desviado, aún cuando éstas no pertenezcan a jurisdicción de la CONCESION.

11.2. Señalamiento de desvíos

Es obligación de la CONCESIONARIA señalar todo el recorrido de los desvíos y caminos auxiliares que se adopten, asegurando su eficacia con señales que no generen dudas, así como la formulación de toda advertencia necesaria para orientar y guiar al usuario, tanto de día como de noche. En este último caso será obligatorio el uso de señales y balizas luminosas aprobadas por el ORGANO DE CONTROL.

11.3. Precauciones en zonas de obras en construcción

La CONCESIONARIA impedirá que los usuarios puedan transitar por tramos de camino que presenten cortes, obstáculos peligrosos o etapas constructivas inconclusas de obras en ejecución que puedan ser motivo de accidentes, a cuyo efecto dispondrá letreros de advertencia y barreras u otros medios eficaces.

11.4. Responsabilidad por desvíos deficientes

Queda establecido que el CONCESIONARIO no tendrá derecho a reclamaciones de indemnización ni resarcimiento alguno de parte del CONCEDENTE ni del ORGANISMO DE CONTROL, en concepto de daños y perjuicios producidos por el tránsito en las obras de desvío que se ejecuten, quedando el CONCEDENTE y el ORGANISMO DE CONTROL eximidos de toda responsabilidad por accidentes que se produzcan.

11.5. Penalidades por desvíos deficientes

Si la CONCESIONARIA no diere cumplimiento a sus obligaciones relativas a la habilitación de desvíos y su señalización, el ORGANISMO DE CONTROL no permitirá la prosecución de los trabajos a ejecutar o en ejecución, sin perjuicio de las penalidades que correspondan aplicar por incumplimiento del cronograma de obras, tareas a realizar o deficiencias que impidan su habilitación.

ARTÍCULO 12: CALIDAD DE LAS OBRAS EJECUTADAS

12.1. Calidad de las obras y especificaciones técnicas

Todas las obras deberán ser ejecutadas con materiales de buena calidad por la CONCESIONARIA conforme a las reglas del buen arte de construir y a especificaciones técnicas que tengan origen en Entes u Organismos de la Provincia de Buenos Aires, Nacionales o Internacionales de reconocida especialización en la materia y que sean previamente admitidas por el ORGANISMO DE CONTROL en el orden precitado.

Hasta tanto se produzca la adopción formal de la normativa aludida en el párrafo anterior, las Especificaciones Técnicas para la ejecución de las obras serán las vigentes para la DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES y las adoptadas por el ORGANISMO DE CONTROL, en lo que no se oponga al presente y/o no impida el cumplimiento de los resultados exigidos para los parámetros o indicadores especificados en el CONTRATO.

La CONCESIONARIA es responsable del control de la calidad de las obras que ésta realice en la AUTOVIA durante el plazo de la Concesión. Bajo los términos del CONTRATO, la CONCESIONARIA es responsable de la adquisición de materiales, organización del trabajo, programación de los equipos, selección y capacitación del personal y de la supervisión general de las obras. También puede elegir los métodos de trabajo, los medios y procedimientos que va a usar en cuanto cumplan con las normas establecidas en el CONTRATO.

12.2. Manual del Sistema de Autocontrol de Calidad

La CONCESIONARIA debe establecer sus propios procedimientos de autocontrol y documentarlos en un Manual del Sistema de Autocontrol de Calidad, siguiendo los lineamientos del Pliego de Especificaciones Técnicas Generales de la DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES -Última Edición- (PETG) y de acuerdo con lo dispuesto en los documentos que integran el presente CONTRATO. Dicho Manual deberá ser presentado dentro de los SEIS (6) meses siguientes a la TOMA DE POSESIÓN y deberá contar con la declaración de admisibilidad del ORGANISMO DE CONTROL.

El ORGANISMO DE CONTROL podrá verificar en cualquier momento de la CONCESION el cumplimiento por parte de la CONCESIONARIA de la aplicación del Sistema de Autocontrol de Calidad.

12.3. Sistema de calidad de las obras ejecutadas por la CONCESIONARIA

12.3.1. De los Ensayos

El ÓRGANO DE CONTROL, a su criterio, podrá efectuar ensayos o solicitar la ejecución a terceros, con el fin de satisfacer sus inquietudes en lo referente a la no obtención de la calidad de lo ejecutado, para lo cual podrá usar el laboratorio de la CONCESIONARIA o encargar la ejecución de ensayos en laboratorios de terceros.

Todos los costos que esto genere serán absorbidos por la CONCESIONARIA.

12.3.2. Calidad de los Materiales

El ORGANISMO DE CONTROL podrá ordenar pruebas selectivas al azar de materiales, ya sea cuando se reciben o cuando se vayan a usar, las cuales estarán a cargo de la CONCESIONARIA

ARTÍCULO 13: REPRESENTACIÓN DE LA CONCESIONARIA

La CONCESIONARIA deberá designar un REPRESENTANTE TÉCNICO para que asuma su representación ante el CONCEDENTE y el ORGANISMO DE CONTROL, el que deberá poseer título de Ingeniero Civil, inscripto en el Consejo Profesional de Ingeniería Civil de Jurisdicción Provincial, y en su caso, un Apoderado. Ambos deberán estar dotados de las facultades suficientes en sus respectivas áreas de competencia para asumir en nombre y representación de la CONCESIONARIA todos los actos y decisiones que imponga la relación contractual.

Ambas funciones podrán recaer en una misma persona que reúna la condición exigida para Representante Técnico.

ARTÍCULO 14: EXTRACCIÓN Y DEPÓSITO DE MATERIALES DENTRO DE LA ZONA DE CAMINOS

No se permitirá la extracción de suelos de la zona de camino con destino a tareas ajenas a la CONCESION. Cuando se efectúe extracción de suelos de la zona de camino, ésta deberá quedar perfectamente conformada, sin irregularidades que afecten las cunetas de drenaje, los taludes o contrataludes, ni la estética general de la vía.

Cuando no resultara factible la extracción de suelos necesarios de la zona de camino, la CONCESIONARIA lo deberá proveer a su costo, en calidad y cantidad suficiente.

Los excedentes de suelo, hormigón, mezcla asfáltica o cualquier otro material proveniente de la realización de trabajos efectuados en el camino, deberán ser

ANEXO A- CONTRATO CONCESION SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLANTICO

utilizados para rellenar excavaciones o depresiones existentes dentro de la ZONA DE CAMINO. Cumplida esta obligación, el remanente podrá ser considerado en desuso, y resultarán de aplicación las previsiones del artículo 16.3 del CONTRATO DE CONCESION. Su enajenación deberá contar con la expresa autorización del ÓRGANO DE CONTROL.

ARTÍCULO 15: INCORPORACION DE NUEVOS MATERIALES, TECNOLOGIA Y EQUIPOS

Si durante el transcurso de la concesión surgieran nuevos elementos que justificaran la conveniencia del empleo de nuevos materiales, tecnología, equipos, y diseños, la CONCESIONARIA deberá presentar dichas mejoras o modificaciones, las que estarán sujetas a la aprobación del ORGANO DE CONTROL, sin la cual no se podrán implementar.

ARTÍCULO 16: CONDICIONES TECNICAS EXIGIDAS

16.1. Medición de las condiciones técnicas de las calzadas de rodamiento

Los valores admisibles del Índice de Estado (IE) e Índice de Serviabilidad Presente (ISP) y los tiempos a partir de los cuales deben regir, se encuentran establecidos en el ANEXO B, CAPITULO I, ARTICULO 22.-.

Se utilizará la metodología de evaluación de pavimentos de la Dirección Nacional de Vialidad o la vigente en la DVBA al momento de tener que realizar dicha evaluación.

Bajo ningún concepto se permitirá que al finalizar la CONCESION (independientemente de las causas que motiven dicha finalización) el espesor de la capa de concreto asfáltico existente sea inferior al que tenía EL CAMINO a la fecha del inventario inicial.

EL CONCESIONARIO no podrá alegar otras causales que las de caso fortuito o fuerza mayor para no cumplimentar el cronograma de plan de obras presentado, y en ningún caso disminuir el valor estructural de las obras previstas en el mismo.

Por ninguna circunstancia se permitirá la ejecución de tratamientos bituminosos tipo doble o triple sobre pavimentos de concreto asfáltico.

Los parámetros que intervienen en la determinación del Índice de Estado (IE) y del Índice de Serviabilidad Presente (ISP) son los que se detallan en el ANEXO B, CAPITULO I, ARTICULO 22, indicándose para cada uno de ellos los valores admisibles por kilómetro para cada tipo de pavimento.

A los efectos del control del estado de las calzadas pavimentadas, la CONCESIONARIA realizará por lo menos una vez por año y en toda la longitud concesionada del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO, las mediciones necesarias para evaluar las condiciones técnicas de las calzadas incluyendo las mediciones deflectométricas cada kilómetro, cada TRES (3) años como máximo.

Se deberá tener en cuenta que los equipos a utilizar en las mediciones preferentemente deberán ser de alto rendimiento, entendiéndose por tales a los que efectúan un gran número de pruebas "in situ" produciendo la menor molestia posible al tránsito, o de última tecnología disponible en el mercado.

Todos los equipos necesarios para realizar las mediciones que se indican en el presente artículo, deberán ser provistos por la CONCESIONARIA durante el plazo que demande la realización de las mediciones. La CONCESIONARIA deberá realizar la contratación de equipos en la forma prevista en la CLÁUSULA 14.7 del CONTRATO.

Previo al inicio de los trabajos, el ORGANO DE CONTROL aprobará el equipo que la CONCESIONARIA proponga utilizar, el personal técnico a cargo de la tarea, la metodología de trabajo y verificará los certificados de calibración correspondientes.

A los efectos de realizar la evaluación, la CONCESIONARIA comunicará fehacientemente al ORGANO DE CONTROL, con treinta (30) días corridos de anticipación, el inicio de las mediciones.

Todos los gastos que demanden las mediciones establecidas en el presente artículo, estarán a cargo de la CONCESIONARIA, incluyendo lo relacionado con la seguridad vial de las tareas.

Todas las mediciones se efectuarán bajo la supervisión directa del ORGANO DE CONTROL. Se suscribirá un acta entre el representante del ORGANO DE CONTROL y de la CONCESIONARIA, en la que se dejará constancia, por un lado que ambas partes están de acuerdo con la calibración previa de los equipos y por otro que ambas partes intervienen en la medición.

Una vez efectuadas las mediciones de los parámetros de estado, e independientemente de la frecuencia de los valores individuales exigidos, la CONCESIONARIA presentará al Órgano de Control la totalidad de las mediciones efectuadas conforme a la precisión de los equipos empleados.

Se realizarán determinaciones de los siguientes parámetros:

16.1.1. Deformación longitudinal (rugosidad)

Se determinará mediante la utilización de equipos que permitan medir el perfil longitudinal en forma dinámica (Rugosímetro tipo BPR o similar). En cualquier caso, si bien el equipo medirá en sus propias unidades, deberán ser éstas fácilmente correlacionables al IRI (Índice de Rugosidad Internacional).

Se determinará la deformación longitudinal de la calzada mediante mediciones que se realizarán en la huella más deteriorada de cada trocha, a exclusivo criterio del ORGANO DE CONTROL. Se determinará el valor de rugosidad en cada kilómetro.



16.1.1.1. Las exigencias para las calzadas nuevas y existentes (éstas últimas a partir de la repavimentación) hasta el primer año de finalizada la obra son las establecidas en el PLIEGO TÉCNICO PARTICULAR.

16.1.1.2. Exigencias para las calzadas existentes antes de la primera repavimentación, y calzadas nuevas y/o repavimentadas luego de un (1) año de finalizada la obra, y calles colectoras. Rige lo establecido en el PLIEGO TECNICO PARTICULAR.

16.1.2. Deformación transversal (ahuellamiento)

Se determinará en cada trocha la deformación transversal de las calzadas mediante la aplicación de una regla de 1,20 m de longitud del tipo prevista en el MANUAL DE EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, o mediante la utilización de equipos de alto rendimiento.

La metodología que se emplee para la determinación del ahuellamiento a través de los equipos de alto rendimiento, debe ser tal que los valores obtenidos sean iguales o superiores a los que se determinarían mediante la utilización de una regla de UN METRO CON VEINTE CENTÍMETROS (1,20m). A tal fin el ORGANO DE CONTROL exigirá una verificación en un tramo de prueba antes del comienzo de la medición. Si el equipo no superara esta verificación, no será admitido para la medición. Asimismo, en caso de duda durante la medición con un equipo de alto rendimiento, se podrá exigir una verificación utilizando a tal fin la regla de 1,20m.

16.1.2.1. Exigencias para todas las calzadas pavimentadas

No se admitirán, salvo autorización expresa del ORGANO DE CONTROL, rellenos de huella ni texturizados, sin la terminación con algún revestimiento asfáltico que uniformice la superficie de rodamiento en todo el ancho de la calzada.

Por ninguna circunstancia se permitirá la ejecución de tratamientos bituminosos tipo simple, doble o triple sobre los pavimentos.

No se podrá librar al tránsito superficies de rodamiento fresadas o texturizadas, salvo durante cortos períodos de tiempo por obras en ejecución sobre los tramos involucrados.

16.1.3. Fisuración

16.1.3.1. Formas de Medición:

16.1.3.1.a) Calzadas con pavimentos flexibles

Se determinará el grado de FISURACIÓN, en cada trocha, en base al catálogo de fotografías tipo del MANUAL DE EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, de acuerdo a lo establecido en el ANEXO B.

16.1.3.1.b) Calzadas con pavimentos rígidos

En calzadas con pavimento de hormigón rige lo establecido en el ANEXO B.

16.1.3.2. Exigencias para todas las calzadas: rige lo establecido en el ANEXO B.

16.1.4. Desprendimientos

16.1.4.1. Formas de Medición

La pérdida de agregado de la mezcla constitutiva de la capa de rodamiento se define como "Desprendimiento". En función de la profundidad del mismo, se clasifica en "Peladura" y "Bache", definiendo este último cuando la falla tiene una profundidad mayor o igual a 2,5 cm.

En cada sección de evaluación se medirá la superficie con desprendimiento, expresándola en METROS CUADRADOS (m²).

16.1.4.2. Exigencias para todas las calzadas: rige lo establecido en el ANEXO B.

16.1.5. Resistencia al deslizamiento (fricción).

16.1.5.1. Formas de Medición.

La resistencia que se opone al deslizamiento o resbalamiento del rodado de los vehículos (adherencia neumático-calzada) estará indicada en una unidad de referencia denominada ÍNDICE DE FRICCIÓN INTERNACIONAL (IFI).

La expresión del valor ÍNDICE DE FRICCIÓN INTERNACIONAL (IFI) se indica por DOS (2) valores, separados por una coma, de la siguiente forma: IFI (F60, Sp).

Donde: F60 depende de la fricción y la macrotextura y Sp depende únicamente de las características de la macrotextura superficial del pavimento.

Cualquier equipo que mida fricción y pueda establecer valores en la escala del ÍNDICE DE FRICCIÓN INTERNACIONAL (IFI) será apto para medir la calidad superficial del pavimento con respecto al nivel de adherencia entre el rodado y la calzada (resistencia al deslizamiento). También pueden ser utilizados equipos que, sin expresar valores en la escala del ÍNDICE DE FRICCIÓN INTERNACIONAL (IFI), puedan someterse a un proceso de correlación con los equipos homologados para medir en la citada escala.

Las mediciones se realizarán en aquellos tramos que indique el ORGANO DE CONTROL.

16.1.5.2. Exigencias para las calzadas nuevas y existentes: rige lo establecido en el ANEXO B.

16.1.6. Resaltos o hundimientos

ANEXO A- CONTRATO CONCESION SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLANTICO

No se admitirán resaltos ni hundimientos sean éstos producidos por deformaciones o por trabajos mal ejecutados sobre la calzada.

16.1.7. Estado de bordes del pavimento

No se admitirán levantamientos y/o hundimientos de borde. Se establece como levantamiento y/o hundimiento de borde a la deformación con desplazamiento de la carpeta asfáltica que afecte en forma localizada al pavimento.

16.1.8. Capacidad estructural

Se determinará utilizando equipos cuyo principio operativo se base en la aplicación de cargas dinámicas sobre el pavimento, con la aptitud de registrar las deformaciones provocadas por aquellas últimas, de modo de posibilitar la evaluación de los módulos de elasticidad de la subrasante y de las distintas capas que conformen la estructura del pavimento, en condiciones de servicio reales (temperatura, velocidad y magnitud de la carga). Se podrán realizar deflexiones con utilización de la regla Benkelman como alternativa metodológica.

SESENTA (60) días antes de iniciar las obras de repavimentación previstas en el ANEXO B la CONCESIONARIA deberá remitir al ORGANO DE CONTROL el proyecto de las mismas, conjuntamente con el estudio deflectométrico realizado para evaluar la capacidad estructural remanente del pavimento en servicio el cual demandará mediciones hectométricas en cada trocha. (En trocha interna se podrá espaciar cada 500 metros).

Dentro de los SEIS (6) primeros meses de la TOMA DE POSESIÓN la CONCESIONARIA deberá presentar una Evaluación de Estado de toda la red CONCESIONADA junto con la primera evaluación deflectométrica, I.E. e I.S.P.

CADA (7) AÑOS la CONCESIONARIA evaluará, mediante mediciones deflectométricas, la capacidad estructural remanente de los pavimentos en servicio, a fin de verificar que ella cubra las necesidades estructurales demandadas por el tránsito que circulará por un período igual. En base a ésta se determinarán las obras mejorativas a ejecutar en calzada, las cuales se las evaluará en la Revisión Ordinaria prevista en CAPITULO IV, ARTICULO 4.6 del presente ANEXO.

En los tramos en los que no se cumpla la condición exigida en el párrafo anterior, la CONCESIONARIA deberá realizar el refuerzo del pavimento necesario para lograr el cumplimiento de la misma.

Dos (2) años antes del vencimiento del plazo de la CONCESION, la CONCESIONARIA evaluará la capacidad estructural remanente de los pavimentos en servicio, a fin de verificar que ella cubra las necesidades estructurales demandadas por el tránsito que circulará por la obra durante los DOS (2) años posteriores al fin del plazo de la CONCESION.

Esta evaluación la efectuará la CONCESIONARIA, bajo la supervisión directa del ORGANO DE CONTROL, y de acuerdo a lo establecido en la AASHTO Guide for

ANEXO A- CONTRATO CONCESION SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLANTICO

Design of Pavement Structures – 1993 – Part III Pavement Design procedures for Rehabilitation of Existing Pavements o a lo establecido en la metodología que siendo de uso generalizado al momento de efectuar la evaluación, reemplace a la anterior, previa aprobación del ORGANISMO DE CONTROL.

Si de la aplicación del mismo método de evaluación el ORGANISMO DE CONTROL llegara a un resultado técnicamente fundamentado que indique la necesidad de producir sobre los pavimentos un refuerzo estructural, la CONCESIONARIA quedará indefectiblemente obligada a ello.

16.2. BANQUINAS

16.2.1. Banquinas pavimentadas

Las banquetas pavimentadas tendrán un buen estado general, no deberán presentar resaltos, hundimientos o baches, debiendo contar, en su lado externo, con una banquina de contención de suelo de no menos de 0,50m de ancho. No se admitirán descalces entre la calzada y la banquina pavimentada.

No se admitirán desprendimientos o baches abiertos. No se admitirán ahuellamientos mayores a DOCE MILÍMETROS (12mm). No se admitirá fisuración tipo CUATRO (4) (Según catálogo de la DNV) en un porcentaje mayor del TREINTA (30%) por ciento.

16.2.2. Banquinas de suelo

Las mismas responderán a un estado que resulta de una evaluación cualitativa de las siguientes condiciones:

- a) No deberán presentar sectores con erosiones y/o ahuellamientos que afecten su adecuada configuración, ya sean producidos por la acción del tránsito o por factores climáticos.
- b) Deberán poseer una adecuada pendiente transversal conforme a las normas de diseño vigentes en la DVBA, ancho no inferior al existente en el momento de la TOMA DE POSESIÓN y cobertura total de tapiz vegetal, enripiado u otro consolidado, en aquellos lugares en que la vegetación no tenga desarrollo natural.
- c) No se admitirán sectores con pavimentos, de calzada o de banquetas pavimentadas, descalzados o con desniveles superiores a TRES (3) centímetros, no admitiéndose tampoco la presencia de bordillos en la banquina que superen el nivel de la calzada.

16.3. Calzadas colectoras. Colectoras de suelo o ripio

Se deberá mantener la calzada de manera tal que no presente deformaciones, pozos, serruchos, hundimientos o ahuellamientos que signifiquen perturbaciones al tránsito normal. Deberá poseer una pendiente transversal adecuada de manera de asegurar el escurrimiento de las aguas, la seguridad del tránsito y poseer como mínimo 6 metros de ancho.

ARTÍCULO 17: ILUMINACIÓN

17.1 Sistemas de Alumbrado

En las partes componentes del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO que se indican a continuación, la CONCESIONARIA deberá cumplir las exigencias y mantener en servicio permanente los sistemas de alumbrado nuevos a instalar previstos en la MEMORIA DESCRIPTIVA y deberá mantener y/o recomponer también en servicio permanente los sistemas existentes a la fecha de TOMA DE POSESIÓN que se indican en el inventario:

- Sectores del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO previstos iluminar en el ANEXO B.
- Intercambiadores de tránsito previstos iluminar en el ANTEPROYECTO TÉCNICO
- Estaciones de peaje
- Estaciones de pesaje

A lo largo de todos los cruces de zonas urbanas y/o suburbanas, y en las intersecciones donde a la fecha no exista iluminación y que así se indique en el ANEXO B se los deberá dotar de la misma en el menor tiempo posible.

Asimismo, quedarán a cargo de la CONCESIONARIA todos los gastos que demandare la conexión, el mantenimiento y consumo de energía eléctrica de todo el sistema de iluminación para asegurar un funcionamiento completo y ajustado a las condiciones de visibilidad, tanto de las instalaciones existentes como de las instalaciones nuevas que tuviera que instalar.

Las columnas del sistema de alumbrado a cargo de la CONCESIONARIA deberán estar limpias, con la pintura o galvanizado en buen estado y no podrán presentar golpes. Los artefactos deberán estar limpios y en buen estado de funcionamiento.

Todas las columnas y tableros de las mismas serán conectados a tierra.

17.2 Exigencias

17.2.1 Exigencias para el sistema de iluminación existente

En el caso de los sistemas de iluminación existentes detallados en el ANEXO C y/o en el ANEXO B la CONCESIONARIA deberá mantener como mínimo las características y calidad de las luminarias dentro de la zona concesionada.

17.2.2 Exigencias para el sistema de iluminación nuevo

Los sistemas de iluminación nuevos deberán cumplir las exigencias que se detallan a continuación:

17.2.2 a) Nivel de luminancia

Los proyectos y obras de iluminación deberán cumplir con las recomendaciones de la Comisión Internacional de Alumbrado (C.I.E) y la Norma DIN 5044. En tal sentido, como base para el cálculo de iluminación de calzadas principales, de ramas de ingreso y de egreso se adoptarán los siguientes valores en servicio:

- Luminancia media en la calzada: $L_m > 2Cd/m^2$
- Uniformidad transversal: $U_o = L_{\text{mín}} / L_{\text{med}} > 0,4$
- Uniformidad longitudinal: $U_1 = L_{\text{mín}} / L_{\text{máx}} > 0,7$

Cuando se indican valores de luminancias medias en servicio debe entenderse con pavimentos usados y luminarias con máxima depreciación. Por tal motivo para los cálculos se deberá adoptar un coeficiente de depreciación del treinta por ciento (30%).

17.2.2 b) Características luminotécnicas

La iluminación de las calzadas principales y de las ramas de ingreso se deberá ejecutar empleando luminarias aptas para lámparas de sodio de alta presión o de última generación disponible en el mercado, previa autorización del Órgano de Control.

Con el fin de permitir su visualización a distancia, tanto en los intercambiadores como en las estaciones de peaje y ramas de egreso, se emplearán luminarias aptas para lámparas de vapor de mercurio de alta presión, halogenadas.

17.2.2 c) Niveles de iluminancia

Se indican a continuación los niveles mínimos de iluminancia que se deben verificar en las distintas partes de la CONCESION.

17.2.2 c.1). Calzadas principales en zonas urbanizadas

- Iluminación media de las calzadas: 35 Lux
- Grados de Uniformidad: $G_1 = E_{\text{mín}} / E_{\text{med}} > 1/3$

$$G_2 = E_{\text{mín}} / E_{\text{máx}} > 1/6$$

17.2.2 c.2). Intercambiadores de tránsito y plazas de peaje

- Iluminación media de las calzadas: 55 Lux
- Grados de Uniformidad: $G_1 = E_{\text{mín}} / E_{\text{med}} > 1/3$

$$G_2 = E_{\text{mín}} / E_{\text{máx}} > 1/6$$

17.2.2 c.3). *Ramas de entrada y salida*

- Iluminación media de las calzadas: 25 a 30 Lux

- Grados de Uniformidad: $G1 = E_{\text{mín}} / E_{\text{med}} > 1/3$

$$G2 = E_{\text{mín}} / E_{\text{máx}} > 1/6$$

17.2.2 c.4). *Calles, avenidas y/o rutas que cruzan la CONCESION*

En estos casos el tipo de lámpara a utilizar será el mismo que el utilizado en la vía que cruza, a fin de mantener la uniformidad de la iluminación.

En los cruces bajo nivel las luminarias se fijarán a las vigas o losas de los puentes o viaductos.

17.2.2 c.4.1). *Rutas y/o avenidas con altos volúmenes de tránsito*

- Iluminación media de las calzadas: 35 Lux

- Grados de Uniformidad: $G1 = E_{\text{mín}} / E_{\text{med}} > 1/3$

$$G2 = E_{\text{mín}} / E_{\text{máx}} > 1/6$$

17.2.2 c.4.2). *Calles de bajo nivel de tránsito*

- Iluminación media de las calzadas: 15 a 20 Lux

- Grados de Uniformidad: $G1 = E_{\text{mín}} / E_{\text{med}} > 1/3$

$$G2 = E_{\text{mín}} / E_{\text{máx}} > 1/6$$

17.2.2 d) Luminarias

Las luminarias a utilizar serán de marca reconocida y responderán a lo establecido en las Normas IRAM – AADL J20 y J20-21, debiendo estar provistas de compartimentos independientes para alojamiento de sistema óptico y equipo auxiliar, ambos de apertura inferior.

Las luminarias serán del tipo semi-apantallado (semi cut-off) según prescripciones de la Comisión Internacional de Alumbrado (C.I.E.), para evitar radiaciones lumínicas para ángulos de 80° a 88°.

ARTÍCULO 18: SEMAFORIZACION

La CONCESIONARIA realizará la conservación de los sistemas de semaforización implantados en el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO, que consistirá en la ejecución de todos los trabajos de reparación y de reposición de materiales y de elementos deteriorados, necesarios para que dichas instalaciones cumplan eficientemente su cometido. Asimismo, si las condiciones

ANEXO A- CONTRATO CONCESION SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLANTICO

de seguridad en el tránsito, en el transcurso de la CONCESION, impusieran la necesidad de semaforizar otros sectores de camino, su construcción, incluyendo la provisión de energía y conservación posterior estarán a cargo exclusivo de la CONCESIONARIA.

Estará también a cargo de la CONCESIONARIA el gasto que demande el consumo de energía eléctrica de los sistemas implantados y que se implantaren en el futuro, así como el consumo de sus propias instalaciones para explotación de la CONCESION.

Las columnas de los sistemas de semáforos deberán estar limpios, con la pintura en buen estado y no podrán presentar golpes. Los artefactos deberán estar limpios y en buen estado de funcionamiento. Todas las columnas y tableros de los mismos serán conectados a tierra.

ARTÍCULO 19: SEÑALIZACIÓN VERTICAL

19.1. Señalamiento vertical lateral.

Se refiere al conjunto de señales verticales de reglamentación, prevención e información dispuesto a los costados de las distintas calzadas de circulación vehicular de acuerdo al INVENTARIO que forma parte del CONTRATO como ANEXO C.

Las nuevas a instalar serán construidas con chapas de aluminio y/o de acero galvanizado revestidas con láminas reflectivas. Será material reflectivo de construcción prismática de primera calidad, que responda totalmente a las condiciones requeridas por la norma ASTM D4956-01 o la que se encuentre vigente en la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires. Los requisitos que deberán cumplir las láminas reflectivas se encuentran en el ANEXO B.

Para la señalización vertical de las calzadas principales del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO, se deben utilizar láminas reflectivas de alto impacto visual, debiendo ser reemplazadas las existentes de acuerdo a lo requerido en el ANEXO B) del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO. La utilización de otro tipo de material debe contar con la aprobación previa del ORGANO DE CONTROL.

Todas las señales que se deban emplazar en el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO se ajustarán a lo establecido en el Sistema de Señalización Vial Uniforme (Ley de Tránsito vigente), en el Manual de Señalamiento vigente en la Dirección Nacional de Vialidad y en el Manual de Señalamiento Vial Transitorio para caminos de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires.

La CONCESIONARIA deberá adecuar el señalamiento existente y completarlo según lo establecido en el párrafo anterior.

La habilitación de cualquier parte del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO demandará indefectiblemente la implementación de todo el señalamiento vertical requerido (incluyendo los mojones kilométricos, que

ANEXO A- CONTRATO CONCESION SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLANTICO

deberán estar ubicados en cada calzada), para lo cual la CONCESIONARIA deberá presentar ante el ORGANISMO DE CONTROL el correspondiente Proyecto de Señalamiento Vertical.

Toda vez que el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO se le introduzcan modificaciones que impliquen alteraciones en el señalamiento vertical (nuevos accesos, intersecciones, etc.) y en forma previa a la habilitación de la misma, se deberán haber retirado todas las señales que hayan perdido vigencia y disponer toda la señalización vertical necesaria.

Si la realización de trabajos en banquetas impusiera la necesidad de retirar señales, ellas deberán ser reemplazadas por señales preventivas de obra en forma previa a la iniciación de dichos trabajos y tan pronto éstos hayan sido terminados, se deberá reponer el señalamiento reglamentario.

Las señales deben conservar permanentemente buenas condiciones de visibilidad diurna y reflectancia nocturna, por lo que se las deberá mantener siempre limpias, libres de polvo, grasitud, graffitis y todo otro elemento que obstaculice su fácil lectura.

Las señales serán periódicamente limpiadas en forma cuidadosa para evitar deterioros a sus elementos reflectantes, por lo que no se podrá utilizar ningún tipo de limpiador abrasivo. Con el propósito de proteger la superficie de la señal y mantener su reflectancia se le podrá aplicar por pulverización una mano de una laca transparente adecuada.

Las señales que fueren robadas, deterioradas o inutilizadas por cualquier causa deberán ser repuestas en el siguiente plazo contado desde ocurrido el hecho:

- Señales reglamentarias y preventivas repuestas dentro de las 24 horas.
- Señales informativas repuestas en forma provisoria dentro de las 72 horas y en forma definitiva dentro de los cinco (5) días hábiles (en ambos casos contadas desde ocurrido el hecho).

La pintura del dorso de las placas y de los postes de sostén deberá estar permanentemente en buen estado, para lo cual dichos elementos serán repintados cada vez que resulte necesario.

En todos aquellos casos en que la chapa se encuentre en perfectas condiciones, se permitirá el reprocesamiento, siempre y cuando la señal terminada cumpla con las exigencias del ORGANISMO DE CONTROL, el que se reserva el derecho de rechazar y disponer el retiro de aquellas señales que no cumplan con las citadas normas. Dado que con el transcurso del tiempo pueden surgir nuevos elementos en lo que hace a materiales, y/o diseño, la CONCESIONARIA podrá presentar mejoras o modificaciones, las que estarán sujetas a la aprobación del ORGANISMO DE CONTROL.

Si se detectara la necesidad de colocación de nuevas señales adicionales a las existentes, la CONCESIONARIA deberá proveerlas e instalarlas.

19.2. Señalamiento vertical aéreo

Consiste en las señales colocadas en altura por sobre la calzada, montadas sobre columnas de uno o dos brazos o pórticos de una luz acorde con el ancho de la vía.

Las nuevas a instalar serán construidas con chapas de aluminio y/o de acero galvanizado revestidas con láminas reflectivas. Para la señalización vertical de las calzadas principales del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO, se deben utilizar láminas reflectivas de alto impacto visual, debiendo ser reemplazadas las existentes a medida que se vayan habilitando las segundas calzadas de los nuevos tramos del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO. La utilización de otro tipo de material debe contar con la aprobación previa del ORGANISMO DE CONTROL.

Todas las señales que se deban emplazar en el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO se ajustarán a lo establecido en el Sistema de Señalización Vial Uniforme (Ley de Tránsito vigente), en el Manual de Señalamiento vigente en la Dirección Nacional de Vialidad, y el Manual de Señalamiento Vial Transitorio para caminos de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires.

La CONCESIONARIA deberá reparar el señalamiento aéreo existente y completarlo según lo establecido en el párrafo anterior. Toda vez que al SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO se le introduzcan modificaciones que den lugar a cambios en el sistema de señalamiento aéreo se deberán implementar, donde sean necesarias, nuevas señales aéreas, y proceder al retiro de las señales y estructuras que hayan perdido vigencia.

La CONCESIONARIA deberá mantener en perfecto estado las estructuras de soporte del señalamiento aéreo, para lo cual se les aplicarán tratamientos antióxidos y pinturas con la periodicidad que resulte necesario.

Las señales deberán estar perfectamente sujetadas a las estructuras de soporte mediante elementos de fijación aptos, debiendo la CONCESIONARIA reparar cualquier rotura o desprendimiento de los dispositivos de sujeción.

Para mantener la uniformidad y preservar la estética de la vía, cuando una estructura de sostén deba ser reemplazada por rotura u obsolescencia, la nueva estructura será de forma y diseño similar a las restantes ya emplazadas.

Para el mantenimiento, conservación y renovación de las señales ubicadas en la estructura es de aplicación lo especificado en el punto señalamiento vertical lateral.

Toda iniciativa de modificaciones, tanto en lo referente a emplazamiento, cuanto a los materiales constitutivos, deberá ser sometida a aprobación del ORGANISMO DE CONTROL.



Los requerimientos efectuados por terceros para el emplazamiento de señales deberán ser expresamente autorizados por el ORGANISMO DE CONTROL y sus costos serán soportados por el solicitante.

REQUISITOS QUE DEBERÁN CUMPLIR LAS LÁMINAS REFLECTIVAS DE CONSTRUCCIÓN PRISMÁTICA.

Las láminas utilizadas en la confección de señales camineras deberán ser de material reflectivo termo adhesivo de primera calidad y de construcción prismática. La lámina reflectiva deberá poseer sello IRAM de cumplimiento con norma ASTM D 4956-01 para las láminas de tipo IX.

a) Consiste en una lámina plástica de policarbonato con elementos, enterrados en la misma, de lentes prismáticos con un patrón distintivo de sellos de diamantes entrelazados y marcas de orientación visibles en la cara de la lámina de superficie lisa.

La lámina debe tener un adhesivo precubierto y protegido por un protector de papel fácilmente removible. La lámina debe ser parte de una familia de productos de componentes compatibles como requisito para la fabricación con imágenes de señales permanentes de control de tráfico.

La superficie no presentará granulaciones, protuberancias, asperezas ni otros defectos salientes, permitiendo la aplicación moderada de ciertos relieves poco profundos y ciertos ribetes y signos.

b) Coeficientes de retrorreflexión **mínimos** para láminas reflectivas de colores viales y colores fluorescentes:

		Coeficiente de Retrorreflexión Mínimo (cd/lux/m²)			
Blanco	-4	30	40		
	0,2	570	215	100	
	0,5	400	150	50	
	1	120	45	25	
Amarillo	-4	30	40		
	0,2	425	160	75	
	0,5	300	112	37	
	1	90	34	19	
Rojo	-4	30	40		
	0,2	114	43	20	
	0,5	80	30	10	
	1	24	9	5	
Verde	-4	30	40		
	0,2	57	21	10	
	0,5	40	15	5	
	1	12	4,5	3	
Azul	-4	30	40		
	0,2	26	10	4,5	
	0,5	18	6,8	1,5	
	1	5,4	2	0,8	
Amarillo limón Fluorescente	ALF	-4	30	40	
	0,2	460	170	80	
	0,5	320	120	40	
	1	96	36	20	



Amarillo Fluorescente

AF	-4	30	40
0,2	340	130	60
0,5	240	90	30
1	72	27	15

**Naranja
Fluorescente**

NF	-4	30	40
0,2	170	64	100
0,5	120	45	50
1	30	15	7

ARTÍCULO 20: SEÑALAMIENTO HORIZONTAL

Se refiere a las líneas y símbolos que se demarcan sobre la calzada. Actualmente se realizan con material termoplástico reflectante con sembrado de microesferas de vidrio, que aplicado por pulverización o extrusión según corresponda, proporciona excelente visualización diurna y nocturna. Asimismo se podrá utilizar otro material para la demarcación de pavimentos ya sea que exista actualmente o pueda surgir en el futuro, en tanto cumpla con los parámetros de calidad exigidos, previa aprobación del ORGANISMO DE CONTROL.

Todas las calzadas nuevas pavimentadas de circulación del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO deberán recibir el correspondiente señalamiento horizontal, para lo cual la CONCESIONARIA deberá someter a la aprobación del ORGANISMO DE CONTROL el respectivo Proyecto de Señalamiento Horizontal, conforme a las Normas de Señalamiento vigentes.

Toda vez que se le introduzcan modificaciones que den lugar a cambios en el señalamiento horizontal, o se ejecuten tareas de conservación o recubrimientos de la calzada que lo afecten, se deberá recomponer de inmediato la integridad y funcionalidad del sistema de señalización, de forma tal que la demarcación permanezca siempre completa y brinde a los usuarios adecuadas condiciones de seguridad. Cuando se deba realizar un repintado se eliminarán previamente los remanentes de la demarcación anterior.

Podrá utilizarse el pintado en frío únicamente como señalamiento provisorio durante la ejecución de obras de repavimentación, debiendo reemplazarse por pintado en caliente inmediatamente terminada la obra de repavimentación del sector.

Se incluye en las condiciones exigibles la reflectancia (condición indispensable para una correcta visibilidad nocturna), y la integridad superficial.

La exigencia de retrorreflectancia durante la vigencia de la CONCESION deberá mantenerse siempre igual o superior a los siguientes valores:

Color blanco: 150 microcandelas/lux/m²

Color amarillo: 120 microcandelas/lux/m²

No se admitirán valores menores a los indicados anteriormente, lo cual motivará la exigencia del repintado del tramo.



Para la aplicación de lo establecido en el párrafo precedente, se procederá a determinar el valor de retrorreflectancia, mediante la utilización del equipamiento y personal necesario que deberá ser aprobado por el ORGANISMO DE CONTROL.

A los efectos de realizar la medición, el ORGANISMO DE CONTROL comunicará fehacientemente a la CONCESIONARIA con TREINTA (30) días corridos de anticipación, la fecha de comienzo de la medición para que ésta tenga previsto la provisión de los equipos necesarios, ya sean dinámicos o estáticos, para realizar las mediciones.

Todos los gastos que demanden las mediciones establecidas estarán a cargo de la CONCESIONARIA, incluyendo los relacionados con la seguridad vial de las tareas.

Cuando sea necesario, previo a la aplicación de la nueva demarcación, se realizará el despintado de los remanentes de la señalización anterior. Los materiales a emplear y la metodología de aplicación deberán responder a las normas de la DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. Si con el transcurso del tiempo surgieran nuevos materiales y/o tecnologías, la CONCESIONARIA podrá presentar mejoras o modificaciones, las que estarán sujetas a la aprobación del ORGANISMO DE CONTROL, sin la cual no se podrán implementar.

Cuando se ejecuten obras que cubran el señalamiento existente se deberá colocar cada TRES (3) kilómetros, mientras perdure tal situación y hasta el momento que se efectúe el señalamiento horizontal definitivo, señales preventivas de 0,75 m por 0,75 m, confeccionadas en láminas reflectivas color naranja y letras y bordes color negro con la leyenda "CALZADA SIN PINTAR", y se deberá, dentro de las 48 hs. de ejecutada la sección diaria de trabajo de repavimentación, demarcar el eje de la calzada. Como se señalara precedentemente, se admitirá para esta pintura provisoria, la utilización de material en frío. Dentro de los DIEZ (10) días de finalizadas las obras en el sector involucrado, se deberá efectuar el señalamiento horizontal definitivo conforme lo establecido en este punto.

En el caso que un sector de señalización horizontal perdiera vigencia, se deberá remover. No se admitirá su repintado en negro para evitar su visualización.

ARTÍCULO 21: BARANDAS DE DEFENSA

Se refiere a los dispositivos destinados a encauzar y contener a los vehículos que, por situaciones de emergencia, puedan abandonar descontroladamente las calzadas de circulación.

La CONCESIONARIA deberá colocar y mantener (por reemplazo o por reparación) el conjunto de barandas de defensa que las razones de seguridad vial impongan para una circulación vehicular y peatonal segura.

Deberán contar con barandas de defensa los sectores que se detallan a continuación:

ANEXO A- CONTRATO CONCESION SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLANTICO

a) Cuando exista presencia de aguas permanentes de más de 0,60 metros de tirante hidráulico y cuyo borde se encuentre a menos de 9 metros del borde de la calzada.

b) Por combinación de altura y pendiente del terraplén:

Se seguirá lo recomendado en el Manual de Prácticas Inadecuadas de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD que hace suyo la Figura 5.1 del Roadside Design Guide de la AASHTO (Enero 1996).

Los valores límites para la incorporación de dichas barandas serán establecidos por el ORGANISMO DE CONTROL.

c) Cuando las cabeceras de las alcantarillas transversales estén ubicadas a menos de TRES (3) metros del borde de calzada.

d) Para proteger cualquier obstáculo rígido y permanente que se encuentre a menos de NUEVE (9) metros del borde de la calzada, en zona rural y semi-rural.

e) Cuando a criterio del ORGANISMO DE CONTROL y/o de la CONCESIONARIA, razones de seguridad así lo requieran.

La CONCESIONARIA deberá emplazar barandas de defensa donde resulte necesario cada vez que se introduzcan modificaciones o se ejecuten obras que determinen la necesidad de las mismas.

En todo momento las barandas de defensa deberán estar completas y en perfectas condiciones de funcionalidad y conservación. Cuando las barandas de defensa sean dañadas por choque o cualquier otra circunstancia deberán ser reemplazadas de inmediato. Cuando se trate de barandas tipo "flex beam" se permitirán el uso de elementos reacondicionados siempre que, a juicio del ORGANISMO DE CONTROL, esos elementos reúnan condiciones técnicas y estéticas semejantes a las exigidas para barandas nuevas.

Todas las barandas, tanto las existentes como las que se repongan, deberán estar provistas de elementos reflectivos para indicar su presencia en horas nocturnas, pudiéndose utilizar arandelas "L" recubiertas de lámina reflectiva para las de tipo "flex beam" o elementos catadióptricos ("ojos de gato") en los restantes tipos de baranda, que irán adosados a las mismas en coincidencia con los respectivos bulones.

Las barandas a emplazar deberán responder a las normas de la DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, admitiéndose que la CONCESIONARIA presente iniciativas de utilización de nuevos elementos de seguridad que cumplan idénticas funciones. En este caso deberán ser previamente aprobados por el ORGANISMO DE CONTROL, requisito sin el cual no podrán ser colocados.

La CONCESIONARIA deberá contar en sus depósitos con suficientes repuestos de los diferentes elementos constitutivos de barandas que le permitan sustituir de inmediato todos aquellos que lo requirieren.

Se deberán adecuar todas las barandas de defensa existentes en puentes a las nuevas normas de seguridad vigentes en la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (MASH 2009).

ARTÍCULO 22: ESPECIFICACIONES TÉCNICAS AMBIENTALES

La CONCESIONARIA deberá producir el menor impacto posible sobre los núcleos humanos, la vegetación, la fauna, los cursos de agua, el aire, el suelo y el paisaje durante la ejecución de los trabajos y actividades, tanto en la etapa de construcción como en la de operación y conservación. Rige para los trabajos, el PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TECNICAS AMBIENTALES GENERALES del Año 2006 y/o modificatorias de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires y en forma supletoria el MANUAL DE EVALUACIÓN Y GESTIÓN AMBIENTAL DE OBRAS VIALES (MEGA), D.N.V., 1993, sus reglamentarias, complementarias y/o modificatorias, y la Legislación Ambiental Nacional, Provincial y/o Municipal de aplicación vigente según corresponda.

La CONCESIONARIA obtendrá los permisos ambientales y de utilización, aprovechamiento o afectación de recursos correspondientes. Está facultada para contactar las autoridades ambientales para obtener los permisos ambientales necesarios.

La CONCESIONARIA deberá presentar al ORGANO DE CONTROL, previo al inicio de los trabajos el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) correspondiente al Proyecto Ejecutivo y un Plan de Manejo Ambiental para las etapas de construcción, operación y conservación, además de un detalle de todos los permisos y licencias requeridos para la obra que ejecute y que no sean suministrados por el ORGANO DE CONTROL y que se requieran para ejecutar los trabajos.

Para la confección del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto Ejecutivo, se utilizarán como base el PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TECNICAS AMBIENTALES GENERALES del Año 2006 y/o modificatorias de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires y en forma supletoria el MANUAL DE EVALUACIÓN Y GESTIÓN AMBIENTAL DE OBRAS VIALES (MEGA), D.N.V., 1993 Versión Actualizada.

Las recomendaciones técnicas ambientales que surjan del EIA serán incorporadas al proyecto ejecutivo.

ARTÍCULO 23: CONDICIONES DE TRANSITABILIDAD

La CONCESIONARIA deberá disponer en el marco de las obligaciones específicas asumidas en el CONTRATO de los medios que le permitan asegurar la continuidad de la circulación vehicular en el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO. En el caso que la interrupción de la circulación se deba a razones

ANEXO A- CONTRATO CONCESION SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLANTICO

de falta de visibilidad regirá lo establecido en el MANUAL DE PROCEDIMIENTOS Y/O CONTINGENCIAS.

TRES (3) meses posteriores a la TOMA DE POSESION, la CONCESIONARIA deberá presentar a la aprobación del ORGANO DE CONTROL un MANUAL DE PROCEDIMIENTOS Y/O CONTINGENCIAS, en el que definirá la organización, los procedimientos, el equipamiento, los recursos humanos dependientes de la CONCESIONARIA que afectará, y los roles y funciones que tendrán en el esquema de funcionamiento del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO. Este Manual deberá ser redactado de manera detallada, dando respuesta particular a las distintas necesidades originadas en la explotación del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO, y se irá actualizando treinta (30) días antes de la habilitación de cada tramo constitutivo de la obra.

A partir de la presentación del MANUAL DE PROCEDIMIENTOS el ORGANO DE CONTROL dispondrá de un plazo de tres (3) meses para su observación o aprobación. En caso de observarlo le fijará al CONCESIONARIO el plazo para la nueva presentación. Para las actualizaciones dicho plazo se reduce a Treinta (30) días.

Sin embargo, en caso de fuerza mayor o caso fortuito debidamente constatado la CONCESIONARIA podrá interrumpir parcial o totalmente la circulación en la AUTOVIA, de acuerdo a lo establecido en el MANUAL DE PROCEDIMIENTOS Y/O CONTINGENCIAS, sin que resulte responsable por ello. A tal fin deberá informar previamente al ÓRGANO DE CONTROL y adoptar todo tipo de disposiciones para informar debidamente a los usuarios y para restablecer la circulación lo más rápidamente posible. En esos casos la CONCESIONARIA elevará al ÓRGANO DE CONTROL un Informe detallado.

La CONCESIONARIA deberá, en estas circunstancias, implementar las previsiones del REGLAMENTO DE EXPLOTACION Y DEL USUARIO, que como ANEXOS E y F integran el presente Contrato.

ARTÍCULO 24: CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO

24.1. TAREAS DE CONSERVACION

La CONCESIONARIA deberá ejecutar todos los trabajos de conservación en el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO, tales como bacheo, toma de grietas y fisuras con asfaltos modificados; texturizados, fresados, microaglomerados en frío y lechadas asfálticas parciales; corte de pastos y malezas; perfilado de banquetas, taludes y zonas marginales; limpieza, conservación y desembanque de desagües, alcantarillas y obras de arte mayores; conservación de bosquecillos; limpieza de la zona de camino; limpieza y reposición de señales camineras; conservación de la demarcación horizontal; reparación y reposición de barandas de defensas; reparación, reposición y pintado de columnas de alumbrado; reposición de lámparas y luminarias; conservación de semáforos y postes SOS; despeje de obstáculos en calzada; reposición de alambrados; y toda otra tarea que resulte necesaria para que el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO brinde al usuario adecuadas condiciones de seguridad vial y confort.

ANEXO A- CONTRATO CONCESION SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLANTICO

Cabe destacar que esta lista es sólo indicativa, ya que la responsabilidad de la CONCESIONARIA es cumplir con las condiciones exigidas, para lo cual requerirá ejecutar estas y otras actividades y preparar sus normas. La CONCESIONARIA no podrá invocar omisiones en este listado para no llevar a cabo tareas que resulten imprescindibles para la correcta conservación del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO.

La CONCESIONARIA recibirá las rutas que integran el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO en el estado en que se encuentren.

Todo trabajo de conservación necesario realizar para cumplir con las exigencias contractuales y que por su naturaleza sea responsabilidad de la CONCESIONARIA, deberán iniciarse a partir de la TOMA DE POSESIÓN.

24.2. Equipamiento para ejecutar la conservación y mantenimiento

La CONCESIONARIA deberá contar con todos los equipos, mano de obra, herramientas y materiales necesarios para cumplir con las exigencias de conservación y mantenimiento establecidas en el presente Pliego y los restantes documentos que integran el CONTRATO.

24.3. Conservación de obras de arte mayores y menores

La CONCESIONARIA deberá mantener permanentemente limpias y sin obstrucciones las secciones de escurrimiento de la totalidad de las alcantarillas transversales y longitudinales y obras de arte mayores y menores existentes dentro de la zona de camino y las previstas construir durante el plazo de la CONCESION.

En lo que respecta a las obras de arte existentes y dado que recibirá las mismas en las condiciones en que se encuentran, se realizarán todos los trabajos de restauración necesarios, que coloquen a la estructura en normales condiciones de funcionamiento y conservación (limpieza y/o reposición de juntas y apoyos, reparación de socavaciones, ya sea en los cauces o en los conos de defensa, pintado de barandas y veredas, reparación o restitución de la carpeta de desgaste, etc.).

Se llevarán a cabo, periódicamente, los trabajos necesarios para mantenerlas en condiciones óptimas de funcionamiento y su calzada satisfacer las exigencias establecidas en el presente ANEXO.

En los puentes sobre cauces de agua, la CONCESIONARIA deberá realizar cada 5 años y a partir del primer año de CONCESION inclusive, batimetrías para registrar los niveles de fondo en perfiles a ambos lados del puente. Se mantendrá un archivo ordenado de estas batimetrías indicando en cada caso las cotas y tipo de fundación, la fecha de realización de las mediciones y el correspondiente nivel de las aguas. En el caso de crecientes importantes, se realizarán batimetrías adicionales a las anuales y serán informadas al ORGANISMO DE CONTROL.

La CONCESIONARIA deberá presentar un informe anual sobre el estado de las obras de arte mayores (de acuerdo a los Formularios que posee el ORGANO DE CONTROL) y los trabajos de mantenimiento y conservación realizados. Este informe incluirá las planillas de las batimetrías mencionadas en el párrafo previo y todas las observaciones sobre el estado del puente que se consideren de importancia e incluirá una propuesta de solución, en caso de ser necesario. El ORGANO DE CONTROL, en caso de detectarse fallas de conservación, intimará a la CONCESIONARIA para que realice los trabajos correctivos necesarios, cuyo plazo dependerá de la gravedad que revista la falla encontrada.

Todas las obras de arte deberán estar correctamente señalizadas.

24.4. Conservación de desagües

La CONCESIONARIA deberá efectuar la conservación de todos los desagües ubicados dentro de la zona de camino tanto a cielo abierto como entubados. En lo que respecta a los desagües a cielo abierto deberá efectuar la corrección del perfil transversal y longitudinal existente, de manera que se logre el correcto escurrimiento de las aguas con el fin de evitar daños al camino y/o peligro a los usuarios del mismo y/o vecinos frentistas, salvo que la traza atraviese, ollas, bañados o cuencas cerradas.

La CONCESIONARIA realizará todas las gestiones necesarias ante organismos municipales, provinciales y nacionales para mejorar el funcionamiento de los desagües ubicados próximos a la zona de camino, que incidan en el sistema de drenajes propio de la ruta concesionada.

Deberá efectuar periódicas limpiezas para evitar embanques, sedimentaciones, crecimiento de malezas. En los casos de cunetas revestidas deberá realizar la permanente reparación y/o reposición del material con que están construidas (lajas, hormigón, etc.).

En lo que respecta a los desagües entubados, además de las tareas de limpieza y desobstrucción, deberá realizar la reposición y/o reparación de caños rotos, daños en cámaras de inspección o tapas de las mismas, sumideros y toda otra tarea que haga al correcto funcionamiento del desagüe y a la seguridad vial de los usuarios.

En las estaciones de peaje, se colocarán Estaciones Pluviométricas que produzcan información de valores de intensidad de precipitación (Pluviógrafos). El tipo de estación pluviométrica a instalar deberá ser aprobada previamente por el ORGANO DE CONTROL. La información obtenida en las Estaciones Pluviométricas, deberá ser procesada, resumida y tratada estadísticamente, generando informes impresos y en soporte magnético. Tendrá además sensores que permitan la medición de temperatura, humedad, presión barométrica, velocidad y dirección del viento.

Mensualmente la CONCESIONARIA elevará copia de dicha información al ORGANO DE CONTROL.



Como mínimo, dicha información estadística proporcionará valores medios diarios, mensuales y anuales para cada parámetro.

ARTÍCULO 25: CORTE DE PASTOS Y MALEZAS

Se deberá mantener permanentemente cortado el tapiz vegetal en toda la superficie de la zona de camino, incluyendo taludes, contrataludes, zanjas de desagües, bajo baranda de seguridad, alrededor de señales camineras y mojones, cunetas, obras de arte, accesos en zona de camino, etc. En zonas inundadas, esteros, bañados, etc., donde los equipos convencionales no pueden operar, deberán cortarse el pasto y las malezas dos veces por año como mínimo con equipos apropiados (desbrozadoras manuales, etc.).

En aquellos sectores donde por razones ambientales, estéticas o de otro orden, el ORGANISMO DE CONTROL considere que no es necesario efectuar estos dos cortes, los mismos no deberán ejecutarse. El pasto y las malezas en ningún momento del año deberán superar los 0,15 m de altura sobre el nivel del suelo en banquetas y taludes y no deberán superar los 0,30 m en las zonas comprendidas entre el pie del talud y el alambrado, exceptuando zanjas de desagües que deberán cumplir con lo especificado en el ARTÍCULO 24.4 del presente ANEXO.

Para el caso que en determinadas épocas del año existan tramos o áreas con alta peligrosidad por ocurrencia de incendios de pastos y malezas, se deberán intensificar los cortes a efectos de prevenir o evitar incendios.

Queda absolutamente prohibida la siembra de especies y/o forestación de valor comercial, toda quema de pastos y malezas, así como el producto de su corte, dentro de la zona de camino, bosquecillos o terrenos de la REPARTICION, debiendo recolectarse el producto del corte cuando exista el peligro de que se prenda fuego o pueda crear inconvenientes al tránsito o a terceros.

La CONCESIONARIA deberá adoptar las medidas preventivas necesarias para evitar la propagación de incendios accidentales dentro de la zona de camino, debiendo disponer de los elementos preventivos necesarios para controlar el inicio de un posible incendio, no inhibiendo ello la acción de los bomberos una vez producido éste. No obstante lo cual, de producirse un incendio en la zona de la AUTOVIA, que produzca daños en el tapiz vegetal, pastos y/o árboles, estos deberán ser repuestos de inmediato.

La CONCESIONARIA deberá usar equipos adecuados para el corte de pastos y malezas que no ocasionen inconvenientes o perjuicios a los usuarios, a los frentistas o al camino.

ARTÍCULO 26: LIMPIEZA GENERAL DEL TRAMO

Toda la superficie de la zona de camino deberá estar permanentemente libre de escombros, recipientes en desuso, basura en general (trapos, papeles, bolsas, etc.), partes mecánicas, sustancias grasosas que dificulten la adherencia al pavimento, aceites, cauchos, carrocerías y todo tipo de residuos de cualquier naturaleza.

La CONCESIONARIA mantendrá en forma permanente la Zona de Camino libre de elementos no autorizados.

El producto de la limpieza se trasladará a lugares con debida habilitación, según la legislación jurisdiccional vigente, para su posterior tratamiento y/o disposición final.

La CONCESIONARIA no depositará ningún material en terrenos de propiedad privada sin la previa autorización del dueño, debidamente ejecutada, protocolizada.

ARTÍCULO 27: MANTENIMIENTO DE LOS BOSQUECILLOS

Todos los grupos de árboles y/o bosquecillos y/o arbustos y/o herbáceas existentes o nuevos previstos plantar, que se encuentren en la zona de camino, deberán ser mantenidos adecuadamente, como asimismo los predios adyacentes al mismo, propiedad de la REPARTICION, y las instalaciones que eventualmente existieran en ellos. El uso de herbicidas deberá respetar lo prescrito por la legislación vigente referida a agroquímicos. A los fines de garantizar la seguridad de los usuarios y operarios, durante los trabajos de mantenimiento se deberá disponer de la señalización pertinente.

La CONCESIONARIA deberá realizar el corte de pastos y malezas dentro de los bosquecillos y alrededor de los mismos y su limpieza general. El pasto dentro de los bosquecillos tendrá una altura máxima de 0,15m.

En zonas con alta peligrosidad de incendios, la CONCESIONARIA deberá realizar una arada o rastreada contra fuego de aproximadamente 10m de ancho alrededor de los bosquecillos. Deberá tener la precaución de no alterar el libre escurrimiento de las aguas en la zona de camino. Todas las plantas malogradas por cualquier motivo (robo, hurto, muerte por falta de mantenimiento, incendios, plagas, etc.) deberán reponerse en la temporada siguiente apta para plantar.

Todos los ejemplares existentes o que se planten, ya sea que estén aislados o que conformen un bosquecillo deberán tener un adecuado mantenimiento (riego, control de plagas, etc.). Se deberán podar ramas secas o enfermas como asimismo se efectuarán podas de formación para que quede la copa equilibrada cuando por cualquier motivo se corten o desprendan ramas grandes.

ARTÍCULO 28: MANTENIMIENTO Y PROTECCIÓN DE TALUDES

La CONCESIONARIA deberá mantener el perfil del talud del terraplén, realizando todas las tareas que sean necesarias con el fin de evitar erosiones y/o deslizamientos.

En caso de que éstos se produzcan, deberá proceder a su rápida reparación.

ARTÍCULO 29: INFORMES MENSUALES, ANUALES Y EXTRAORDINARIOS

La CONCESIONARIA deberá entregar al ORGANISMO DE CONTROL los siguientes informes:

Informes mensuales:

- Informe del Control de Cargas indicando ubicación, sentido, causas, hora y otros datos relevantes que pueda solicitar el ORGANISMO DE CONTROL.
- Información estadística de accidentes, incidentes diarios y animales sueltos, indicando ubicación, sentido, causas, hora y otros datos relevantes que pueda solicitar el ORGANISMO DE CONTROL.
- Información estadística de auxilios prestados a los usuarios y las correspondientes planillas de accidentes de acuerdo al formato que solicite el Organismo de Control.
- Informe de tránsito, clasificación por categoría, sentido, tránsito pasante, pagante, en cada estación de peaje.
- Informe relativo a la atención de los USUARIOS (número, naturaleza de la gestión, calidad de usuario, etc.) y el trámite dado a los reclamos y denuncias realizados, que servirán a fines estadísticos, Informes de recaudación discriminados por estación, indicando ingresos en vía, fuera de vía y sede central. Deberá presentar al ORGANISMO DE CONTROL y a la AUTORIDAD REGULATIVA la Planilla de cálculo correspondiente al aporte realizado a los mismos.
- Informe de las tareas de conservación ejecutadas, con la indicación de materiales, mano de obra, y precios unitarios incurridos, etc.
- Datos obtenidos de las estaciones meteorológicas.

Estos informes deberán contener los datos medidos hasta el último día del mes anterior al de la fecha de presentación. La información deberá ser entregada en medios magnéticos y en el formato que establezca el ORGANISMO DE CONTROL dentro de los primeros quince (15) días del mes inmediato siguiente.

Otros informes anuales:

- Concluido cada año calendario durante el plazo de CONCESIÓN y antes del 31 de Enero del año calendario siguiente, la CONCESIONARIA deberá presentar ante el ORGANISMO DE CONTROL Informes Anuales correspondientes a cada uno de los aspectos indicados anteriormente, en los que resumirá la información producida en el período anual transcurrido.
- Sobre el estado de las obras de arte mayores y de los trabajos de mantenimiento y conservación realizados.
- Batimetrías en los cursos de agua con puentes (cada tres años).
- Inventario actualizado.
- Evaluación de estado de las calzadas, Índice de Estado y de Serviciabilidad Presente.
- Evaluación deflectométrica de todo el corredor cada 3 (tres) años.

La CONCESIONARIA deberá presentar al ORGANISMO DE CONTROL y a la AUTORIDAD REGULATIVA un resumen anual referido a la atención brindada a los USUARIOS.

Además de los informes señalados el ORGANISMO DE CONTROL podrá establecer el formato más conveniente para los distintos Informes Mensuales y Anuales.

ARTÍCULO 30: DEPENDENCIAS E INMUEBLES QUE INTEGRAN LA UNIDAD DE AFECTACION AL SERVICIO

La CONCESIONARIA se hará cargo hasta el fin de la Concesión de la totalidad de los gastos que demande el mantenimiento y pago de los servicios e impuestos de las propiedades que le fueran cedidas por la Provincia.

Si la CONCESIONARIA deseara realizar mejoras en las instalaciones existentes, las mismas deberán ser sometidas previamente a la autorización del ÓRGANO DE CONTROL y al finalizar la CONCESION no se reconocerá ningún tipo de resarcimiento económico a favor de la CONCESIONARIA.

ARTÍCULO 31: PROVISIÓN DE MOVILIDAD Y OFICINAS POR LA CONCESIONARIA

La CONCESIONARIA deberá suministrar durante todo el período de la CONCESION y hasta TRES (3) meses posteriores al vencimiento del plazo, las oficinas, movilidades y equipamiento en general, que se detallan en el ANEXO B.

ARTÍCULO 32: CONTRATACION DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

En la contratación de los servicios complementarios, los municipios por cuya jurisdicción atraviesan las rutas concesionadas, tendrán, dentro de su jurisdicción, preferencia de contratación a iguales condiciones de calidad, plazo y precio.

CAPÍTULO II: EXPLOTACIÓN DE LA CONCESION Y SERVICIOS AL USUARIO

ARTÍCULO 1: REGLAMENTO DE EXPLOTACIÓN, REGLAMENTO DEL USUARIO Y MANUAL DE CONTINGENCIAS

1.1. REGLAMENTO DE EXPLOTACIÓN: La CONCESIONARIA deberá cumplir con lo dispuesto en el Reglamento de Explotación del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLANTICO que apruebe la AUTORIDAD DE APLICACIÓN y forma parte del CONTRATO.

En el Reglamento de Explotación se establecen las normas y principios que regularán el uso y la explotación del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLANTICO otorgado en concesión, según lo establecido en el CONTRATO.

1.2. REGLAMENTO DEL USUARIO: La CONCESIONARIA deberá cumplir con lo establecido en el Reglamento del Usuario donde se disponen las normas y principios en relación al Usuario del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLANTICO otorgado en concesión.

1.3. MANUAL DE PROCEDIMIENTOS Y/O CONTINGENCIAS: La CONCESIONARIA deberá presentar, a los SESENTA (60) días corridos contados a partir de la firma del contrato, los procedimientos para afrontar eventuales emergencias (Manual de Procedimientos y/o Contingencias). La AUTORIDAD DE APLICACIÓN, con intervención del ORGANO DE CONTROL aprobará el Manual

ANEXO A- CONTRATO CONCESION SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLANTICO

de Procedimientos y/o Contingencias que se aplicará en el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLANTICO.

ARTÍCULO 2: SISTEMA DE PERCEPCIÓN DE PEAJE

2.1. Sistema de cobro

Se aplicará un sistema abierto, vale decir que todos los usuarios abonarán la tarifa establecida para la categoría de sus respectivos vehículos, cada vez que traspongan una Estación de Peaje, independientemente del recorrido que vayan efectivamente a realizar en el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO.

Las Estaciones de Peaje deberán operar como mínimo con lo siguiente:

- Vías Manuales: en éstas el usuario pagará en efectivo el importe correspondiente a su categoría.

- Vías con cobro mediante identificación automática de vehículos (IAV): éstas permitirán el control del paso de los mismos y de facturación del peaje sin que los usuarios se detengan en la barrera.

El sistema IAV a instalar deberá ser prepago ó postpago, tendiendo a la compatibilización con los que están instalados en el resto de las concesiones.

-Vías Mixtas: los usuarios podrán pagar en efectivo, mediante identificación automática de vehículos o con tarjeta magnética ("SUBE").

El sistema que se instale deberá contar con la aprobación del ORGANO DE CONTROL.

2.2. Sistema de contralor para el usuario

La CONCESIONARIA adoptará las medidas necesarias para que todos los servicios inherentes a la explotación vial se presten en forma ininterrumpida y con elevado nivel de eficiencia, a cuyo efecto deberá disponer de las instalaciones, del personal y del equipamiento necesario.

Cada estación de peaje contará con un ejemplar del Reglamento de Explotación, del Reglamento del Usuario y un Libro de Quejas rubricados por el ORGANO DE CONTROL a disposición del usuario, y deberá informarse a los usuarios sobre su existencia a través de carteles colocados en cada cabina de peaje, con el formato y ubicación que indique el ORGANO DE CONTROL. Toda queja asentada en dicho libro deberá ser puesta en conocimiento del ORGANO DE CONTROL, dentro de los DIEZ (10) días de realizada, juntamente con el descargo que realice la CONCESIONARIA.

La falta de los libros y/o la omisión de informar a los usuarios sobre su existencia a través de carteles colocados en la plaza de peaje, será considerada falta grave y dará lugar a la aplicación de las penalidades correspondientes.

2.3. Tiempos máximos de espera en cada barrera

La CONCESIONARIA deberá operar el sistema de forma tal que en ninguna estación de peaje el tiempo transcurrido entre el momento en que el usuario se posiciona en el carril de pago y el momento en que se realiza el mismo, supere los siguientes tiempos:

- CUATRO (4) minutos para vías exclusivas para automóviles.
- SEIS (6) minutos para vías de tránsito mixto.

El número máximo de vehículos detenidos en una fila para el pago de peaje no podrá exceder, en ningún caso, los VEINTE (20) vehículos.

En caso de que la capacidad de operación de una barrera de peaje sea superada por la demanda, se liberará el paso hasta que la operación pueda realizarse con ajuste a los tiempos máximos de espera y de longitud de cola estipulados. El paso de los vehículos bajo esta circunstancia, deberá quedar registrado en el sistema de la CONCESIONARIA (horario y la categoría de vehículo).

2.4. Colocación de cabinas auxiliares

Para los casos en que se eluda el paso por las estaciones de peaje, utilizando caminos rurales, comunales, provinciales, huellas o senderos, la CONCESIONARIA podrá solicitar al ORGANISMO DE CONTROL autorización para colocar cabinas de peaje adicionales móviles en los extremos de los caminos utilizados, a fin de cobrar el peaje a aquellos vehículos que, ingresando por un extremo, retomen el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO por el otro.

Las cabinas móviles a instalar deberán mantener iguales condiciones operativas e informáticas que las cabinas de peaje centrales, asegurando idénticos procedimientos de control que los verificados en las originales, como así también el suministro de la información allí producida.

Solo se podrá instalar cabinas auxiliares si previamente se cuenta con autorización expresa del ORGANISMO DE CONTROL.

2.5. Estaciones de Peaje. Descripción

La CONCESIONARIA deberá mantener las estaciones de peaje existentes y que se describen en el ANEXO B, asegurando en todo momento, que los sistemas informáticos de recolección de datos y los circuitos habilitados para las interfaces con los procesos administrativos y contables de ingresos y facturación, garanticen la confiabilidad de la información que generan.

La AUTORIDAD DE APLICACIÓN, con intervención del ORGANISMO DE CONTROL podrá dictar e imponer normas en la materia, acordes con el desarrollo tecnológico y las necesidades, que, en materia tarifaria, surjan en cada momento.

Todas las Estaciones de Peaje deberán mantener iguales condiciones operativas e informáticas, asegurando idénticos procedimientos de validación y control, y uniformidad en el suministro de la información allí producida. Vale decir que exista un único sistema de percepción de Peaje en toda la CONCESION.

La CONCESIONARIA deberá presentar ante el ORGANO DE CONTROL los manuales técnicos y operativos del Sistema (en idioma castellano), los que serán reemplazados ante cada modificación o actualización que se produzca sobre los mismos.

El equipamiento a utilizar deberá garantizar facilidad, flexibilidad y economía en la operación de pago, además de confiabilidad, exactitud y rendimiento. La CONCESIONARIA tendrá la responsabilidad de que el equipamiento que compone el total del sistema de percepción del peaje no se torne obsoleto.

El Sistema de Percepción, deberá registrar el paso de todos los vehículos, tanto pasantes como pagantes, que circulen por todas las vías de cada Estación de Peaje, incluyendo a aquellos vehículos que circulen por vías de escape.

En el registro del paso de un vehículo, deberá registrarse la forma de pago utilizada en la percepción de la tarifa.

Deberá existir en cada una de las estaciones de peaje una consola de control, a la cual podrá tener acceso el ORGANO DE CONTROL en todo momento que se requiera.

Desde la misma se deberá poder visualizar todo lo que acontece en tiempo real en todas las vías de la estación de peaje, debiéndose poder generar reportes estadísticos y listados de tránsito individual, por categoría, concepto tarifario y forma de pago para cada una de las cabinas de cobro.

Todas las estaciones de peaje deberán contar con cámaras para filmación en cada una de sus vías.

Dichas cámaras deberán poder filmar en forma ininterrumpida a los vehículos pasantes por la vía, y almacenar dicha información durante un lapso mínimo de TREINTA (30) días.

Cada estación de peaje deberá contar con fuentes ininterrumpidas de alimentación (UPS) y un generador de energía eléctrica, no debiéndose producir interrupción alguna del sistema informático (vías y oficina de supervisión) o de las cámaras durante la transmisión al sistema de emergencia.

El ORGANO DE CONTROL contará a su vez en tiempo real con una computadora Terminal para control con toda la información de todas las estaciones de peaje.

2.6. Previsiones para casos de alteraciones en los mecanismos de cobro de peaje implantados

El software a utilizar deberá poseer la capacidad de detectar fallas en cualquier parte del sistema (hardware de la vía, equipos de comunicación o equipo central) y comunicarlo al centro de mantenimiento, a través de señales sonoras y de la indicación en pantalla del tipo y ubicación de la falla.

Las fallas en el hardware, software o comunicación en una vía o en la computadora central no deberán afectar la normal operación de las demás vías, por lo que los sistemas de control en cada una de ellas deberán ser autónomos.

En caso de contingencias, ante la imposibilidad de registración en el Sistema, durante un tiempo determinado, deberá existir un procedimiento a ejecutar en el momento de su reestablecimiento, mediante el cual se recupere la información del periodo de falla en los archivos de tránsito individual.

2.7. Ubicación de las estaciones de peaje

Las estaciones de peaje correspondientes al SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO se detallan en el ANEXO B.

Si por razones de operatividad y o tecnología se debieran cambiar las configuraciones de los peajes, la Concesionaria fundará los requerimientos sobre la base de mejorar el sistema de cobro y control, y deberá dar intervención a la AUTORIDAD DE APLICACIÓN y al ÓRGANO DE CONTROL.

2.8. Servicios complementarios que se deberán brindar en las Estaciones de Peaje

La CONCESIONARIA deberá brindar en las áreas ocupadas por las Estaciones de Peaje los siguientes servicios:

- Sanitarios para damas y para caballeros, debidamente identificados, incluyendo la posibilidad de su uso para personas con necesidades especiales con acceso a través de rampas, de acuerdo con lo establecido en el ANEXO B. Los mismos deberán encontrarse higienizados y abastecidos de todos los insumos necesarios permanentemente y funcionando las VEINTICUATRO (24) horas del día, durante todo el año.

- Oficinas de Atención al Usuario, en cada estación de Peaje la cual debe reunir las características indicadas en el ANEXO B. La Oficinas serán atendidas por personal capacitado, donde se brindará atención al USUARIO en el horario de 8 a 20 horas de lunes a viernes durante todo el año. En cada Estación de Peaje deberá existir un ejemplar del REGLAMENTO DE EXPLOTACIÓN, REGLAMENTO DEL USUARIO y un Libro de Quejas y Sugerencias, rubricados por el ÓRGANO DE CONTROL, a disposición de los USUARIOS las VEINTICUATRO (24) horas del día, durante todo el año. Asimismo, la existencia y disponibilidad del Libro de Quejas y Sugerencias deberá ser informada a los USUARIOS mediante cartelería ubicada en cabinas y Estaciones de Peaje con el formato indicado por el ÓRGANO DE CONTROL.

- Oficina para el Órgano de Control: se deberá contar con una oficina para uso exclusivo del ORGANOS DE CONTROL en los peajes de Samborombon y Maipú, la cual debe reunir las características indicadas en el ANEXO B.

- Botiquines de primeros auxilios en las estaciones de peaje.
- Contará con rampas de accesos para personas discapacitadas en todas las instalaciones de servicio al público.
- Sector para estacionamiento, previendo un sector para discapacitados.
- Provisión de agua potable o dispenser de agua fría/caliente.

2.9. Propiedad del Concedente

Las instalaciones, sistemas y equipamiento de las Estaciones de Peaje y Pesaje quedarán en propiedad del CONCEDENTE, así como también toda otra instalación que la CONCESIONARIA realizare para la explotación de la CONCESION, una vez extinguida la misma por cualquier causa.

ARTÍCULO 3: TARIFAS. CATEGORÍAS DE LOS VEHÍCULOS

3.1. Cuadro tarifario

Entiéndase por cuadro tarifario a las distintas tarifas según categorías y Estaciones de Peaje del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO.

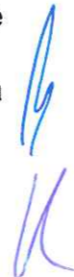
A continuación se detalla el cuadro tarifario y las escalas tarifarias que entrarán en vigencia una vez aprobado el presente CONTRATO DE CONCESIÓN en cada Estación de Peaje.

(En pesos, con IVA, redondeo y agregado tarifario)

ESTACIONES DE PEAJE	Bonif.1	CAT. 1	CAT. 2	CAT. 3	CAT. 4	CAT.5	CAT. 6
SAMBOROMBON	\$60	\$75	\$150	\$150	\$225	\$300	\$375
LA HUELLA	\$60	\$75	\$150	\$150	\$225	\$300	\$375
GRAL. MADARIAGA	\$25	\$35	\$65	\$65	\$95	\$125	\$155
MAR CHIQUITA	\$28	\$35	\$70	\$70	\$105	\$140	\$170
MAIPU	\$60	\$75	\$150	\$150	\$225	\$300	\$375

% SOBRE LA TARIFA BASICA

- Estación de Peaje SAMBOROMBON (Ruta Provincial N° 2 = 1 tarifa básica
- Estación de Peaje MAIPU (Ruta Provincial N°2) = 1 tarifa básica
- Estación de Peaje LA HUELLA (Ruta Provincial N° 11) = 1 tarifa básica
- Estación de Peaje GRAL. MADARIAGA (Ruta Provincial N° 74) = 0.42 de tarifa básica
- Estación de Peaje MAR CHIQUITA (Ruta Provincial N° 11) = 0.46 de tarifa básica



- Estas proporciones en algunos casos por cuestiones de falta de cambio se ven modificadas con el redondeo. No obstante ello en las sucesivas actualizaciones deberá mantenerse el porcentaje correspondiente sobre la tarifa básica, de acuerdo a lo anteriormente previsto.

A continuación se incluye el Cuadro Tarifario que resultará de aplicación a partir del inicio de la temporada baja del año 2017, manteniendo los porcentajes sobre la tarifa básica estipulados en el apartado anterior.

(En pesos, con IVA, redondeo y agregado tarifario)

ESTACIONES DE PEAJE	Bonif.1	CAT. 1	CAT. 2	CAT. 3	CAT. 4	CAT.5	CAT. 6
SAMBOROMBON	\$72	\$90	\$180	\$180	\$270	\$360	\$450
LA HUELLA	\$72	\$90	\$180	\$180	\$270	\$360	\$450
GRAL. MADARIAGA	\$30	\$40	\$75	\$75	\$115	\$150	\$190
MAR CHIQUITA	\$35	\$45	\$85	\$85	\$125	\$165	\$205
MAIPU	\$72	\$90	\$180	\$180	\$270	\$360	\$450

Estos valores tarifarios están calculados al mes anterior a la TOMA DE POSESION y serán actualizados por los mecanismo establecidos en los artículos 8.2 y 8.3 del CONTRATO DE CONCESION y este ANEXO, mediante Resolución de la Autoridad de Aplicación

3.2. Categoría de los vehículos.

Los vehículos abonarán en cada barrera de peaje, la tarifa que corresponda a su respectiva categoría, según la siguiente clasificación:

Categorías Descripción

Categoría 1 Vehículos de hasta 2,10m de altura, sin rueda dual

Categoría 2 Vehículos de hasta 2 ejes y más de 2,10m de altura o rueda dual

Categoría 3 Vehículos de más de 2 ejes y hasta 4 y menos de 2,10m de altura o rueda dual

Categoría 4 Vehículos de más de 2 ejes y hasta 4 y más de 2,10m de altura o rueda dual

Categoría 5 Vehículos de más de 4 ejes y hasta 6 o rueda dual

Categoría 6 Vehículos de más de 6 ejes de más de 2,10m de altura o rueda dual



Los vehículos con dimensiones y cargas extraordinarias deberán contar con el permiso excepcional otorgado por la DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.

La tarifa bonificada se aplica sobre la tarifa correspondiente a la Categoría 1, a través de una bonificación selectiva durante el periodo de temporada baja, entre las 12 horas de los días lunes y las 12 horas de los días viernes, excepto los días feriados y fines de semana largos en que se aplicará la tarifa básica desde las 12 horas del día laborable inmediato anterior hasta las 12 horas del día laborable inmediato posterior.

La temporada baja tendrá comienzo el primer día hábil posterior a la culminación de la Semana Santa y se extenderá al 15 de diciembre de cada año, excepto vacaciones de invierno.

3.3. Tarifas diferenciales

El cuadro tarifario aprobado representará los valores máximos que podrá cobrar la CONCESIONARIA

La Concesionaria está obligada a otorgar ABONOS. Para lo cual el propietario del vehículo deberá tener residencia permanente y domicilio en una de las siguientes localidades y/o Partidos:

a) Samborombón (fuera de los límites establecidos como exentos), localidad de Chascomús o Lezama para acceder al abono de la Estación de Peaje Samborombón.

b) Localidades de Maipú y General Guido para acceder al abono de la Estación de Peaje de Maipú.

c) Partidos: Municipio de La Costa, Pinamar, Villa Gesell, Gral. Lavalle, Madariaga y Mar Chiquita para acceder al abono de las Estaciones de Peaje de La Huella, Mar Chiquita y Gral. Madariaga.

d) Se permitirá el acceso al abono a aquellas personas que residiendo en otros lugares, trabajen en algunas de las localidades mencionadas en los puntos a), b) y c) y deban pasar por la estación de peaje para llegar a su trabajo.

Características y requerimientos para el abono:

e) El valor del abono local será el equivalente a diez (10) veces el valor de la tarifa CATEGORÍA 1 de la estación de peaje SAMBOROMBON lo que permitirá un máximo de doscientas (200) pasadas con un plazo máximo de ciento veinte (120) días corridos.

f) Cuando el abono haya caducado o esté próximo a hacerlo, el usuario podrá renovarlo bajo las mismas condiciones que se expresan en el punto anterior. No se permitirá el paso por la estación en calidad de abonado cuando el abono se encuentre vencido.

g) Se utilizará un dispositivo (TAG) que irá adherido al parabrisas del vehículo del lado interno. El paso por la estación se deberá realizar exclusivamente con dicho vehículo y por la vía habilitada a tal efecto, que estará señalizada convenientemente.

h) El TAG se otorgará sin cargo a los actuales abonados locales, que ya posean el dispositivo habilitante para el paso por la estación de peaje.

La documentación a presentar por el propietario del vehículo se especifica en el ANEXO B y en el REGLAMENTO DEL USUARIO, que como ANEXO F forma parte del presente CONTRATO.

La CONCESIONARIA podrá además, aplicar otras tarifas inferiores a las máximas establecidas en cada Estación de Peaje, mediante bonificaciones, como también por diferentes horarios, fijadas en consideración a situaciones objetivas. Para ello no requerirá autorización previa aunque deberá comunicarlo al ÓRGANO DE CONTROL, a la AUTORIDAD REGULATORIA y a la AUTORIDAD DE APLICACIÓN, así como a los usuarios. Únicamente se podrá deber a falta de cambio. La rebaja tarifaria adoptada no generará, en ningún caso, derecho a reclamo alguno por parte de la CONCESIONARIA al CONCEDENTE, vinculado en la disminución de sus ingresos.

ARTÍCULO 4: EXCEPCIONES AL PAGO DE PEAJE

Serán exceptuados del pago de peaje únicamente los vehículos que taxativamente se enumeran a continuación:

- Las ambulancias.
- Las motocicletas, que de acuerdo a la legislación aplicable, cumplan las condiciones requeridas para circular por autovías.
- Los vehículos de las fuerzas armadas, de seguridad y de Defensa Civil cuya cédula de identificación vehicular esté a nombre de la institución exceptuada o que fehacientemente demuestre que está al servicio de la misma.
- Los vehículos de servicio contra incendio (bomberos).
- Los vehículos al servicio de la DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD, del ORGANO DE CONTROL y de la AUTORIDAD REGULATORIA, siempre que estén perfectamente identificados.
- Los vehículos de ex soldados conscriptos y civiles que hubiesen participado en las acciones bélicas desarrolladas en el Teatro de Operaciones de Malvinas y aquellos que hubiesen entrado efectivamente en combate en las acciones bélicas desarrolladas en el Atlántico Sur, encuadrados en el marco de la Ley 14.486. Serán regidos por las normas y principios establecidos en el REGLAMENTO DE EXPLOTACION.
- Las personas que posean vehículos con la oblea de identificación para discapacitados, podrán convenir con la CONCESIONARIA la excepción al pago del peaje. Serán regidos por las normas y principios establecidos en el REGLAMENTO DE EXPLOTACION.
- Serán exentos también al pago del peaje (de las Estaciones inmediatamente próximas) todos los usuarios que acrediten residencia en las localidades de: Samborombón (quienes serán exentos de la Estación de peaje de

Samborombón); Maipú -R.P.Nº 2- (quienes serán exentos de la Estación de peaje de Maipú); General Conesa y Villa Roch -R.P.Nº 11- (quienes serán exentos de la Estación de peaje de La Huella);

General Madariaga -R.P.Nº 74- (quienes serán exentos de la Estación de Peaje de General Madariaga);

Mar Chiquita -R.P.Nº 11- (quienes serán exentos de la Estación de peaje de Mar Chiquita).

Las tarifas diferenciales se contemplan en el REGLAMENTO DE EXPLOTACION y en el ANEXO B.

ARTÍCULO 5: MODIFICACIÓN DE BARRERAS DE PEAJE

Si con posterioridad al otorgamiento de la concesión, la CONCESIONARIA propusiese la instalación de nuevas instalaciones de peaje y/o el cambio de ubicación de las existentes, la AUTORIDAD DE APLICACIÓN deberá aprobarlo previa intervención del ORGANO DE CONTROL.

ARTÍCULO 6: SERVICIOS A BRINDAR A LOS USUARIOS DEL SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO

La CONCESIONARIA queda obligada a brindar a los usuarios del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO, por sí o mediante contratos con terceros, los servicios que se detallan en este ARTÍCULO.

6.1. Con carácter gratuito

6.1.1. Primeros auxilios y transporte sanitario.

En caso de que la CONCESIONARIA prestase estos servicios a través de terceros, deberá poner a disposición del ORGANO DE CONTROL copia certificada del convenio que suscriba para la atención de este requerimiento e informar adecuadamente a los usuarios. Cuando la prestación de estos servicios se realice a través de hospitales públicos nacionales, provinciales o municipales, la CONCESIONARIA abonará a la institución correspondiente como contraprestación por dichos servicios, un monto en pesos equivalente a VEINTE (20) litros de gas-oil por mes por kilómetro de jurisdicción a su cargo, considerando el precio de venta del gas-oil que realiza el Automóvil Club Argentino en su sede central.

Alcances de la Prestación:

a.) Las ambulancias deberán estar equipadas y habilitadas, atendidas por personal especializado para brindar servicio de:

- Atención primaria de heridos.

- Asistencia respiratoria mecánica.

- Atención y traslado en ruta durante las VEINTICUATRO (24) horas todos los días del año. El traslado médico se efectuará en primer término hasta el Hospital Público más próximo.

- Las bases de operaciones de los servicios de ambulancias deberán ubicarse en lugares estratégicos del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO, de acuerdo a lo indicado en el ANEXO B y preferentemente se apostarán en los centros urbanos de mayor importancia y deberán cubrir la totalidad de la misma. Las Bases de operaciones no deberán estar distanciadas más de 80 km. en temporadas altas (vacaciones de verano, vacaciones de invierno, semana santa y fines de semana largos) y más de 95 Km. en temporadas bajas.

b) En la oficina donde se centralicen las operaciones deberá conformarse un Libro Intervenciones y Novedades digital, firmado en forma digital por la CONCESIONARIA y con el formato que indique el ÓRGANO DE CONTROL, donde se registre la hora de recepción de cada aviso de servicio, datos del solicitante, el medio de detección correspondiente, los datos básicos de la contingencia (hora, lugar, vehículos comprometidos, tipo de accidente/incidente, personal interviniente, instrucción impartida, hora de llegada del servicio y detalle del procedimiento realizado). El mismo deberá encontrarse a disposición del ÓRGANO DE CONTROL y de la AUTORIDAD REGULATORIA y, asimismo, deberá ser remitido a ambos del 1 al 15 de cada mes en soporte magnético o vía correo electrónico.

c) Se deberá contar con botiquines de primeros auxilios en las estaciones de peaje.

Los mismos deberán contener, como mínimo, los siguientes insumos: alcohol, algodón, agua oxigenada, gasa, guantes látex, cinta adhesiva, vendas, desinfectante, analgésicos, apósitos, etc. Asimismo, la CONCESIONARIA deberá llevar un registro manual de los insumos y las fechas de vencimiento.

6.1.2. Servicio de bomberos voluntarios

La CONCESIONARIA deberá suscribir acuerdos con los cuerpos de bomberos (de la jurisdicción correspondiente al tramo a su cargo) para cubrir emergencias en los accidentes automovilísticos, incendio en áreas forestadas e instalaciones, etc; con la disponibilidad del servicio en ubicación estratégica.

Para casos menores:

La CONCESIONARIA deberá contar con el mínimo de extintores reglamentarios para cubrir emergencias en las áreas de peaje y en el resto de sus instalaciones.

Los vehículos de seguridad vial deberán contar con matafuegos y otros elementos necesarios para asistir las emergencias.

Para la atención de siniestros de mayor nivel de gravedad, más allá del inmediato envío de los móviles de seguridad vial para la atención primaria, deberá darse



urgente aviso al Cuerpo de Bomberos correspondiente, según la proximidad con el siniestro y la jurisdicción en la que se haya producido.

La CONCESIONARIA deberá presentar al ORGANO DE CONTROL una copia autenticada del acuerdo que suscriba con Cuerpos de Bomberos con servicios de extinción de incendios para la atención del presente requerimiento contractual, para cubrir toda la longitud del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO.

El acuerdo entre la CONCESIONARIA y los Cuerpos de Bomberos se definirá sobre la base de disponer de un servicio permanente en lugar estratégico y además los servicios de cada jurisdicción para lo cual se aportará como contraprestación un monto en \$ (pesos) equivalente a VEINTE (20) litros de gasoil por mes por kilómetro, considerando el precio de venta del gas-oil que realiza el Automóvil Club Argentino en su sede central, con distribución equitativa al servicio prestado.

6.1.3. Servicio de remolques o grúas para despeje de las calzadas

En caso de que se produzcan desperfectos mecánicos en el vehículo de un usuario que impidan la continuidad de su marcha, accidentes o incidentes la CONCESIONARIA deberá, a través de sí o terceros, despejar la calzada y trasladar a los vehículos livianos y pesados involucrados hasta la localidad más próxima y/o cualquier destino anterior a dicha localidad, a elección del usuario, donde pueda encontrar asistencia mecánica.

El servicio de remolque será utilizado para despejar la traza en caso de accidentes/incidentes o desperfectos mecánicos que se produzcan a lo largo del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO y se prestará de acuerdo a los siguientes parámetros:

- Móviles apropiados para enganche, remolque y despeje de calzada de todo tipo de vehículos, livianos o pesados.
- Estos móviles estarán dotados de elementos de auxilio y personal mecánico especializado, a fin de asegurar el traslado eficaz de los vehículos.

La CONCESIONARIA deberá presentar al ORGANO DE CONTROL una copia autenticada de cada uno de los convenios que suscriba con los servicios de remolque o grúas para la atención del presente requerimiento, para cubrir toda la longitud del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO.

6.1.4. Sistema de postes parlantes

La CONCESIONARIA deberá mantener en funcionamiento el sistema de postes parlantes (S.O.S.) existente al momento de la TOMA DE POSESIÓN, según el listado que figura en el ANEXO B hasta tanto disponga de un mecanismo que lo reemplace para la misma finalidad.

6.1.5. Centro de atención de emergencias (CAE)

Para aumentar la rapidez de intervención de los auxilios y la seguridad de los usuarios que circulen por la AUTOVIA, la CONCESIONARIA organizará un CENTRO DE ATENCION DE EMERGENCIAS (CAE), como puesto centralizador de llamados, con tecnología de última generación, en permanente funcionamiento las 24 horas los 365 días del año, cuyo operador atenderá los llamados de los usuarios personalmente -en línea- y estará a cargo de la evaluación de la naturaleza del accidente y de la organización de los auxilios y primeros procedimientos.

En ningún caso se admitirá que el sistema sea atendido por un contestador automático, llamados en espera, transferencia de llamadas, etc.

El operador del CAE establecerá un diálogo con el usuario que permitirá evaluar la ubicación, la magnitud del accidente e iniciar los auxilios correspondientes en forma proporcional a la gravedad del mismo.

6.1.6. Móviles de Seguridad Vial

La CONCESIONARIA deberá contar con DOS (2) vehículos, con el correspondiente equipamiento de seguridad y de comunicación necesario y personal para la pronta atención de los incidentes y/o accidentes, en cada Estación de Peaje. Para lograr un servicio eficiente a los usuarios y atento la extensión del SISTEMA VIAL, deberá contar como mínimo con DOCE (12) vehículos.

Los móviles de seguridad vial deberán contar con Sistema GPS con acceso on line para el ORGANO DE CONTROL y la AUTORIDAD REGULATORIA y al menos el equipamiento necesario y moderno para:

- Señalamiento del incidente o accidente diurno y nocturno.
- Socorro en emergencias.
- Auxilio en accidentes/incidentes y atención al usuario.
- Comunicaciones y registro fotográfico.

Asimismo, los móviles deberán realizar recorridas y relevamientos de rutina. Los móviles de seguridad vial intervendrán cuando se detecte la presencia de animales sueltos en la ruta, dando aviso a las autoridades competentes y tomando los recaudos necesarios para garantizar la seguridad vial de los usuarios.

6.1.7. Otros medios de solicitud de auxilio

6.1.7. a) Servicio de emergencia a través de telefonía celular (*767; * 788) o similar.

Dicho servicio deberá estar suficientemente difundido con cartelería informativa profusa (que explicita la prestataria telefónica) dispuesta a lo largo del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO, incluyendo Estaciones de Peaje, y mediante su impresión en la parte posterior de los tickets de peaje.

Los convenios suscriptos con las empresas de telefonía celular, deberán ponerse en conocimiento del ORGANISMO DE CONTROL y de la AUTORIDAD REGULADORA.

Para ello deberá asegurarse que exista cobertura de red de telefonía móvil en toda la Zona de Concesión, debiendo en toda circunstancia dotar a la misma de las antenas que resulten necesarias para poder brindar adecuadamente el servicio de emergencia.

6.1.7. b) Línea gratuita para Atención al Usuario

La CONCESIONARIA deberá habilitar una línea de llamadas gratuitas de atención al usuario (0800), que a criterio de la CONCESIONARIA podrá ser la misma que utiliza para la prestación del servicio en otra concesión vial a su cargo.

Dicho servicio será atendido en forma personal, en el horario de 8 horas a 20 horas de lunes a viernes y de 9 a 13 horas los días sábados, durante todo el año, por agentes del sector específico de Atención al Usuario de la CONCESIONARIA. Este Servicio deberá estar suficientemente difundido con cartelería informativa dispuesta a lo largo de todo el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO, incluyendo la zona de peaje y mediante su impresión en la parte posterior de los tickets de peaje.

Todos los llamados deberán quedar registrados en una Base de Datos creada para tal fin, con acceso irrestricto para el ORGANISMO DE CONTROL. La información de dicha Base de Datos deberá ser remitida al ORGANISMO DE CONTROL y a la AUTORIDAD REGULADORA digitalmente o por correo electrónico cada QUINCE (15) días.

Esta línea en modo alguno sustituirá al Libro de Quejas y Sugerencias como medio idóneo de formulación del reclamo y servirá a los fines informativos y orientativos, dando respuesta inmediata a las preguntas o cuestiones que se formulen, caso contrario se tomará el reclamo otorgando al USUARIO un número identificatorio para su registración y seguimiento del trámite, en este caso deberá ratificarse posteriormente por escrito.

6.1.8. Otras condiciones que deben cumplir los servicios

Con relación a los servicios citados en los Incisos 6.1.1., 6.1.2 y 6.1.3, no se exigirá la permanencia de equipos y personal en el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO, pero la CONCESIONARIA deberá tomar los recaudos para que los mismos se presten con la premura que las circunstancias exijan en cada caso.

6.1.9. Sistema de información a los usuarios

La CONCESIONARIA diseñará un sistema de información a los usuarios, que deberá ser presentado ante el ORGANISMO DE CONTROL para su conocimiento, que les permita estar informados de la condición de los caminos y de los sectores que pueden presentar problemas debido a trabajos programados. De igual modo procederá con carteles móviles.

6.1.10. Áreas de descanso

La CONCESIONARIA deberá encargarse del mantenimiento, conservación y limpieza de las áreas de descanso existentes en el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO según se detallan en el ANEXO B. Asimismo, la CONCESIONARIA podrá proponer la habilitación de nuevas áreas. El ORGANISMO DE CONTROL podrá autorizar dichas habilitaciones, a su solo juicio y sin derecho a reclamo alguno por parte de la CONCESIONARIA, en caso de que no sea aceptada su propuesta.

6.2. Con carácter oneroso

a) Servicio de mecánica ligera y de remolque, con excepción de lo previsto en el Artículo 6.1.3.

b) Otros servicios que la CONCESIONARIA decidiera brindar a los usuarios del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO.

Todos los servicios a brindar a los usuarios de la CONCESIÓN serán regidos por las normas y principios establecidos en el REGLAMENTO DEL USUARIO.

ARTÍCULO 7: SISTEMA DE GESTION DE CALIDAD

La CONCESIONARIA deberá implementar un Sistema de Gestión de Calidad (SGC) para esta CONCESION basado en la Norma ISO 9001/2000.

La implementación del Sistema de Gestión de Calidad estará limitada al CONTRATO y no se requiere certificación previa a la CONCESIONARIA. Será de aplicación para todos los procesos de explotación, percepción de peaje y servicios al usuario en los que está involucrada la CONCESIONARIA.

El Sistema de Gestión de Calidad deberá ser certificado por un Organismo de Certificación reconocido. Dicha certificación podrá realizarse por etapas, debiendo a los SEIS (6) meses de comenzada la CONCESION certificar las áreas de Atención a los Usuarios y percepción de peajes, completando todos los demás procesos involucrados en un plazo total de VEINTICUATRO (24) meses.

La CONCESIONARIA deberá presentar al ORGANISMO DE CONTROL para su intervención, dentro de los TREINTA (30) días siguientes a la TOMA DE POSESIÓN, un Plan de Calidad especificando los procedimientos a aplicar, los recursos asociados y sus responsables, que constituirá el programa del Sistema de Gestión de Calidad.

El ORGANISMO DE CONTROL tendrá un plazo de TREINTA (30) días para formular observaciones, y acordar los cambios que considere oportunos. Una vez concluida esta etapa de observaciones, se reserva un plazo de QUINCE (15) días para su aprobación.

7.1. Implementación y Auditorias

El costo de la implementación del Sistema de Gestión de Calidad como el de las Auditorías de certificación y de mantenimiento estarán a cargo de la CONCESIONARIA.

Las fechas de realización de las Auditorías externas antes citadas deberán informarse al ORGANISMO DE CONTROL para su asistencia a las mismas y comunicadas para su conocimiento a la AUTORIDAD REGULADORA.

7.2. Incumplimiento del Plan de Calidad

Las desviaciones detectadas en relación con el Plan de Calidad deberán ser clasificadas según su gravedad, pudiendo el ORGANISMO DE CONTROL requerir las rectificaciones pertinentes bajo apercibimiento de la aplicación de las sanciones que correspondan y comunicadas para su conocimiento a la AUTORIDAD REGULADORA.

CAPÍTULO III: SISTEMAS DE CONTROL DE TRANSITO Y CARGA.

ARTÍCULO 1: SISTEMAS DE CONTROL

La CONCESIONARIA permitirá el control y vigilancia por parte del ORGANISMO DE CONTROL o de funcionarios que designe el CONCEDENTE, de los dispositivos y sistemas instalados o que instale para el cómputo automático de vehículos del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO, como así también de los que utilice para el control de cargas.

La CONCESIONARIA deberá implementar un Sistema de Transito Inteligente (ITS), que permitirá visualizar y detectar los eventos sobre la traza del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO.

Como parte del sistema, se requerirá que se replique la misma información del centro de control en las oficinas del ORGANISMO DE CONTROL o de funcionarios que designe el CONCEDENTE, de los dispositivos y sistemas instalados o que instale para el cómputo automático de vehículos del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO, como así también de los que utilice para el control de cargas.

ARTÍCULO 2: ESTADÍSTICAS DE TRÁNSITO

La CONCESIONARIA deberá producir información de tránsito individual, sobre el total del tránsito pasante y pagante, con sujeción a lo dispuesto en el Inciso 2.5 del Capítulo II y en el presente Capítulo. Estos datos deberán estar en forma permanente a disposición del ORGANISMO DE CONTROL, de la AUTORIDAD REGULADORA, de la AUTORIDAD DE APLICACIÓN o del CONCEDENTE en todas las Estaciones de Peaje y también en la oficina central de dicho ORGANISMO DE CONTROL.

El ORGANISMO DE CONTROL estipulará oportunamente el formato, la modalidad y vencimientos de los plazos de entrega de dicha información, la que contendrá todos los datos del registro del paso de cada vehículo por cada una de las Estaciones de Peaje.

Toda información en formato digital remitida al ORGANISMO DE CONTROL deberá cumplir estrictamente con las exigencias que sean establecidas por éste.

Se permitirá en todo momento el acceso del personal designado por el CONCEDENTE o por el ORGANISMO DE CONTROL y/o la AUTORIDAD REGULADORA, a las dependencias donde estén instalados los equipos, el instrumental y los sistemas de percepción, validación y control estadístico y/o de procesamiento de datos.

ARTÍCULO 3: CENSOS DE TRÁNSITO

La CONCESIONARIA deberá realizar censos vehiculares permanentes y de cobertura según lo especificado en los puntos 3.1., 3.2. y 3.3. y siguientes.

Toda la documentación producida en la realización de los censos enunciados deberá entregarse, en cada oportunidad, al ORGANISMO DE CONTROL y a la AUTORIDAD REGULADORA.

3.1. Censos permanentes

La CONCESIONARIA deberá instalar nuevos contadores permanentes de tránsito y convertir los existentes de acuerdo a lo establecido en el PLIEGO TECNICO PARTICULAR.

- Los contadores estarán compuestos por un sistema de detección de vehículos, embutidos en el pavimento (se requiere un sistema de detección combinado por dos sensores inductivos y un sensor piezoeléctrico por carril) o por equipos que empleen tecnología de radar, un gabinete para alojar el contador de tránsito, un MODEM, un celular para transmitir los datos al ORGANISMO DE CONTROL y un panel solar para alimentar el contador de tránsito y el celular.

La comunicación se realizará mediante un sistema de enlace conformado por un MODEM y una línea telefónica. Si en el sitio en el que se ubica el contador no hubiera telefonía de línea se deberá contar con un sistema que simule la misma.

Los equipos de conteo de tránsito deberán ajustarse a las especificaciones técnicas del Departamento Planeamiento y Programación de la DIRECCION DE VIALIDAD de la Provincia de Buenos Aires.

- El sistema a instalar deberá permitir contar y clasificar los vehículos que circulan por cada carril del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO, identificando tipo de vehículo, la hora y minuto, el carril, sentido de circulación de cada vehículo y su velocidad. La clasificación vehicular se realizará conforme a las categorías que utilice el ORGANISMO DE CONTROL.

- La información de tránsito que generen los equipos deberá poder ser relevada y distribuida en periodos de CINCO (5), QUINCE (15), SESENTA (60) minutos y DOS (2), SEIS (6), DOCE (12) y VEINTICUATRO (24) horas, en forma rápida y segura. Deberá ser recibida en los servidores del ORGANISMO DE CONTROL en forma diaria. Mensualmente deberá presentar informe por escrito y en versión

ANEXO A- CONTRATO CONCESION SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLANTICO

digital, donde se resuman los valores registrados de volumen por sentido y la clasificación vehicular resultante. Deberá asegurarse que la información podrá extraerse en periodos de QUINCE (15) minutos como mínimo.

- Por medio de software se podrá monitorear, en tiempo real, el funcionamiento general del equipo, estado de batería, consumos, y los datos que el equipo va detectando con el paso de los vehículos.

También se podrá realizar, tanto en forma local (comunicación directa) como remota, la programación completa del equipo. El software deberá manejar una base de datos y realizar reportes desde el mismo. Deberá poder guardar los informes realizados directamente en formato Excel y ser compatible con el sistema de comunicación remota implementada en el ORGANISMO DE CONTROL.

- Deberá acreditarse que el equipo se encuentra construido utilizando métodos de control de calidad basados en la Norma ISO 9000.

- El equipo de conteo debe estar contenido en una caja resistente al polvo y vandalismo y poder operar normalmente bajo cualquier condición climática que se presente en el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO.

- El contador de tránsito deberá permanecer inalterable a la intemperie, para lo cual la tapa de su gabinete deberá ser sellada contra la entrada de agua, las conexiones externas a prueba de agua e inclusive deberá tener dispositivos que impidan el ingreso de agua a través de sus sensores.

La CONCESIONARIA llevará a cabo, a su costo, la instalación y mantenimiento de los dispositivos descritos en los lugares que seleccionen oportunamente el ORGANISMO DE CONTROL.

3.2. Censos de cobertura

Se realizarán censos de cobertura en los lugares que oportunamente indique el ORGANISMO DE CONTROL.

Para ello la CONCESIONARIA deberá contar con los equipos aptos necesarios para realizar censos de hasta UN (1) mes de duración en la totalidad de los carriles, en ambos sentidos de circulación.

Los equipos deberán permitir individualizar el volumen de tránsito por cada calzada clasificado por ejes según la normativa de la DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, así como la velocidad de cada vehículo en circulación. La información de tránsito que generen los equipos, deberá poder ser relevada y discriminada en períodos, en forma rápida y segura.

Los equipos deberán tener una capacidad mínima de almacenamiento de datos de modo de garantizar el relevamiento de la información en forma completa cada UN (1) mes discriminada en períodos.

Los equipos deberán poder operar normalmente bajo cualquier condición climatológica que se presente en el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO.

La CONCESIONARIA llevará a cabo, a su costo, la instalación y desinstalación de los dispositivos descriptos en los lugares que seleccionen oportunamente el ORGANISMO DE CONTROL.

ARTÍCULO 4: CONTROL DE CARGAS

4.1. La CONCESIONARIA tendrá a su cargo, en virtud de la Ley 14774, la operación permanente del control de cargas transportadas por el camino mediante el uso de balanzas construidas a requerimiento de la DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, verificando que el peso y las dimensiones de las unidades, combinaciones o trenes de vehículos a propulsión mecánica o remolcados no exceda los pesos y dimensiones admitidos en la Ley Provincial de Tránsito (Ley N° 13.927) y sus reglamentaciones y/o decretos o normas que los reemplacen, modifiquen o complementen con posterioridad, o bien los insertos en los permisos en los casos de transportes de cargas excepcionales que circulan con permiso de tránsito otorgado por la DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. Las balanzas serán previamente inspeccionadas y aprobadas por el Organismo Competente en materia de metrología legal y/o quien éste designe.

La DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES ejercerá el poder de policía en la materia, debiendo efectuar el control de cargas transportadas por el camino, en las estaciones de pesaje o en cualquier lugar de la CONCESION así como la aplicación de las sanciones correspondientes

El ORGANISMO DE CONTROL podrá implementar - más allá de las ya establecidas otras áreas de control de pesos y dimensiones en lugares convenientes para tal fin en la CONCESION. La CONCESIONARIA podrá presentar proyectos de nuevas estaciones de control de carga que deberán contar con la previa autorización del ORGANISMO DE CONTROL.

Toda estación de pesaje fija deberá contar con oficinas para el personal con una playa de regulación de cargas fuera de la zona comprendida por la calzada y banquina.

4.2. Si del control del peso de los vehículos de carga, de las combinaciones o de los trenes de vehículos de carga, a propulsión mecánica o remolcados se verificare valores que excedan los valores admitidos por la legislación vigente en la materia y el cumplimiento de lo establecido en el Decreto N° 779/95 y Decretos y Normas que eventualmente lo reemplacen y/o lo modifiquen con posterioridad, la CONCESIONARIA dará intervención a la Autoridad de Aplicación en materia de cargas, de acuerdo a lo previsto en la Ley N°13.927 y su modificatoria la Ley 14774, mediante la cual la Provincia de Buenos Aires adhiere a las Leyes Nacionales 24.449 y 26.363 y demás normas aplicables.

4.3. La CONCESIONARIA está facultada para solicitar a las fuerzas de seguridad y policiales el auxilio necesario a los efectos de la detención y obligación del transportista de alijar el exceso de carga. En las progresivas de inicio y fin de la Concesión, así como en las estaciones de control de cargas, la CONCESIONARIA deberá colocar carteles sobre la aplicación de esta norma.



4.4. En ningún caso podrá quedar invadida la calzada o las banquinas con los vehículos que estén detenidos para el control de cargas, salvo que excepcionalmente lo solicitara la Autoridad competente o que, por alguna pericia, se requiriera alguna operación especial, en cuyo caso se deberán tomar los recaudos necesarios para mantener la seguridad de la operación y del resto de los usuarios.

4.5 La CONCESIONARIA deberá operar, desde la TOMA DE POSESION, de acuerdo a las previsiones del ANEXO B la totalidad de las estaciones de pesaje fijas ubicadas en el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO así como la balanza móvil. Para ello deberá proveer la infraestructura de servicios y de apoyo necesaria para la ejecución de las tareas de control de cargas de acuerdo a las previsiones del ANEXO B. Esta obligación comprende el funcionamiento, mantenimiento y reparación de los equipos de control de cargas; todo lo concerniente a su homologación, calibración y mantenimiento; la provisión del personal auxiliar necesario para la ejecución de las tareas de pesaje (asistentes de balanza, banderilleros, indicadores, cartelería de prevención, conos reflectivos, etc.) y en coordinación con las fuerzas de seguridad y policiales que presten auxilio al efecto del cumplimiento de las tareas de control; la provisión, mantenimiento y reparación de sistemas y equipamiento auxiliar para la ejecución de los controles de cargas (soporte técnico permanente, hardware, software, papelería, insumos en general, etc.); disposición de las playas de aligeramiento; etc. Tendrá obligación de poner a disposición del ÓRGANO DE CONTROL y de la AUTORIDAD REGULATORIA un registro mensual en papel y soporte magnético, de las mediciones y operaciones efectuadas y de las infracciones detectadas, en todas las estaciones de cargas instaladas a lo largo del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO. Dicha información deberá ser remitida dentro de los primeros QUINCE (15) días hábiles siguientes al del mes de control.

Por otra parte, la DIRECCIÓN DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES acordará con TRANSPORTE y a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL la forma de notificación de las infracciones labradas

4.6. Quedan liberados de la obligación de descargar los excesos de carga los vehículos que se encuadren dentro de los supuestos de excepción establecidos en la legislación vigente, entre ellos los que cuenten con permiso especial conferido por la DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.

4.7. La CONCESIONARIA no podrá efectuar ningún tipo de reclamo al CONCEDENTE por los deterioros producidos como consecuencia de la falta de control de Pesos y Dimensiones en el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO.

ARTÍCULO 5: ACCIDENTES DE TRÁNSITO

La CONCESIONARIA deberá tomar conocimiento de los accidentes de tránsito ocurridos en todas las secciones correspondiente a su CONTRATO. Deberá asimismo confeccionar un registro de accidentes de tránsito, según metodología contenida en el Instructivo o Formulario SIAT 2000 (o el que lo reemplace en el futuro) de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD. La CONCESIONARIA deberá entregar al ORGANO DE CONTROL, dentro de los primeros QUINCE (15) días de cada mes, los formularios en original y soporte magnético correspondientes al mes anterior con un informe donde se detalle la cantidad de

accidentes para el año en curso. En caso de no haber ocurrido accidente alguno, se informará al respecto.

ARTÍCULO 6: INCIDENTES

La CONCESIONARIA deberá tomar conocimiento de los incidentes ocurridos en todas las secciones correspondiente a su CONTRATO. Deberá asimismo confeccionar para cada incidente el formulario previsto en el MANUAL DE GESTION DE INCIDENTES (o el eventual formulario que lo reemplace), elaborado por la DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, llevando actualizado un registro de incidentes.

La CONCESIONARIA deberá entregar al ORGANO DE CONTROL y a la AUTORIDAD REGULATIVA, dentro de los primeros QUINCE (15) días de cada mes, los formularios en original y soporte magnético correspondientes al mes anterior con un informe donde se detalle la cantidad de incidentes para el año en curso.

ARTICULO 7: ANIMALES SUELTOS

Medidas de Prevención

- Patrullaje permanente para detectar alambrados rotos y/o deteriorados y la presencia de animales sueltos en la zona de camino. La CONCESIONARIA informará mensualmente las novedades detectadas como resultado de los patrullajes efectuados.

Medidas de Acción

- 1) Habiendo detectado irregularidades en los alambrados, la CONCESIONARIA deberá poner en conocimiento de dicha circunstancia a los propietarios de los predios quienes deberán hacerse cargo de su costo, bajo apercibimiento de iniciar las acciones legales pertinentes.
- 2) Ante la detección de animales sueltos en la zona de camino, la CONCESIONARIA con personal y medios propios deberá:
 - a) Efectuar la correspondiente denuncia ante la autoridad policial y/o municipal que corresponda (Ley 13.927, Artículo 15).
 - b) Alertar con todos los medios necesarios y útiles de tal situación a los usuarios, generando una zona de seguridad a efectos que los mismos circulen a velocidad precautoria. Si la procedencia del animal es conocida, el personal de patrulla lo encerrará en el predio correspondiente. En caso contrario, hasta tanto el personal policial o su propietario proceda a su retiro, la CONCESIONARIA, adoptará todas las medidas necesarias, a fin de contener los animales a efectos que no invadan la calzada, de manera de garantizar el tránsito vehicular en condiciones de seguridad.

En ningún caso podrá imputarse al CONCEDENTE la responsabilidad que el Artículo 1.759 del Código Civil pone en cabeza del propietario del animal o de la persona a la que aquel le hubiere mandado el animal para servirse de él.

ARTICULO 8: ESTACIONES METEOROLOGICAS



LA CONCESIONARIA deberá colocar una Estación Meteorológica en la Estación de Peaje Samborombom y en otra ubicación a definir por el ORGANISMO DE CONTROL, que produzca información de valores de intensidad de precipitación (Pluviógrafos). El tipo de estación meteorológica a instalar deberá ser aprobada previamente por el ORGANISMO DE CONTROL. La información obtenida en la Estación señalada, deberá ser procesada, resumida y tratada estadísticamente, generando informes impresos y en soporte magnético. Tendrá además sensores que permitan la medición de temperatura, humedad, presión barométrica, velocidad y dirección del viento.

Mensualmente la CONCESIONARIA elevará copia de dicha información al ORGANISMO DE CONTROL.

Como mínimo, dicha información estadística proporcionará valores medios diarios, mensuales y anuales para cada parámetro.

CAPÍTULO IV: ASPECTOS ECONÓMICOS FINANCIEROS

ARTÍCULO 1: PLAN ECONOMICO FINANCIERO

En el ANEXO D se adjunta el Plan Económico Financiero (PEF) que regirá este CONTRATO, durante el plazo de concesión. Este Plan refleja el esquema de ingresos y egresos a lo largo de todo el período de la Concesión, y muestra su viabilidad económico-financiera, según los requerimientos de los ANEXOS A y B, y con una Tasa Interna de Retorno (TIR) que no supera el 10 %, conforme el siguiente esquema:

1.1. Generalidades

- Los períodos anuales están definidos de modo tal que sus límites coinciden con los del año de concesión.
- Se consignan ingresos y egresos.
- Los valores están expresados en Pesos.
- Abarca la totalidad del plazo de la Concesión.

1.2. Ingresos

- El tránsito es el previsto en el PEF (volumen inicial, incremento anual, año de inicio del incremento).
- Se explicita el tránsito pagante desagregado por categoría y por puesto de peaje.
- El ingreso por peaje no deberá incluir ajustes por inflación.
- Se contemplan "otros ingresos".

1.3. Egresos

1.3.1. Las obras previstas se expresan en la planilla principal del Plan Económico Financiero como un monto total por período de Concesión y asimismo en una planilla de cálculo con una apertura por concepto de manera que el total por período en ésta coincide con aquel.

1.3.2. Los gastos se indican con la siguiente apertura:

- Conservación y mantenimiento de rutina
- Explotación.
- Administración
- Servicios de Atención al Usuario
- Plan de obras

Los gastos de personal están incluidos y discriminados en cada ítem de los anteriores

Tanto para gastos como para inversiones se consigna el porcentaje de cada uno de éstos que es alcanzado por el IVA.

1.4. Impuestos

Con apertura según:

- Balance IVA
- Activos/Ganancias/Renta Mínima Presunta
- Recursos destinados a estudios y control de la concesión
- Impuestos sobre los créditos y débitos
- Impuestos municipales

De conformidad con lo establecido en el artículo 85 del Título VII de la Ley 14.553 – Código Fiscal – T.O. 2014 y modificatorias, la CONCESIONARIA se encuentra exenta del pago del Impuesto a los Sellos y a los Ingresos Brutos.

El Plan Económico-Financiero en cuestión cuenta con las siguientes planillas:

- Plan Económico-Financiero propiamente dicho que explicita la Tasa Interna de Retorno (TIR), con el tope del 10%, y el Valor Actual Neto (VAN) calculado a una tasa de descuento del 8%.
- Planilla de cálculo de Impuestos.
- Planilla de cálculo de Ingresos.
- Planilla de cálculo de Gastos.
- Planilla de Egresos de operación
- Plan de Obras.
- Plan de Conservación y mantenimiento de Rutina.
- Cuadro tarifario

Se presenta impreso y en CD la Planilla de Cálculo Excel conservando en este último sus valores, fórmulas e interrelaciones.

1.5. Mayores ingresos

Si en la REVISIÓN ORDINARIA definida en el artículo 4° del presente Capítulo, el ingreso real derivado de un mayor tránsito supera el previsto en el PLAN ECONÓMICO FINANCIERO, el mayor ingreso producido por ese aumento de tránsito será destinado a la ejecución de obras o trabajos no previstos en la AUTOVIA, a criterio de la AUTORIDAD DE APLICACIÓN.

1.6. Seguimiento de la rentabilidad

El ÓRGANO DE CONTROL y la AUTORIDAD REGULATORIA tendrán a su cargo el seguimiento de la concesión y la verificación del mantenimiento de su rentabilidad real dentro de los parámetros de razonabilidad establecidos por la legislación de aplicación y conforme lo previsto en el PLAN ECONÓMICO FINANCIERO, sin que ello implique garantizar dicha rentabilidad.

El ÓRGANO DE CONTROL y la AUTORIDAD REGULATORIA remitirán a la AUTORIDAD DE APLICACIÓN todo análisis o propuesta técnica o administrativa que implique alguna modificación de la ecuación económica financiera de la concesión, sea ésta puntual, asociada a una REVISIÓN EXTRAORDINARIA, o una REVISIÓN ORDINARIA de la citada ecuación económica financiera contractual.

El presente CONTRATO es, a todos los efectos, un CONTRATO de riesgo, en el cual el Estado no garantiza tránsito ni beneficios.

ARTÍCULO 2: SISTEMA CONTABLE

La CONCESIONARIA deberá implementar, previa aprobación del ÓRGANO DE CONTROL y la AUTORIDAD REGULATORIA, un Plan de Cuentas Contable que

ANEXO A- CONTRATO CONCESION SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLANTICO

permita la individualización de centros de costos, por obras y gastos, de manera tal que las Cuentas recepcen con suficiente apertura, los Egresos de la Concesión; todo ello, conforme los ítems que integran el PLAN ECONÓMICO FINANCIERO del contrato.

Este Plan de Cuentas se adaptará al Sistema de Contabilidad Regulatoria para Concesiones Viales que aprobó la AUTORIDAD DE APLICACIÓN mediante la Resolución N° 690/15.

Las Cuentas, también recepcen con suficiente apertura, los Ingresos de la Concesión, conforme los ítems que integran el PLAN ECONÓMICO FINANCIERO antes citado.

A requerimiento del ORGANISMO DE CONTROL y o la AUTORIDAD REGULATIVA, se pondrá a disposición la información que permita explicitar el criterio técnico de apropiación de Costos Directos e Indirectos.

ARTÍCULO 3: ADECUACIÓN DE LAS TARIFAS POR VARIACIONES DE PRECIOS

3.1. La CONCESIONARIA podrá solicitar al ÓRGANO DE CONTROL y a la AUTORIDAD REGULATIVA la adecuación de las tarifas sólo en caso que tomando como base los valores correspondientes al mes anterior al de la TOMA DE POSESIÓN, el valor medio entre la variación del Valor De Referencia según Decreto N° 2113/02 para Redeterminación de Precios de Contratos de Obras Públicas – VR 49: INDEC Nivel General (IPIM) elaborado por la Dirección Provincial de Estadística de la Provincia de Buenos Aires y la variación del salario básico de la Asociación Gremial DE TRABAJADORES DE LOS PEAJES Y AFINES, conforme la paritaria suscripta por las partes y homologada por el Ministerio de Trabajo, supere el QUINCE POR CIENTO (15 %). Verificada la situación indicada, la CONCESIONARIA calculará y presentará al ÓRGANO DE CONTROL y a la AUTORIDAD REGULATIVA, la incidencia que dichas variaciones económicas producen en los distintos componentes de la estructura de costos integrantes del Plan Económico Financiero contractual. El ÓRGANO DE CONTROL y la AUTORIDAD REGULATIVA elevarán todos los antecedentes técnicos, los informes y las actuaciones a la AUTORIDAD DE APLICACIÓN para su correspondiente aprobación.

A partir de esta primera adecuación de las tarifas, la CONCESIONARIA podrá solicitar al ORGANISMO DE CONTROL y a la AUTORIDAD REGULATIVA una nueva instancia de revisión tomando como base los valores correspondientes al mes de la última adecuación, cuando el valor medio entre la variación del Valor De Referencia según Decreto N° 2113/02 para Redeterminación de Precios de Contratos de Obras Públicas – VR 49: INDEC Nivel General (IPIM) elaborado por la Dirección Provincial de Estadística de la Provincia de Buenos Aires y la variación del salario básico de la Asociación Gremial DE TRABAJADORES DE LOS PEAJES Y AFINES, conforme la paritaria suscripta por las partes y homologada por el Ministerio de Trabajo, supere el CINCO POR CIENTO (5 %).

3.2 La CONCESIONARIA presentará al ÓRGANO DE CONTROL y a la AUTORIDAD REGULATIVA, según metodología y procedimiento de cálculo que se indica más abajo en el presente Capítulo, la adecuación tarifaria necesaria en orden a adecuar el valor real de la tarifa, a efectos de mantener la sustentabilidad económica y calidad del servicio comprometido en el marco del CONTRATO. A requerimiento del ÓRGANO DE CONTROL y/o de la AUTORIDAD

REGULATORIA, la CONCESIONARIA deberá aportar, en tiempo y forma, aquella documentación complementaria que sea pertinente para determinar la incidencia y magnitud de la afectación generada.

El aumento de tarifa solicitado no podrá aplicarse hasta tanto se cumpla con las pautas establecidas en el presente contrato y sus ANEXOS, y resulte aprobada por la AUTORIDAD DE APLICACION.

3.3 Metodología:

3.3.1. Sobre la base de la estructura de egresos determinada dentro del Plan Económico Financiero se define para Obras y para Gastos de Conservación y Mantenimiento de Rutina el índice de evolución de precios y la fuente de información que se tomará respectivamente para medir su evolución, según se indica en el siguiente cuadro:

Para OBRAS Y GASTOS DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE RUTINA		Índice que más apropiadamente pondera la Evolución de los Precios	Fuente
Descripción	Incidencia %		
Amortización e intereses, Reparaciones y repuestos	23	Amortización Equipo Nacional Combinado	S/ Valor de Referencia 85 Bis Información estadística para la redeterminación de precios de contratos de Obra Pública de la Dirección Provincial de Estadística.
Mano de Obra	27	Mano de Obra Oficial	S/ Valor de Referencia 179 Información estadística para la redeterminación de precios de contratos de Obra Pública de la Dirección Provincial de Estadística.
Piedra Triturada	15	Agregados pétreos Graníticos	Según Valor de Referencia 4 Información estadística para la redeterminación de precios de contratos de Obra Pública de la Dirección Provincial de Estadística.
Asfalto	20	Asfalto	Según Valor de Referencia 11 Información estadística para la redeterminación de precios de contratos de Obra Pública de la Dirección Provincial de Estadística.
Acero en Barra	15	Acero en barra	Según Valor de Referencia 2Bis Información estadística para la redeterminación de



		precios de contratos de Obra Pública de la Dirección Provincial de Estadística.
--	--	---

Y para los rubros Gastos de Explotación, Gastos de Administración y Gastos de Servicios de Atención al Usuario se utilizará un índice conformado por un 70 % de la variación de los salarios básicos correspondientes a la Asociación Gremial DE TRABAJADORES DE LOS PEAJES Y AFINES, conforme la paritaria suscripta por las partes y homologada por el Ministerio de Trabajo y un 30 % de la variación del Valor de Referencia para Redeterminación de Precios de Contratos de Obras Públicas – **VR 91: Gastos Generales**, elaborado por la Dirección Provincial de Estadística de la Provincia de Buenos Aires.

3.3.2. Se calculará luego la evolución de dichos índices respecto del mes considerado base, inicialmente se considerará el mes anterior a la toma de posesión y en adelante, el último mes donde se redeterminen costos.

Costos	Índice	Mes base (a)	Mes aplicación (b)	Variación (c) $c=(b)/(a)-1$
Componente de costo 1				
Componente de costo 2				
Componente de costo 3				
Componente de costo n				

Nota: Mes de base inicial de los precios: mes anterior a la toma de posesión.

3.3.3 Deberá llevarse un control mensual de la evolución de estos índices, el que compensa variaciones de precios de Obras y Gastos de Conservación y Mantenimiento de Rutina y el que compensa variaciones de precios de Gastos de Explotación, Administración y Servicios de Atención al Usuario y Gastos de Personal, de modo que a partir del mes que corresponda y hasta el final de la CONCESIÓN se apliquen los últimos calculados y desde el mes anterior al mencionado y hasta el posterior a la última corrección, o el de inicio del proyecto si es el caso, se apliquen los correspondientes a cada mes.

3.3.4 La aplicación de los coeficientes de ponderación y los índices de variación de precios a la estructura de costos de la CONCESIÓN definirán, teniendo en cuenta el tránsito previsto y la rentabilidad en moneda constante del mes de TOMA DE POSESIÓN, la pauta de la adecuación tarifaria necesaria para reequilibrar la ecuación económica por los efectos de la variación de precios en la economía.

3.3.5 El nivel de rentabilidad en todos los casos será calculado hasta el final del plazo de Concesión tomando como base las cifras que arroje la línea de Flujo Neto de la hoja "Resultados" del Plan Económico Financiero. Dicha línea de Flujo Neto deberá mantenerse expresada en moneda constante del mes y año de la TOMA DE POSESIÓN de la Concesión, en orden a mantener la rentabilidad.

Para esto último se determinará para cada período en el Plan Económico Financiero la relación entre los egresos correspondiente a las Obras y Gastos de Conservación y Mantenimiento de Rutina y los egresos en concepto de Explotación, Administración y Servicios de Atención al Usuario. Se descontará al primer período cada monto de flujo neto de caja con una combinación de los dos índices compensadores de mayores costos, según las relaciones así definidas de

manera de lograr un flujo neto de caja expresado en moneda de inicio de CONCESIÓN y poder restablecer la TIR inicial y, por ende, la rentabilidad del proyecto.

4. En la oportunidad en la que el **ÓRGANO DE CONTROL** y la **AUTORIDAD REGULATORIA** se expidan sobre la procedencia de la adecuación de tarifas por variación de precios dispondrán, en el caso que corresponda, una adecuación de las mismas, no retroactiva, o las compensaciones mensuales que sean necesarias, para mantener la sustentabilidad del proyecto.

ARTÍCULO 4: PAUTAS DE REVISIÓN ORDINARIA DE LA ECUACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA CONTRACTUAL.

4.1 Se establece de acuerdo a las pautas indicadas en el presente ANEXO la realización de una revisión integral de la ecuación económica financiera de la CONCESIÓN.

4.2 Durante el proceso de Revisión se tendrá en cuenta para el análisis la evolución de los siguientes parámetros integrantes del Plan Económico Financiero contractual: estructura de costos de operación y mantenimiento, estructura de costos de obras, obligaciones de obras y demás elementos que conforman el servicio concesionado.

4.3 La ecuación económica financiera contractual se encuentra definida en el Plan Económico Financiero de la CONCESIÓN. Dicho Plan Económico Financiero refleja la proyección de ingresos, egresos operativos y obligaciones de obras de la CONCESIÓN. El proceso de revisión integral tiene por objeto preservar el equilibrio de la ecuación económica financiera contractual.

4.4 Mediante este proceso podrán establecerse modificaciones a la tarifa básica de la CONCESIÓN determinando en consecuencia un nuevo régimen tarifario conforme a las pautas que más adelante se indican, el que permanecerá vigente hasta finalizado el siguiente proceso de revisión trienal o por pertinencia de lo estipulado en la CLÁUSULA 8.2 del CONTRATO DE CONCESIÓN, lo que ocurra primero.

4.5 El nivel de rentabilidad de la CONCESIÓN, la tasa interna de retorno contractual, es el indicado en el Plan Económico Financiero adjunto como ANEXO D del presente CONTRATO. Tanto el Plan Económico Financiero como la tasa de rentabilidad se mantendrán calculados en pesos. Ambas deberán mantenerse, en cada proceso de revisión previsto, en moneda constante del mes y año de la TOMA DE POSESIÓN, y a lo largo de todo el plazo de Concesión, a efectos de mantener su homogeneidad durante todo el período de vigencia contractual.

4.6. En cada una de las revisiones integrales, tomando como base la evolución de todos los componentes del plan económico financiero ya indicados, se calculará la rentabilidad contractual para todo el plazo de CONCESIÓN.

4.7 El proceso de Revisión Ordinaria se desarrollará cada TRES (3) años desde la TOMA DE POSESIÓN y no durará más de DOS (2) meses.

4.8 Para el caso de los Ingresos por Peaje, en cada revisión se considerarán la evolución de tránsito e ingresos previstos en el PEF. Se podrá modificar el tránsito previsto en el PEF de acuerdo a la realidad en el momento de cada revisión ordinaria. La apertura de este rubro se encuentra en la hoja "Ingresos" del Plan Económico Financiero de la CONCESIÓN.

4.9 Para el caso de los Egresos la estructura incluida en el PEF será considerada como la combinación básica de insumos necesarios para llevar adelante las

obligaciones determinadas en el CONTRATO. En oportunidad de la revisión dicha estructura podrá ser examinada en términos tanto de precios como de unidades físicas. En cada instancia de revisión serán merituados, sobre la base del concepto de eficiencia y calidad del servicio concesionado, los costos de obras a realizar en el próximo período. La apertura y evolución de los componentes del rubro gastos operativos y obras se encuentran indicados respectivamente en las hojas "Egresos de Operación", "Conservación y Mantenimiento" y "Plan de obras" del Plan Económico Financiero contractual. En caso de existir variaciones de costos de operación, mantenimiento y obras acumuladas desde la vigencia del período anterior deberán tenerse en cuenta a efectos de su compensación en ocasión de cada revisión, preservando el equilibrio contractual y la sustentabilidad del servicio, así como todas aquellas modificaciones contractuales que el Estado hubiere realizado respecto de la CONCESIÓN y que hubieren afectado la ecuación económica-financiera contractual. Si se determina que para mantener la AUTOVIA dentro de los parámetros especificados en los ANEXOS A y B, los avances tecnológicos permitieran lograrlo con costos inferiores a los previstos originalmente, se tomarán los recaudos para que en estas revisiones trienales, para los rubros en cuestión, se consideren los nuevos costos incrementados en un CINCUENTA POR CIENTO (50%) de la diferencia entre el costo original y el actualizado, de manera de incentivar a la CONCESIONARIA a adoptar dichos adelantos y, por otra parte, capturar para la Comunidad el 50% de dicho beneficio. En caso de existir cambios en las condiciones micro o macroeconómicas que afectaran la estructura de costos definida dentro del plan económico financiero, o que por alguna otra razón haya dejado de ser representativa, en oportunidad de la revisión podrá ser reformulado el mecanismo expuesto en el Artículo 3 de este Capítulo para el cálculo de adecuaciones tarifarias por la variación de precios de la economía, en orden a mantener la sustentabilidad económica-financiera de la prestación y la calidad del servicio. A fin de mantener la homogeneidad de las variables de la estructura de egresos se utilizarán la combinación de índices de precios, coeficientes y ponderadores fijados para cada uno de sus componentes en el Artículo 3.

4.10. En cada revisión se evaluará el cumplimiento en volúmenes físicos y términos monetarios del Plan de Obras de la concesión. La apertura y evolución de los componentes del Plan de Obras se encuentran indicadas en la hoja "Plan de Obras" del Plan Económico Financiero contractual. De considerarse conveniente para el restablecimiento o el mantenimiento de la ecuación económica contractual, podrá disponerse en esta oportunidad la modificación del Plan de Obras, siendo posible disponer entre otras medidas, la ampliación de los plazos para el cumplimiento de una o varias obligaciones de la CONCESIONARIA establecidas en el CONTRATO, modificar la composición del mismo y/o modificar la estructura de costos de obras integrantes de dicho Plan de Obras. A fin de mantener la homogeneidad de las variables de la estructura de egresos se utilizarán una combinación de índices de precios, coeficientes y ponderadores fijados para cada uno de sus componentes en el Artículo 3 de este Capítulo.

4.11. Impuestos: En ocasión de cada revisión podrán considerarse modificaciones que se hubieren producido en el régimen impositivo vigente al momento de la TOMA DE POSESIÓN. En este sentido se tomará en cuenta lo indicado en la CLÁUSULA DECIMO NOVENA del CONTRATO DE CONCESIÓN. La apertura de la estructura impositiva y alícuotas consideradas se encuentran indicadas en



las hojas "Impuestos" y "Cálculo impositivo" del Plan Económico Financiero de la Concesión. No se incluyen impuesto a los Ingresos Brutos ni Sellos.

4.12. Flujo neto: luego de obtenido el flujo neto por diferencia, de acuerdo a lo indicado en la hoja "Resultados" del Plan Económico Financiero, se expresará el mismo en moneda constante del mes y año de la TOMA DE POSESIÓN de la CONCESIÓN. En este sentido se aplicará la metodología explicitada en el punto 3.3.5 del Artículo 3 de este Capítulo.

4.13. Tasa de rentabilidad: la tasa interna de retorno (TIR) del Plan Económico Financiero de la CONCESIÓN será calculada sobre la base de las cifras que arroje el flujo neto en la hoja "Resultados" del Plan Económico Financiero, utilizando la misma metodología que la adoptada en el Plan Económico Financiero. Este nivel de rentabilidad deberá mantenerse en pesos constantes del mes de la TOMA DE POSESIÓN y en ocasión de cada revisión será calculada hasta el final del plazo de concesión.

4.14. En caso de existir ingresos excedentes, su destino será definido en esta oportunidad, pudiendo ser aplicados para la ejecución de las obras que defina la AUTORIDAD DE APLICACIÓN, en la forma y proporción que se acuerde en cada revisión.

4.15. En caso de ser reformulados los valores de los componentes del Plan Económico Financiero de la CONCESIÓN, conforme las pautas establecidas en los puntos anteriores, el ÓRGANO DE CONTROL y/o la AUTORIDAD REGULATIVA Deberán proponer a la AUTORIDAD DE APLICACIÓN resolver los instrumentos, tarifarios o no tarifarios, a través de los cuales se restituirá el equilibrio a la ecuación económica financiera contractual, sujeto a la aprobación por parte de la AUTORIDAD DE APLICACIÓN.

4.16. Penalidades: En la oportunidad de cada Revisión Trienal, el ORGANISMO DE CONTROL determinará el importe de las multas aplicadas que se encuentren impagas y podrá efectuar su descuento de los saldos que pudieren existir a favor de la CONCESIONARIA. De no existir saldo a favor de la CONCESIONARIA, ésta deberá hacer efectiva el pago de las multas impagas.

ARTÍCULO 5: RECURSOS DESTINADOS A LOS ESTUDIOS Y CONTROL DE LA CONCESION

La CONCESIONARIA deberá efectuar el pago correspondiente al cero coma cinco (0,5) por ciento de la recaudación neta de impuestos por el cobro de peaje y del uno (1) por ciento de los ingresos por otros conceptos netos de impuestos, antes del día 25 del mes siguiente al de los respectivos ingresos. Vencido dicho plazo, el atraso en los depósitos devengará intereses punitivos, por lo que cualquier pago se considerará a cuenta de los cargos correspondientes. El interés punitivo será el equivalente diario a una vez y media (1,5) la tasa activa para descuento de documentos a treinta (30) días del Banco de la Provincia de Buenos Aires vigente durante cada día de la mora que resultara acumulativa mensualmente. El pago se realizará mediante depósito en moneda de curso legal en una subcuenta fiduciaria abierta a través de BAPRO MANDATOS Y NEGOCIOS en el Banco de la Provincia de Buenos Aires a nombre de la Unidad de Análisis Económico Regulatorio de Concesiones Viales y quien será la encargada de la distribución con el ORGANISMO DE CONTROL.

Esta cuenta será notificada a la CONCESIONARIA por nota de la AUTORIDAD REGULATORIA, una vez suscripto el presente CONTRATO.

ARTÍCULO 6: AGREGADO TARIFARIO

La CONCESIONARIA deberá efectuar el pago de los aportes correspondientes al agregado tarifario establecido en el artículo 3° de la Resolución MI N° 52/12, equivalente al SEIS POR CIENTO (6%) de los ingresos por peajes netos de impuestos calculados en base a las tarifas sin redondeo, que será incluido en el cuadro tarifario que aplique la CONCESIONARIA y, de acuerdo a la Addenda al Contrato de Fideicomiso aprobado como Anexo II del Decreto N° 1495/16 y suscripto entre AUBASA, BAPRO MANDATOS Y NEGOCIOS S.A y Covisur S.A. La CONCESIONARIA deberá transferir a la cuenta bancaria fiduciaria denominada FIDEICOMISO RESOLUCIÓN 52 2012, Número de cuenta: 0014 - 1000 001-55796/4, CBU: 014 0000 7011 0000 557964 0, dentro de los diez (10) días corridos de cada mes, las sumas en concepto de agregado tarifario correspondientes al mes inmediato anterior.

ARTICULO 7: CONTRIBUCIÓN A MUNICIPIOS

La CONCESIONARIA deberá efectuar el pago correspondiente a la contribución establecida en artículo 3° de Ley N° 14.105, a cargo de la CONCESIONARIA del Sistema Vial Integrado del Atlántico, que asciende al CUATRO POR CIENTO (4%) de la recaudación neta de impuestos, por el cobro de peajes con destino a los Municipios por los que atraviesa la traza del citado Sistema Vial. Dicha contribución será sustitutiva de todo gravamen o derecho municipal, inclusive los referidos al uso del dominio público, excepto que se trate de contribuciones especiales o de mejoras o que correspondan por la prestación efectiva de servicios no vinculados a su actividad. Los fondos generados por aplicación de lo dispuesto precedentemente serán transferidos a la cuenta bancaria fiduciaria denominada FONDO CORREDOR VIAL, Número de Cuenta: 1000-55467/9, CBU: 0140000701100005546792, dentro de los quince (15) días de vencido cada mes calendario y será distribuido, en periodicidad bimestral, entre todos los municipios por cuya jurisdicción pase la traza del corredor concesionado, de acuerdo a la instrucción que la UNIDAD DE ANALISIS REGULATORIO DE CONCESIONES VIALES le imparta a BAPRO MANDATOS Y NEGOCIOS.

CAPÍTULO V: OBRAS QUE PUEDE REALIZAR EL CONCEDENTE

ARTÍCULO 1: OBRAS QUE PUEDE REALIZAR EL CONCEDENTE DENTRO DE LA ZONA DE CAMINO NO PREVISTAS EN EL CONTRATO

El CONCEDENTE podrá realizar mediante contratos con terceros obras dentro del SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO durante la vigencia del plazo de CONCESION.

Los Proyectos Ejecutivos de estas obras serán realizados por el CONCEDENTE a su sólo juicio y sin derecho a reclamo alguno por parte de la CONCESIONARIA.



Los proyectos que involucren obras sobre las calzadas cumplirán con las mismas exigencias de calidad previstas para las obras a ejecutar por parte de la CONCESIONARIA.

1.1. Inspección de Obra

El CONCEDENTE realizará, por sí o a través de terceros, la inspección de los trabajos y de las obras que ejecuten los terceros en la zona de camino concesionada.

La CONCESIONARIA deberá participar en la inspección de aquellas obras que, una vez terminadas, deba conservar y mantener, a efectos de verificar la calidad de ejecución de las mismas, señalando en cada caso las observaciones que estime conveniente.

1.2. Responsabilidades del CONCEDENTE

El CONCEDENTE será responsable ante la CONCESIONARIA por las actividades que realice la CONTRATISTA con motivo u ocasión del cumplimiento del Contrato de Obra Pública.

Asimismo, el CONCEDENTE, en el Contrato de Obra Pública, estipulará los recaudos que deba tomar la CONTRATISTA para dejar indemne a la CONCESIONARIA.

1.3. Obras ejecutadas por el CONCEDENTE

Cuando se concluya la construcción de una obra que ejecute el CONCEDENTE (Puentes, tramos, etc.) la misma pasará a ser conservada por la CONCESIONARIA con las mismas obligaciones y exigencias que se establecen en los Pliegos.

ARTÍCULO 2: ADELANTAMIENTO DE OBRAS PREVISTAS EN EL CONTRATO

En cada Revisión Ordinaria el ORGANO DE CONTROL podrá requerir que la CONCESIONARIA adelante la ejecución de obras previstas en el CONTRATO, incluidas en la Etapa III del PLIEGO TECNICO PARTICULAR, siempre que las mismas sean de valor equivalente a la inversión prevista en el Plan Económico Financiero para ese año, acordando para dichas obras un plan de trabajos.

La CONCESIONARIA no tendrá derecho a ningún resarcimiento financiero a consecuencia de la ejecución adelantada de obras, y las previstas para ese año en el Plan Económico pasarán a formar parte en el PEF, de las obras del año que se adelantaron.

A efectos de tener en cuenta la incidencia del adelantamiento de obras en el Plan Económico Financiero de la CONCESION, se procederá de la siguiente forma y de acuerdo a lo establecido en el Capítulo IV del presente pliego.

Los montos consignados en el Plan Económico Financiero para las obras que se adelantan serán dados de baja en los años de CONCESION donde la ejecución de tales obras debería haberse llevado a cabo y se incorporarán en el Plan Económico Financiero de la CONCESION vigente, en la fecha que efectivamente se ejecuten.

En caso de que las obras a adelantar estén incluidas entre las obras a construirse cuando el volumen de tránsito supere determinados niveles, se procederá de la siguiente forma:

Al tránsito que determine el ORGANOS DE CONTROL para el tramo o sector de la obra a adelantar, se aplicarán las tasas de crecimiento previstas en el PEF de la CONCESIONARIA correspondiente al peaje a la obra a adelantar, a partir del año siguiente de la medición de tránsito mencionada. Con el tránsito así calculado el ORGANOS DE CONTROL determinará cuándo correspondería ejecutar la obra en cuestión.

A efectos de tomar en cuenta el costo financiero que se produce a consecuencia de la ejecución adelantada de la obra, se incorporará con valor negativo en forma provisoria el monto consignado para dicha obra en el año que debería construirse de acuerdo al cálculo mencionado en el párrafo anterior y se incorporará con signo positivo en el año en que efectivamente se construya. Deberá ajustarse el año en que se coloque el monto negativo señalado, cuando se verifique que con los tránsitos reales pasantes han sido superados los niveles de tránsito establecidos en el PLIEGO TECNICO PARTICULAR.

ARTÍCULO 3: CONSERVACIÓN DE RUTINA

3.1. De las obras realizadas por el CONCEDENTE

Durante la vigencia del plazo de las obras, la CONCESIONARIA deberá realizar en el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLÁNTICO todas las tareas de conservación de rutina previstas en este CONTRATO, excepto en los sectores en que se vea impedida por motivo de las obras del CONCEDENTE. En estos últimos sectores reanudará todas las tareas previstas en el CONTRATO a partir de la recepción provisoria y/o definitiva según lo establezca el CONCEDENTE.

Las variaciones en los gastos de conservación y consumo de energía correspondientes a las obras nuevas ejecutadas por el CONCEDENTE que se incorporen a la CONCESION, serán ajustadas por el ORGANOS DE CONTROL al momento de la terminación de la obra y la recepción de la misma por parte de la CONCESIONARIA, a efectos de su incorporación al Plan Económico Financiero de la CONCESION, en oportunidad de efectuarse la Revisión Ordinaria prevista en el artículo 8.3 del CONTRATO.

3.2. De las obras adelantadas por la CONCESIONARIA

Las variaciones en los gastos de conservación de rutina y consumo de energía correspondientes a las obras que se adelanten serán calculados por el ORGANOS DE CONTROL al momento de la terminación de las obras, a efectos de su

incorporación al Plan Económico Financiero de la CONCESION y puestos a consideración para su aprobación ante la AUTORIDAD DE APLICACION en oportunidad de efectuarse la Revisión Ordinaria prevista en el artículo 8.3 del CONTRATO.

3.3. De los gastos en Conservación de Rutina, Explotación, Administración y Servicios de Atención al Usuario.

Toda vez que se produzca una modificación de la longitud de camino concesionada solicitada por el CONCEDENTE (adelantamiento de obras nuevas, incorporación a la CONCESION de tramos de rutas indicados en el Etapa III, obras ejecutadas por el CONCEDENTE, etc.), se tendrá en cuenta su incidencia en el Plan Económico Financiero en oportunidad de efectuarse la Revisión Ordinaria prevista en el Artículo 8.3 del CONTRATO. La incidencia de estos gastos se tendrá en cuenta aumentando o disminuyendo los montos anuales previstos en el PEF, debidamente actualizados, proporcionalmente a la longitud modificada.

CAPÍTULO VI: RÉGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES. NORMAS GENERALES

ARTÍCULO 1: OBJETO

1.1. Los incumplimientos de la CONCESIONARIA serán sancionados exclusivamente de conformidad con lo dispuesto en el presente Capítulo, sin perjuicio de las facultades rescisorias del CONCEDENTE por incumplimientos de la CONCESIONARIA, previstas en la CLÁUSULA 17.2 del CONTRATO y de la potestad de ejecutar las garantías conforme lo estipulado en la CLÁUSULA SEXTA del mismo.

1.2. El apercibimiento y la multa serán impuestas por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN mientras que la rescisión será resuelta por el CONCEDENTE.

1.3. Las infracciones tendrán carácter formal y se configuraran con prescindencia del dolo o culpa de la CONCESIONARIA y de las personas por quienes ésta deba responder, salvo disposición expresa en contrario.

1.4. La aplicación de la sanción no eximirá a la CONCESIONARIA del cumplimiento de la obligación cuya inobservancia motive la infracción. A tal efecto, en la decisión que imponga la sanción se intimará a la CONCESIONARIA al cumplimiento de la obligación respectiva en el plazo razonable que se le fije, bajo apercibimiento de imposición de nuevas sanciones.

1.5. La reincidencia quedará configurada por la comisión de una nueva infracción a una anterior sobre la que exista resolución definitiva, dentro del plazo que se especifique al efecto.

1.6. La aplicación de sanciones será independiente de la rescisión del CONTRATO DE CONCESION por incumplimiento de la CONCESIONARIA.

ARTÍCULO 2: SUJETO PASIVO

Las sanciones previstas en el presente Régimen serán aplicadas con exclusividad, a la CONCESIONARIA, aunque los incumplimientos sean

imputables a las personas físicas o jurídicas que actúen en su representación, o a sus dependientes, contratistas y/o subcontratistas.

ARTÍCULO 3: PAUTAS INTERPRETATIVAS

En caso de ambigüedades o contradicciones entre las normas generales dispuestas en el presente y las disposiciones específicas detallando cada una de las infracciones, prevalecerán éstas.

ARTÍCULO 4: INFRACCIONES

A los efectos de la aplicación del presente Régimen, denomínase infracción, a todas las acciones u omisiones que importen un incumplimiento de las obligaciones a cargo de la CONCESIONARIA, o infrinjan las prohibiciones establecidas en las normas legales, reglamentarias y contractuales que sean aplicables a la CONCESION.

ARTÍCULO 5: SANCIONES

Toda infracción, previo sumario que asegure el derecho de defensa y el debido proceso, será penalizada con las siguientes sanciones:

1. Apercibimiento.
2. Multas, expresadas en "Unidades de Penalización" (UP). Entiéndase por "Unidad De Penalización" el valor de la Tarifa Básica (Artículo 5, ANEXO B) de la Estación de Peaje Samborombón (Incluyendo impuestos) vigente a la fecha del Acta de constatación.
3. Las que contempla el CONTRATO.

ARTÍCULO 6: INFRACCIÓN Y DEMORA EN CUMPLIMIENTO

La verificación de un hecho, por parte del ÓRGANO DE CONTROL y/o la AUTORIDAD REGULATORIA, que implique una posible infracción será pasible de sanción, independientemente del tiempo que incurra la CONCESIONARIA para subsanarlo.

En caso de existir demora en la subsanación del hecho constatado, se le aplica la sanción por la demora en que la CONCESIONARIA haya incurrido para subsanar el incumplimiento verificado en el Acta respectiva.

En caso que el Acta de Constatación fije un plazo para la subsanación del incumplimiento, la demora se contará a los efectos del cálculo, a partir de vencido el plazo que fije el ÓRGANO DE CONTROL en el Acta de Constatación respectiva.

ARTÍCULO 7: GRADUACIÓN DE LAS SANCIONES

Las sanciones se graduarán en atención a las pautas que se establecen a continuación.

- a. La gravedad y la reiteración de la infracción.
- b. Las dificultades o perjuicios que la infracción ocasione al CONCEDENTE y/o a la AUTORIDAD DE APLICACION, usuarios y/o terceros.
- c. El grado de afectación del interés público.
- d. La causa que dio origen a los actos u omisiones a sancionar.
- e. La diligencia de la CONCESIONARIA en subsanar los efectos del acto u omisión a sancionar.
- f. El beneficio que hubiera resultado o pudiese resultar a favor de la CONCESIONARIA como consecuencia de la comisión de la infracción.

ARTÍCULO 8: REGISTRO DE INFRACCIONES Y SANCIONES

A los efectos de determinar las sucesivas sanciones que correspondan aplicar a la CONCESIONARIA, el ORGANISMO DE CONTROL deberá llevar un Registro en el que se asentarán las infracciones cometidas y las sanciones aplicadas en virtud del presente régimen.

ARTÍCULO 9: CONTROL DE LA CONCESIONARIA

El incumplimiento de las obligaciones de la CONCESIONARIA será fiscalizado por el ORGANISMO DE CONTROL y/o la AUTORIDAD REGULATIVA, las que tendrán a su cargo la supervisión, control y auditoría, estando además facultado para instrumentar los procedimientos que estime adecuados para el logro de esa finalidad.

El ORGANISMO DE CONTROL y la AUTORIDAD REGULATIVA cumplirán también las funciones de nexo entre el CONCEDENTE y la CONCESIONARIA, mientras perdure el vínculo contractual.

ARTÍCULO 10: INFRACCIONES SIMPLES

Se considerará infracción simple el incumplimiento de la obligación de presentar los informes previstos en el CONTRATO, o requeridos por el ORGANISMO DE CONTROL y/o la AUTORIDAD REGULATIVA, con las formalidades y en los plazos fijados en cada caso o al vencimiento de las eventuales prórrogas que se hubieren otorgado. El incumplimiento quedará configurado automáticamente por el solo vencimiento del plazo establecido.

10.1. La misma calificación tendrá:

1. La omisión de comunicar al ORGANISMO DE CONTROL y/o la AUTORIDAD REGULATIVA, y a los Usuarios el cobro de tarifas inferiores a las establecidas en el cuadro tarifario.
2. El incumplimiento de las obligaciones de información al Usuario, dispuestas en el Reglamento de Explotación y Reglamento del Usuario.
3. El incumplimiento de las instrucciones u órdenes impartidas por el ORGANISMO DE CONTROL y/o la AUTORIDAD REGULATIVA, a través de su personal autorizado.
4. El incumplimiento de los plazos de las obligaciones que surgen del Reglamento de Explotación y del Manual para la Solución de Contingencias, o de las eventuales prórrogas que se hubieren otorgado.

5. Todo incumplimiento cuya sanción no se encuentre prevista expresamente en el presente Régimen o en el Contrato de Concesión.

ARTÍCULO 11: INFRACCIONES SIMPLES. SANCION DE APERCIBIMIENTO.

En todos los casos, las infracciones simples serán sancionadas con Apercibimiento, siempre que no se encuentren específicamente sancionadas, en cuyo caso corresponderá la aplicación de la norma especial.

ARTÍCULO 12: INFRACCIONES LEVES.

Se considerarán infracciones leves los incumplimientos que se detallan a continuación, siempre que dichos incumplimientos no se encuentren específicamente sancionados, en cuyo caso corresponderá la aplicación de la norma específica.

1. La tercera infracción simple sancionada con Apercibimiento que se produzca en el período de DOCE (12) meses anteriores y consecutivos computados a partir de la fecha de su constatación. La infracción simple sucesiva será considerada como tal, reiniciando el cómputo a efectos de la aplicación del presente supuesto.
2. El incumplimiento de las intimaciones que le curse el ÓRGANO DE CONTROL y/o la AUTORIDAD REGULATORIA en razón de una infracción simple en el plazo que se le fije.
3. El incumplimiento de la obligación de mantener –conforme las condiciones establecidas en el CONTRATO- los bienes afectados a la CONCESIÓN, en buen estado de uso y conservación.
4. Vulnerar el principio de igualdad de los Usuarios.
5. Desarrollar acciones u omisiones que pudieran evitar o dificultar el cumplimiento de las tareas de control que debe llevar a cabo el ÓRGANO DE CONTROL.
6. Comunicar al ORGANO DE CONTROL sin antelación suficiente el procedimiento diseñado a efectos de llevar a cabo el proceso de selección, cuando la CONCESIONARIA deba contratar con terceros la provisión de obras, bienes o servicios.
7. La falta de las autorizaciones o permisos de otros entes ajenos al ÓRGANO DE CONTROL, que correspondan, para el desenvolvimiento de las actividades relativas al objeto de la Concesión y de las Áreas de Servicios.
8. Incumplir en el plazo fijado por el ÓRGANO DE CONTROL y de conformidad con lo establecido en el CONTRATO, con la transferencia al ESTADO PROVINCIAL del dominio de los bienes adquiridos para liberar la traza u otros bienes afectados a la CONCESIÓN.
9. Incumplir las obligaciones establecidas en el Régimen Normativo vigente, relacionadas con la extracción de materiales en la zona de camino.
10. Incumplir la obligación de presentar prueba fehaciente de la vigencia de las pólizas de seguros, a requerimiento del ÓRGANO DE CONTROL, en los plazos que éste le fije.
11. Incumplir la obligación de realizar las mediciones, estadísticas, censos y controles y/o ejecutarlos sin sujeción a los términos y modalidades establecidas en el Régimen Normativo vigente, o fijados por el ÓRGANO DE CONTROL.

12. Realizar actos que puedan obstaculizar la ejecución de trabajos destinados al paso de redes de servicios debidamente autorizados, salvo cuando dichos actos sean necesarios para el cumplimiento del objeto del CONTRATO.

13. Disponer de los bienes muebles, que no resulten útiles para la prestación del servicio, sin la correspondiente autorización del ÓRGANO DE CONTROL.

14. Incumplir la obligación de presentar los planos conforme a obra dentro de los TREINTA (30) días corridos posteriores a la finalización o habilitación de las obras.

15. Incumplir con la remisión al ÓRGANO DE CONTROL de toda respuesta brindada al USUARIO por escrito (de acuerdo a lo establecido en el Punto 2.2. del Capítulo II del ANEXO A).

16. El incumplimiento de las instrucciones u órdenes impartidas por el ORGANO DE CONTROL a través de su personal autorizado.

ARTÍCULO 13: SANCIONES.

Las infracciones previstas en el artículo precedente serán sancionadas con las siguientes multas:

1. Cuando la obligación incumplida estuviere referida a un plazo, se aplicará una multa equivalente a CINCO MIL (5.000) UNIDADES DE PENALIZACION por cada semana de mora o fracción mayor a CUATRO (4) días contados a partir de vencido dicho plazo. Cuando la fracción sea menor o igual a CUATRO (4) días, se aplicará una multa diaria equivalente a SETECIENTAS (700) UNIDADES DE PENALIZACION contados a partir de vencido el plazo al que estuviera referido la obligación.

2. Las demás infracciones previstas en el artículo precedente serán sancionadas con pena de multa, la que no podrá ser inferior a CINCO MIL (5.000) UNIDADES DE PENALIZACION, ni superior a CINCUENTA MIL (50.000) UNIDADES DE PENALIZACION, según lo dispuesto por el Artículo 3 del presente Capítulo.

ARTÍCULO 14: INFRACCIONES GRAVES.

Se considerarán infracciones graves los incumplimientos que se detallan a continuación, siempre que dichos incumplimientos no se encuentren específicamente sancionados, en cuyo caso corresponderá la aplicación de la norma específica.

1. La reiteración de una misma infracción leve por TRES (3) veces o más, dentro de un período de DOCE (12) meses anteriores y consecutivos computados a partir de la fecha de su constatación.

2. No cumplir con las intimaciones que le curse el ÓRGANO DE CONTROL en razón de una infracción leve en el plazo que se le fije.

3. Poner en riesgo la seguridad de los USUARIOS, mediante la realización de obras o tareas de cualquier índole que no cuenten con la protección y señalización adecuadas a las exigencias del ANEXO A.

4. Llevar registros contables o extracontables que resuman la información técnica, comercial, financiera y de personal en forma incompleta, falsa, inadecuada, defectuosa o desactualizada o cuando dichos registros contraríen las disposiciones legales vigentes.



5. Incumplir con la obligación de conservar la AUTOVIA en condiciones de utilización y tránsito, conforme las exigencias del CONTRATO y sus ANEXOS A y B.
6. Percibir tarifas de peaje superiores a las establecidas por el Cuadro Tarifario vigente, u otorgar exenciones de pago distintas a las previstas en el CONTRATO y en el ANEXO A.
7. Incumplir la obligación de adoptar en el marco de las facultades y obligaciones asumidas específicamente los recaudos necesarios para evitar causar daños a:
 - 7.1. Personas que desarrollen actividades autorizadas en la AUTOVIA o terceros.
 - 7.2. Bienes públicos o privados.
 - 7.3. Instalaciones aéreas, superficiales o subterráneas existentes en la zona de camino, u obras que se ejecuten para instalarlas.
8. La presentación de información falsa o engañosa.
9. No mantener la zona de camino libre de obstáculos o intrusos, a partir de la Toma de Posesión, realizando todas las gestiones que estén a su cargo.
10. No adoptar las medidas necesarias para restablecer la normal circulación en el menor tiempo posible, ante cualquier acontecimiento que la impida o dificulte, según lo establecido en el ANEXO A.
11. El incumplimiento de las obligaciones establecidas en este ANEXO para la preservación del medio ambiente.
12. Operar las plazas de peaje y/o cada una de las vías que la integran, cuando los equipos y sistemas no se ajusten a las condiciones de funcionamiento previstas en los ANEXOS A y B.
13. Incumplir la obligación de contar con el servicio de auditoría externa de acuerdo a las previsiones del CONTRATO.
14. No sustituir garantías contractuales, o no introducirles cambios o mejoras ulteriores cuando así lo requiera la AUTORIDAD DE APLICACIÓN, de conformidad a lo establecido por el CONTRATO.
15. Incumplir la obligación de prestar a los USUARIOS los servicios complementarios de conformidad a lo previsto en el CONTRATO.
16. Contratar con terceros la realización de obras, la provisión de bienes o la prestación de servicios apartándose de los procedimientos de selección previstos en el REGLAMENTO DE CONTRATACIONES que integra este CONTRATO como ANEXO G.
17. Incumplir la obligación de presentar para su aprobación por el ÓRGANO DE CONTROL, antes del inicio de las obras, la documentación prevista en el ANEXO A.
18. Incumplir la obligación de depositar en la cuenta bancaria el importe resultante del redondeo de la tarifa de peaje prevista en el artículo 8.1 del CONTRATO DE CONCESION y de la Tasa de Fiscalización prevista en el 8.4 del CONTRATO DE CONCESION.
19. Cambiar la ubicación de las barreras de peaje, o suprimir las previstas en el CONTRATO, sin previa autorización del ORGANO DE CONTROL.
20. Instalar Estaciones de Peajes sin la autorización de la AUTORIDAD DE APLICACIÓN.
21. Omitir el equipamiento de las Estaciones de Peaje de conformidad a las exigencias del ANEXO A y B.
22. Impedir al ÓRGANO DE CONTROL y/o a la AUTORIDAD REGULATORIA el ingreso a las dependencias donde se encuentren los sistemas de control de la

CONCESIONARIA, el acceso al software de los sistemas de control y demás sectores cuyo ingreso le resulte necesario para el ejercicio de sus funciones específicas.

23. Ejecutar obras que no se ajusten a las especificaciones técnicas o normas constructivas contractualmente previstas.

24. Habilitar al uso público obras no verificadas por el ÓRGANO DE CONTROL y/o que no hayan sido sometidas a las pruebas y controles que correspondan.

25. No adoptar las medidas conducentes para eliminar o reducir al máximo posible las dificultades y necesidades de los USUARIOS y vecinos en situaciones de catástrofe o emergencia que por su entidad requieran un actuar diligente acorde con la situación de que se trate.

26. Establecer áreas de servicio, o desarrollar actividades en las mismas que no cuenten con la correspondiente autorización del ORGANOS DE CONTROL.

ARTÍCULO 15: SANCIONES.

Las infracciones graves serán sancionadas con Multas, conforme se detalla a continuación, siempre que dichos incumplimientos no se encuentren específicamente sancionados, en cuyo caso corresponderá la aplicación de la norma específica.

Cuando la CONCESIONARIA incurra en alguna de las infracciones previstas en el Artículo precedente será sancionada con las siguientes multas:

1. Cuando la obligación incumplida estuviera referida a un plazo, será pasible de la aplicación de una multa equivalente a DIEZ MIL (10.000) UNIDADES DE PENALIZACION por cada semana de mora o fracción mayor a CUATRO (4) días, contados a partir de vencido dicho plazo. Cuando la fracción sea menor o igual a CUATRO (4) días, se aplicará una multa diaria equivalente a MIL CUATROCIENTAS (1.400) UNIDADES DE PENALIZACION, contados a partir de vencido el plazo al que estuviera referido la obligación.

2. Las demás infracciones previstas en el Artículo precedente serán sancionadas con pena de multa, la que no podrá ser inferior a CINCUENTA MIL (50.000) UNIDADES DE PENALIZACION ni superior a QUINIENTAS MIL (500.000) UNIDADES DE PENALIZACION, según lo dispuesto por el Artículo 3.

3. La reiteración por parte de la CONCESIONARIA, de una misma infracción grave que se encuentre firme en sede administrativa, por SEIS (6) veces o más, en un lapso de DOCE (12) meses y la reiteración de DIEZ (10) veces o más faltas graves que se encuentren firmes en sede administrativa en un lapso de VEINTICUATRO (24) meses, faculta al CONCEDENTE a rescindir el CONTRATO por culpa de la CONCESIONARIA.

INFRACCIONES PARTICULARES

A los fines de la aplicación de sanciones por INFRACCIONES PARTICULARES, se considerará una multa a ser aplicada por el solo hecho de incumplir lo constatado en el Acta dentro del plazo establecido, sin perjuicio de la que en cada caso corresponda por todo el tiempo que medie entre el vencimiento de dicho plazo y la fecha en que queda definitivamente subsanada la causa que le diera origen. Esta regla de carácter general, regirá en todos los casos de infracciones particulares en los que no se establezca específicamente su sanción por el solo hecho de su constatación.

ARTÍCULO 16: DESAGÜES.

Se aplicará UN MIL (1.000) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por kilómetro de desagüe que no cumpla con las condiciones exigidas, más CUATROCIENTAS (400) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por kilómetro de desagüe por cada semana o fracción mayor de cuatro (4) días de demora en concluir los trabajos de corrección necesarios. Dicha demora se contará a partir de vencido el plazo que fije el ORGANISMO DE CONTROL en el Acta de constatación respectiva.

ARTÍCULO 17: ALCANTARILLAS Y PUENTES.

Se aplicará DOS (2.000) MIL UNIDADES DE PENALIZACIÓN por alcantarilla o puente en que se verifiquen roturas, falta de pintura, o que no cumplan con las condiciones exigidas, más QUINIENTAS (500) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por alcantarilla o puente por cada semana o fracción mayor de CUATRO (4) días de demora en concluir los trabajos de corrección necesarios. Dicha demora se contará a partir de vencido el plazo que fije el ORGANISMO DE CONTROL en el Acta de Constatación respectiva.

ARTÍCULO 18: SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL.

Se aplicará DOSCIENTAS (200) UNIDADES DE PENALIZACIÓN POR METRO CUADRADO de Señalización Horizontal que se constatare desgastada o dañada más CIEN (100) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada semana de demora en iniciar el repintado de la señalización deficiente o de concluir el mismo dentro del plazo que fije el ORGANISMO DE CONTROL en el Acta de Constatación respectiva.

ARTÍCULO 19: SEÑALIZACIÓN VERTICAL.

Se aplicará CUATROCIENTAS (400) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada señal vertical averiada, deteriorada, faltante, sucia o con falta de reflectancia, más CIEN (100) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por señal y por cada semana o fracción mayor de CUATRO (4) días de demora, en concluir los trabajos de reparación o reposición de los elementos dañados o faltantes dentro del plazo que fije el ORGANISMO DE CONTROL en el Acta de Constatación respectiva.

ARTÍCULO 20: SEÑALAMIENTO AÉREO - COLUMNAS - SISTEMA DE ILUMINACIÓN.

Se aplicará TRES MIL (3.000) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por la constatación de problemas estructurales en pórticos o columnas de señalamiento aéreo, o columnas de sistemas de iluminación o semaforicos, más QUINIENTAS (500) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada una de estas anomalías y por día de demora en concluir los trabajos de reparación dentro del plazo que fije el ORGANISMO DE CONTROL en el Acta de Constatación respectiva.

ARTÍCULO 21: SEÑALAMIENTO AÉREO - COLUMNAS - SISTEMA DE ILUMINACION.

Se aplicará CIEN (100) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por la constatación de falta de limpieza, pintura, galvanizado, presencia de graffitis, mal estado de los pórticos o columnas de señalamiento aéreo, o de las columnas de sistemas de iluminación o semaforicos, más VEINTICINCO (25) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada una de estas anomalías y por día de demora en concluir los trabajos de reparación contados a partir de vencido el plazo que fije el ÓRGANO DE CONTROL en el Acta de Constatación respectiva.

ARTÍCULO 22: BARANDAS DETERIORADAS.

Se aplicará QUINIENTAS (500) UNIDADES DE PENALIZACION por tramo de baranda Tipo Flex Beam deteriorada que se constatare más CIEN (100) UNIDADES DE PENALIZACION por tramo de baranda y por día de demora en reponerlo. Cuando se trate de otros tipos de baranda (artística de hierro, New Jersey, etc.) se penalizarán con similar número de tarifas básicas, aplicado sobre cada metro de baranda deteriorada. Los plazos se computarán a partir de la fecha del Acta de Constatación respectiva.

ARTÍCULO 23: REFUGIOS - PASARELAS PEATONALES.

Se aplicará QUINIENTAS (500) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada deficiencia en pintura, limpieza, galvanizado, graffitis o mal estado de los refugios, pasarelas peatonales, más DOSCIENTAS (200) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada anomalía y por día de demora contados a partir de la fecha del Acta de Constatación respectiva.

ARTÍCULO 24: DEFICIENCIAS ESTRUCTURALES PUENTES – PASARELAS PEATONALES – REFUGIOS.

Se aplicará CINCO MIL (5000) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por la verificación de problemas estructurales de puentes, pasarelas peatonales y/o refugios, más DOS MIL (2000) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada anomalía y por semana o fracción mayor a CUATRO (4) días de demora en iniciar los trabajos necesarios o concluirlos dentro del plazo que fije el ORGANO DE CONTROL contados a partir de la fecha del Acta de Constatación respectiva.

ARTÍCULO 25: SEÑALIZACION OBSTACULOS.

Se aplicará QUINIENTAS (500) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada obstáculo en calzadas y en las banquetas cuando dichos obstáculos no se encuentren debidamente señalizados más QUINIENTAS (500) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por día de demora contados a partir de la fecha del Acta de Constatación labrada al efecto.

ARTÍCULO 26: LIBRO DE QUEJAS Y SUGERENCIAS. REGLAMENTO DE EXPLOTACIÓN. REGLAMENTO DE USUARIO.

Se aplicará DOS MIL (2.000) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada constatación de falta del Libro de Quejas y Sugerencias o de un ejemplar del Reglamento de Explotación o de un ejemplar del Reglamento del Usuario (a partir

de su aprobación) en cada plaza de peaje, por la falta de carteles informando a los usuarios de su existencia o por cada una de las quejas formuladas por los usuarios, que no hayan sido respondidas al usuario o comunicadas al ÓRGANO DE CONTROL en los plazos establecidos.

ARTÍCULO 27: MOVILES DE SEGURIDAD VIAL.

Se aplicará DOS MIL (2.000) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por no cumplir con la implementación de los móviles de seguridad vial, de acuerdo a las condiciones establecidas en el Capítulo II, Artículo 6.1.5 de este ANEXO y QUINIENTAS (500) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada día de demora en subsanarlo contados a partir de la fecha del Acta de Constatación respectiva.

ARTÍCULO 27: DISPOSITIVOS IAV.

Se aplicará DOS MIL (2.000) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada constatación de incumplimiento en la provisión a los USUARIOS de los DISPOSITIVOS IAV, de acuerdo a lo establecido en el Capítulo II, Artículo 2.1 de este ANEXO.

ARTÍCULO 29: INFORMACION CUADRO TARIFARIO.

Se aplicará DOS MIL (2.000) UNIDADES DE PENALIZACION por cada constatación de la falta de carteles en zona de peaje informando a los USUARIOS las tarifas vigentes en el SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLANTICO.

ARTÍCULO 30: PRESTACION DE SERVICIOS AL USUARIO.

Se aplicará DOS MIL (2.000) UNIDADES DE PENALIZACION por no cumplir con cada una de las prestaciones de los servicios a brindar al usuario de acuerdo a las condiciones establecidas en el Capítulo II, Artículo 6.1 de este ANEXO - Apartados 6.1.1; 6.1.2; 6.1.3; 6.1.6; 6.1.7; 6.1.8-, más QUINIENTAS (500) UNIDADES DE PENALIZACION por semana de demora en restablecer dichos servicios, contados a partir de la fecha del Acta de Constatación respectiva.

ARTÍCULO 31: TIEMPO DE ESPERA PEAJES.

Se aplicará DOS MIL (2.000) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada constatación de incumplimiento a los tiempos máximos de espera para pagar el peaje o existencia de cola de vehículos mayor a la tolerada, conforme lo establecido en el Capítulo II, Artículo 2.3 de este ANEXO.

ARTÍCULO 32: Telefonía celular (*767, *788) y línea gratuita de atención a los usuarios (0800)

Se aplicará MIL (1.000) UNIDADES DE PENALIZACION por cada constatación de falta de funcionamiento del teléfono gratuito 0800 o del * celular., más MIL (1.000) UNIDADES DE PENALIZACION por día de demora en efectuar los trabajos necesarios, contados a partir de la fecha del Acta de Constatación respectiva, de acuerdo a lo establecido en el Capítulo II, Artículo 6.1.4. de este ANEXO.

ARTÍCULO 33: PASTOS Y MALEZAS.

Se aplicará 1.000 (MIL) UNIDADES DE PENALIZACION por hectárea en que se constatare que la altura del pasto supera el máximo especificado, más QUINIENTAS (500) UNIDADES DE PENALIZACION por hectárea y por semana de demora en efectuar los trabajos necesarios, contados a partir de la fecha del Acta de Constatación respectiva.

Por falta de corte manual se aplica QUINIENTAS (500) UNIDADES DE PENALIZACION por cada sector que lo requiera más DOSCIENTOS CINCUENTA (250) UNIDADES DE PENALIZACION por sector y por semana de demora en efectuar el corte manual necesario contados a partir de la fecha del Acta de Constatación respectiva.

ARTÍCULO 34: BASURA.

Se aplicará MIL (1.000) UNIDADES DE PENALIZACION por la existencia de desechos de cualquier naturaleza dentro de la zona de camino, más TRESCIENTAS (300) UNIDADES DE PENALIZACION por día de demora en retirar los mismos, contados a partir de la fecha del Acta de Constatación respectiva (Capítulo I, Artículo 26 de este ANEXO).

ARTÍCULO 35: BOSQUECILLOS.

Se aplicará CIEN (100) UNIDADES DE PENALIZACION por cada árbol del bosquecillo o grupo en que se verifique falta de mantenimiento especificados más CINCUENTA (50) UNIDADES DE PENALIZACION por día de demora en iniciar los trabajos necesarios para subsanar las deficiencias y de QUINIENTAS (500) UNIDADES DE PENALIZACION por árbol por cada semana de demora en reemplazar los ejemplares malogrados o sustraídos. (Capítulo I, Artículo 27 de este ANEXO).

ARTÍCULO 36: SEÑALIZACIÓN DE OBRAS Y DESVÍOS.

Se aplicará MIL (1.000) UNIDADES DE PENALIZACION por cada deficiencia en la señalización de la obra o desvío habilitado más MIL (1.000) UNIDADES DE PENALIZACION por día de demora contados a partir de la fecha del Acta de Constatación respectiva (Capítulo I, Artículos 11.2 y 11.3 de este ANEXO).

ARTÍCULO 37: (Capítulo I, Artículo 16, Apartado 16.1 de este ANEXO)

Se aplicará DOS MIL (2.000) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por no proveer los equipos para realizar las mediciones de las condiciones técnicas de las calzadas de rodamiento a requerimiento del ÓRGANO DE CONTROL, más MIL (1.000) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada semana o fracción mayor de CUATRO (4) días de demora en la provisión de los mismos dentro del plazo que fije el ORGANO DE CONTROL. Dicha demora se contará a partir de la fecha del el Acta de constatación respectiva.

ARTÍCULO 38: (Capítulo I, Artículo 16, Apartado 16.1.1 de este ANEXO)

ANEXO A- CONTRATO CONCESION SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLANTICO

Se aplicará MIL SEISCIENTAS (1.600) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada kilómetro/carril en donde se supere el valor máximo admisible de rugosidad para cada tipo de calzada, más CUATROCIENTAS (400) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por semana o fracción mayor de CUATRO (4) días de demora en concluir los trabajos de corrección, dicha demora se contará a partir de vencido el plazo que fije el ÓRGANO DE CONTROL en el Acta de Constatación respectiva.

ARTÍCULO 39: (Capítulo I, Artículo 16, Apartado 16.1.2 de este ANEXO)

Se aplicará MIL (1.000) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada DOSCIENTOS METROS/CARRIL (200) en que se verifiquen ahuellamientos que superen los valores admisibles establecidos, más QUINIENTAS (500) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por semana o fracción mayor de CUATRO (4) días de demora - en concluir los trabajos de corrección -contados a partir de vencido el plazo que fije el ÓRGANO DE CONTROL en el Acta de Constatación respectiva.

ARTÍCULO 40: (Capítulo I, Artículo 16, Apartado 16.1.3 de este ANEXO)

Se aplicará CIEN (100) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada METRO CUADRADO/CARRIL en que la fisuración en calzada supere los valores admisibles establecidos, más VEINTICINCO (25) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada METRO CUADRADO/ CARRIL y por semana o fracción mayor de CUATRO (4) días de demora -en concluir los trabajos de corrección -contados a partir de vencido el plazo que fije el ÓRGANO DE CONTROL en el Acta de Constatación respectiva.

ARTÍCULO 41: (Capítulo I, Artículo 16, Apartado 16.1.4 de este ANEXO)

Se aplicará MIL (1.000) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada metro cuadrado de calzada con desprendimientos y/o baches, más TRESCIENTAS (300) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada metro cuadrado de calzada con desprendimientos y/o baches y por día de demora -en concluir los trabajos de corrección- contados a partir del Acta de Constatación respectiva.

ARTÍCULO 42: (Capítulo I, Artículo 16, Apartado 16.1.5 de este ANEXO)

Se aplicará SEIS MIL (6.000) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por KILÓMETRO-CARRIL en que sean superados alguno de los valores admisibles establecidos en cuanto a la resistencia al deslizamiento (fricción), más DOS MIL (2.000) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por KILÓMETRO-CARRIL y por semana o fracción mayor de CUATRO (4) días de demora -en concluir los trabajos de corrección- contados a partir del vencimiento del plazo que fije el ÓRGANO DE CONTROL en el Acta de Constatación respectiva.-

ARTÍCULO 43: (Capítulo I, Artículo 16, Apartados 16.1.6 y 16.1.7 de este ANEXO)

Se aplicará SEISCIENTAS (600) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada presencia de resaltos o hundimientos de calzada, o por cada deficiencia en el

estado de los bordes del pavimento, más DOSCIENTAS (200) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada una de estas anomalías y por semana o fracción mayor de CUATRO (4) días de demora -en concluir los trabajos de corrección- contados a partir del vencimiento del plazo que fije el ÓRGANO DE CONTROL en el Acta de Constatación respectiva.

ARTÍCULO 44: (Capítulo I, Artículo 16, Apartado 16.2.1 de este ANEXO)

Se aplicará QUINIENTAS (500) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por hectómetro de banquetas pavimentadas en que se verifiquen deficiencias en cuanto al estado de conservación exigido para las mismas, más DOSCIENTAS (200) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por hectómetro y por semana o fracción mayor de CUATRO (4) días de demora -en concluir los trabajos de corrección- contados a partir del vencimiento del plazo que fije el ÓRGANO DE CONTROL en el Acta de Constatación respectiva.

ARTÍCULO 45: (Capítulo I, Artículo 16, Apartado 16.2.2 de este ANEXO)

Se aplicará QUINIENTAS (500) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por hectómetro de banquetas de suelo en que se verifiquen deficiencias en cuanto al estado de conservación exigido para las mismas, más DOSCIENTAS (200) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por hectómetro y por semana o fracción mayor de CUATRO (4) días de demora en concluir los trabajos de corrección contados a partir del vencimiento del plazo que fije el ÓRGANO DE CONTROL en el Acta de Constatación respectiva.

ARTÍCULO 46: SEMÁFOROS (Capítulo I, Artículo 18 de este ANEXO)

Se aplicará UN MIL (1.000) UNIDADES DE PENALIZACION por día y por semáforo que no funcione por cualquier causa (desperfecto, pérdida o avería), computados a partir de la fecha del Acta de Constatación correspondiente.

ARTÍCULO 47: LUMINARIAS (Capítulo I, Artículo 17 de este ANEXO)

Se aplicará UN MIL (1.000) UNIDADES DE PENALIZACION por día y por luminaria a cargo de la CONCESIONARIA que no funcione por cualquier causa (avería, defecto, pérdida), más CIEN (100) UNIDADES DE PENALIZACION por día de demora en efectuar la reparación correspondiente, contado a partir de la fecha del Acta de Constatación respectiva.

ARTÍCULO 48: A los efectos de la reincidencia se considerarán graves las infracciones particulares precedentemente enunciadas.

ARTÍCULO 49: INFRACCIONES NO CONTEMPLADAS TAXATIVAMENTE.

Se aplicará UN MIL (1.000) UNIDADES DE PENALIZACIÓN por cada obligación cuyo incumplimiento no se encuentre penalizado en forma taxativa y QUINIENTAS (500) UNIDADES DE PENALIZACION por cada día de demora en subsanar dicha infracción, contados a partir de la fecha del Acta de Constatación

respectiva. En caso de fijar un plazo para la subsanación del incumplimiento constatado, la demora se contará a partir de vencido el plazo otorgado.

ARTÍCULO 50: INCUMPLIMIENTO DE LOS PLAZOS POR INICIO Y EJECUCIÓN DE OBRAS Y HABILITACION.

Los incumplimientos de los plazos relativos a la iniciación, al avance y a la habilitación de obras nuevas o de mejoramiento, se penalizarán con un porcentaje del volumen de inversión comprometido en el Plan de Trabajos aprobado por el ÓRGANO DE CONTROL para cada una de las obras a realizar, aplicando la metodología que se describe para cada caso, en los incisos que siguen a continuación:

a) Atrasos en la iniciación de las obras:

El incumplimiento de los plazos establecidos por inicio de las obras previstas en el CONTRATO, producirá la mora de pleno derecho sin necesidad de interpelación judicial o extrajudicial alguna, quedando el ÓRGANO DE CONTROL y la AUTORIDAD REGULATORIA facultados a liquidar la multa correspondiente al finalizar el mes del cual se deberían haber iniciado las obras.

a.1.) Liquidación de multas:

La liquidación será calculada sobre el Monto de Atraso (MA) entendiéndose por tal al Monto Total de Obra Prevista Ejecutar según el Plan de Trabajo a la fecha de liquidación.

Al Monto de Atraso se lo afectará inicialmente con una tasa punitiva $K=0,33\%$, por día de atraso, la que será incrementada según se especifica más adelante, aplicable sobre la totalidad de los Días de Atraso (DA), siendo éstos los que median entre la fecha de inicio prevista y la fecha de liquidación.

El Monto de la Multa Aplicada (MMA) será:

$MMA=MA \times K \times DA$.

La tasa K se incrementará a medida que aumente el lapso de atraso, según el cuadro siguiente:

DA: Días de atraso Tasa punitiva: K

0 DA igual o menor a 30 DA $K=0,33\%$

30 DA igual o menor de 48 DA $= (0,33\%) \times 1,25$

48 DA igual o menor de 58 DA $(0,33\%) \times (1,25)^2$

58 DA igual o menor de 62 DA $(0,33\%) \times (1,25)^3$

DA mayor a 62 DA $(0,33\%) \times (1,25)^4$

En cada liquidación se abonará el valor de la Multa resultante menos el valor acumulado de las Multas ya abonadas.

b) Atraso en la ejecución de las obras:

La Concesionaria presentará al Órgano de Control, en forma mensual los Informes de Avance de Obra, en caso de registrarse atrasos en la ejecución de las obras de acuerdo al Proyecto Ejecutivo y el plan de trabajos aprobado por el ÓRGANO DE CONTROL se aplicará la metodología que se describe para cada caso, en los incisos que siguen a continuación:

b.1.) Atraso Parcial:

En el caso en que los Montos Ejecutados para un tramo constructivo sea inferior al 80% de los Montos Previstos para el mismo, según el Plan de Trabajo, el ÓRGANO DE CONTROL requerirá la agilización de los trabajos correspondientes a verificar en el mes siguiente.

b.2.) Liquidación de las multas:

De persistir el atraso en un porcentaje de ejecución inferior al 80% citado la CONCESIONARIA se hará pasible de una multa calculada como un porcentaje (P) del Monto de Atraso Parcial (MAP), entendiéndose por tal a la diferencia entre el Monto Previsto Ejecutar (MPE) y el Monto Ejecutado (ME) para cada tramo.

El Monto de la Multa Aplicada será:

$$MMA = P\% \times MAP$$

El valor de P (porcentaje) dependerá del grado de retraso producido, según se detalla en la siguiente tabla:

Si el ME está entre el 60% y el 80% del MPE, el P es de 1.5%.

Si el ME está entre el 30% y el 60% del MPE, el P es de 4%.

Si el ME es inferior al 30% del MPE, el P es del 7%.

b.3.) Atraso de Obra:

Este proceso se repetirá en las verificaciones posteriores, con los valores de P indicados en la tabla anterior. En cada liquidación se abonará el valor de la Multa resultante menos el valor acumulado de las Multas ya abonadas.

c.) Atraso en la terminación de las obras:

El incumplimiento de la fecha de terminación de las obras según el Plan de Trabajo pertinente, aprobado por el ÓRGANO DE CONTROL, producirá la mora de pleno derecho sin necesidad de interpelación judicial o extra judicial alguna, quedando el ÓRGANO DE CONTROL y la AUTORIDAD REGULATORIA facultados a liquidar la multa correspondiente al término del mes dentro del cual se deberían haber finalizado las obras.

c.1.) Liquidación de las multas:

La liquidación será calculada sobre el Monto de Atraso (MA) entendiéndose por tal el Monto Total de Obra no Ejecutada según el Plan de trabajo a la fecha de liquidación.

Al Monto de Atraso se lo afectará con una tasa punitiva K, por día de atraso, la que será variable según se especifica más adelante, aplicable sobre la totalidad de los Días de Atraso (DA), siendo éstos los que median entre la fecha de finalización prevista y la fecha de liquidación.

El Monto de la Multa Aplicada (MMA) será:

$$MMA = MA \times K \times DA$$

La tasa K será de acuerdo a los porcentajes de los Montos de Atraso (MA) con respecto al Monto Total de Obra (MTO) según el cuadro siguiente donde R es cociente entre MA y MTO.

R (en %) Tasa punitiva: K

R menor o igual a 5 $K = 0,33\%$

$5 < R$ menor o igual a 10 $= (0,33\%) \times 1,25$

$10 < R$ menor o igual a 15 $= (0,33\%) \times (1,25)^2$

$15 < R$ menor o igual a 20 $= (0,33\%) \times (1,25)^3$

R mayor a 20 $= (0,33\%) \times (1,25)^4$

c.2.) En caso que se efectúen liquidaciones provisorias, desde la fecha de ejecución prevista hasta la fecha de liquidación provisorio, y sin que las obras se encuentren efectivamente finalizadas, en cada liquidación se abonará el valor de la Multa resultante menos el valor acumulado de las multas ya abonadas.

d) Resolución de las multas:

Las multas abonadas no serán reintegrables.

ARTÍCULO 51: DE LA CONSTITUCIÓN EN MORA.

En todos los supuestos de incumplimientos a los cronogramas de obras de cualquiera de las ETAPAS previstas durante la CONCESIÓN la mora se producirá de pleno derecho con el sólo vencimiento de los plazos consignados en los respectivos planes de trabajo, sin necesidad de interpelación judicial o extrajudicial alguna.

En caso de incumplimientos en la ejecución de tareas de conservación o de otras obligaciones contractuales, la mora se producirá a partir del labrado del Acta de Constatación.

ARTÍCULO 52: DE LAS MULTAS APLICADAS.

Las multas aplicadas por incumplimientos de cláusulas contractuales no serán reintegrables, se computarán a partir de la fecha del Acta de Constatación, en la que el ORGANISMO DE CONTROL hará constar detalladamente los incumplimientos penalizados y fijará el plazo para la conclusión total de cada una de las tareas incumplidas, lo cual será informado a la AUTORIDAD REGULADORA

El inicio de las tareas que motivaron las penalidades aplicadas, deberá ser comunicado fehacientemente al ORGANISMO DE CONTROL, para que éste disponga las verificaciones que estime pertinentes.

ARTICULO 53: PLAZO PARA SOLUCIONAR LOS INCUMPLIMIENTOS.

Todos los casos en que los incumplimientos permanezcan injustificadamente sin principio de solución por un lapso mayor de dos semanas consecutivas u ocho semanas alternadas, medidas éstas últimas, por la sumatoria de los días de persistencia de los incumplimientos desde la fecha del Acta de Constatación, a razón de siete días por semana, dentro de un mismo año calendario, se considerará falta grave de EL CONCESIONARIO y dará derecho a LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN a proceder, a su sólo juicio, a la aplicación de las multas duplicadas y con carácter retroactivo a la fecha del Acta de Constatación y hasta la culminación de los trabajos, a entera satisfacción del ORGANISMO DE CONTROL.

Estas multas se triplicarán, cuadruplicarán y así sucesivamente, por cada semana de demora en iniciar las tareas o de concluir las en los plazos estipulados.

La reiteración de incumplimientos que evidencie manifiesta renuencia del CONCESIONARIO a cumplir con sus obligaciones contractuales, será causal, a juicio exclusivo del ORGANISMO DE CONTROL e intervención de la AUTORIDAD REGULADORA y de la AUTORIDAD DE APLICACIÓN, de ejecución de las garantías correspondientes o de rescisión del CONTRATO.

Los importes de las multas que correspondan aplicar se facturarán mensualmente y deberán cancelarse dentro de los diez días corridos a contar desde la recepción, por el CONCESIONARIO, de la factura pertinente. En la oportunidad de cada Revisión Trienal, el ORGANISMO DE CONTROL determinará el importe de las multas aplicadas que se encuentren impagas y podrá efectuar su descuento de los saldos que pudieren existir a favor de la CONCESIONARIA. De no existir saldo a favor de la CONCESIONARIA, ésta deberá hacer efectivo el pago de las multas impagas. En su defecto, EL CONCEDENTE, podrá ejecutar la garantía contractual pertinente.

ARTICULO 54: CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR.

ANEXO A- CONTRATO CONCESION SISTEMA VIAL INTEGRADO DEL ATLANTICO

Los incumplimientos de las obligaciones de la CONCESIONARIA debidos a un caso fortuito o fuerza mayor, estarán exentos de toda sanción, siempre que la existencia de dichas causales sea denunciada por la CONCESIONARIA al ÓRGANO DE CONTROL y/o a la AUTORIDAD REGULATORIA dentro de los cinco (5) días de acaecidas o conocidas las mismas por la CONCESIONARIA.

ARTICULO 55: PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO.

El procedimiento Sancionatorio aplicable a las sanciones que se establecen en el presente ANEXO se adjunta como ANEXO H del presente CONTRATO.

