

MERCOSUR/CMC/DEC. N° 09/14

**FONDO PARA LA CONVERGENCIA ESTRUCTURAL DEL MERCOSUR
PROYECTO "REHABILITACIÓN DE LA RUTA 8 TREINTA Y TRES – MELO /
TRAMO I: KM 310 AL KM 338"**

VISTO: El Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto y las Decisiones N° 45/04, 18/05, 01/10 y 03/14 del Consejo del Mercado Común.

CONSIDERANDO:

Que las Decisiones CMC N° 45/04, 18/05 y 01/10 aprobaron la creación, integración y reglamentación del Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM).

Que la Decisión CMC N° 03/14 aprobó el presupuesto del FOCEM para el año 2014.

Que conforme lo establece el Reglamento del FOCEM, la Unidad Técnica FOCEM (UTF) evaluó el proyecto "Rehabilitación de la Ruta 8 Treinta y Tres – Melo / Tramo I: Km 310 al Km 338", presentado por la República Oriental del Uruguay.

Que la UTF emitió el Dictamen Técnico N° 31 en el que se determina la viabilidad técnica y financiera del proyecto y en el que se incluyen conclusiones y recomendaciones que deberán ser incorporadas en el instrumento jurídico a suscribirse oportunamente para su financiamiento y ejecución.

Que la Comisión de Representantes Permanentes del MERCOSUR (CRPM) y el Grupo Mercado Común evaluaron el dictamen técnico presentado por la UTF y elevaron el mencionado proyecto, considerado técnica y financieramente viable, para su aprobación.

**EL CONSEJO DEL MERCADO COMÚN
DECIDE:**

Art. 1 - Aprobar el proyecto "Rehabilitación de la Ruta 8 Treinta y Tres – Melo / Tramo I: Km 310 al Km 338", presentado por la República Oriental del Uruguay, por un monto total de US\$ 15.586.181 (quince millones quinientos ochenta y seis mil ciento ochenta y un dólares estadounidenses), de los cuales US\$ 11.044.495 (once millones cuarenta y cuatro mil cuatrocientos noventa y cinco dólares estadounidenses) serán financiados con recursos del FOCEM y US\$ 4.541.686 (cuatro millones quinientos cuarenta y un mil seiscientos ochenta y seis dólares estadounidenses) serán financiados por la República Oriental del Uruguay a título de contrapartida nacional. El referido proyecto, en idioma español, consta como Anexo y forma parte de la presente Decisión.

Art. 2 - Instruir a la Secretaría del MERCOSUR a concluir, por intermedio de la UTF, la elaboración del instrumento jurídico relativo a la ejecución y al cronograma de financiamiento del proyecto mencionado en el Artículo 1 de la presente Decisión y a suscribirlo con la República Oriental del Uruguay.

En el citado instrumento jurídico se incluirán las conclusiones y recomendaciones formuladas por la UTF en su mencionado Dictamen Técnico N° 31, en los términos acordados en Acta CRPM N° 04/14.

Art. 3 - Esta Decisión no necesita ser incorporada al ordenamiento jurídico de los Estados Partes, por reglamentar aspectos de la organización o del funcionamiento del MERCOSUR.

CMC (Dec. N° 20/02, Art. 6) - Montevideo, 02/VI/14.





Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR

**REHABILITACION DE LA RUTA 8
TREINTA Y TRES – MELO /
TRAMO I: KM 310 AL KM 338**

**Ministerio de Transporte
y Obras Públicas**

República Oriental del Uruguay

[Handwritten signatures in blue ink]

División Programación - DNV



Índice

REHABILITACION DE LA RUTA 8 TREINTA Y TRES – MELO / TRAMO I: KM 310 AL KM 338

1.	Ficha de presentación de proyecto – FOCEM	1
1.1	Ubicación Geográfica.....	3
1.2	Interconexión Regional.....	4
1.3	Árbol de Problemas y objetivos y análisis de Involucrados.....	8
2.	Matriz de Marco Lógico - Anexo I	13
3.	Costos y Cronograma Financiero Mensual – Anexo II.....	16
4.	Cronograma de Desembolsos – Anexo III.....	17
5.	Análisis Ambiental.....	18
6.	Análisis Técnico – Jurídico.....	20
7.	Análisis Financiero.....	23
8.	Memoria Descriptiva y Presupuesto Detallado.....	24
9.	Evaluación Técnico – Económica (Socio Económica).....	39

División Programación - DNV

Ficha de presentación de proyecto - FOCEM

TÍTULO DEL PROYECTO

REHABILITACION DE LA RUTA 8 TREINTA Y TRES – MELO / TRAMO I: KM 310 AL KM 338

PROGRAMA FOCEM AL QUE SE VINCULA

I - Programa de Convergencia Estructural. i) Construcción, adecuación, modernización y recuperación de vías de transporte; de sistemas logísticos y de control fronterizo que optimicen el flujo de la producción y promuevan la integración física entre los Estados partes y entre sus subregiones.

DATOS INSTITUCIONALES

País: Uruguay

Area de gobierno: Poder Ejecutivo

Organismo Ejecutor: Dirección Nacional de Vialidad - Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Personas Responsables: Ministro de Transporte y Obras Públicas

ALCANCE Y LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA

El Proyecto se ubica en la Zona Noreste del país, en el tramo de Ruta 8 que vincula los departamentos de Cerro Largo y Treinta y Tres. La obra contribuirá a una mejor interconexión de los países de la región específicamente a través de la propia Ruta 8, así como con su articulación con Ruta 26 y las Rutas Br 153, Br 392 y Br 116 del Brasil. En 1.2 "Interconexión Regional" se detalla la fundamentación del proyecto en su relación con el objetivo de convergencia estructural y con el proceso de integración regional.

MATRIZ DE MARCO LÓGICO

Se presenta en el Anexo 1

BENEFICIOS ESTIMADOS

La construcción del proyecto contribuirá fuertemente a la integración regional y al desarrollo económico y social del Uruguay a través del mejoramiento del transporte carretero y el consiguiente aumento de la competitividad e interconexión con el Mercosur. En este sentido el alcance de la obra repercute directamente en al menos 140.000 habitantes del Uruguay considerando los departamentos de Cerro Largo y Treinta y Tres, destacando las ciudades de Melo, Treinta y Tres, Isidoro Noblía y Aceguá; y en aproximadamente 700 mil habitantes del Brasil correspondientes a la Microregiones asociadas a las ciudades de Aceguá, Bagé, Cacapava do Sul, Santa María e Ijuí. La obra mejora sustancialmente la accesibilidad a los mercados del Mercosur involucrados con interconexión directa sobre la Ruta 8 y Ruta 26 en base al circuito comercial Porto Alegre, San Lorenzo do Sul, Rio Grande y Pelotas, Yaguarón, Rio Branco, Melo, Treinta y Tres, Minas y Montevideo; además del circuito que une las ciudades de Ijuí, Santamaría, Bagé, Melo, Treinta y Tres y Minas hacia Montevideo, con lo cual el alcance indirecto del Proyecto asciende a más de 7.5 millones de habitantes e incorporando Buenos Aires se supera ampliamente los 10 millones de habitantes

Paralelamente, el proyecto provocará una reducción de los costos de operación vehicular de forma de minimizar los costos globales del transporte (costos de infraestructura + costos de operación). El ahorro en los costos de operación estimado a valores descontados (5.50%) en un período de 15 años es de aproximadamente U\$S 2.778.000 en base al tránsito real y su proyección conservadora, sin considerar la generación futura de nuevos tránsitos en base al desarrollo de los emprendimientos agro-industriales de gran porte y a instalarse próximos a la Ruta 8 y en su zona de influencia.

ESTIMACIÓN DE POTENCIALES BENEFICIARIOS

Los beneficiarios directos son los usuarios de la carretera que ahorran costos de operación (combustible, repuestos, lubricante, mano de obra de mantenimiento, etc). Los beneficiarios indirectos son la población de la región y del país en la cual se genera un mayor desarrollo productivo y el comercio del país al disminuir los costos de transporte, beneficiando la competitividad económica. En base a la conectividad, el intercambio comercial actual directo de la región hacia Rio Grande do Sul asciende a 4 mil millones de dólares, habiendo experimentado un incremento del 13%, exportando RS al Mercosur 3 mil millones de dólares (Variación 17%), guarismos que se potenciarán en base a la adecuación de infraestructuras.-

SITUACIÓN SIN PROYECTO

La situación sin proyecto sería permitir un deterioro del tramo, generando altos costos de operación de los vehículos que circulan, hasta el momento que el estado del tramo impida una adecuada circulación, estableciéndose la necesidad de una reconstrucción total del tramo, con un monto muy superior al previsto en el proyecto propuesto. Esta situación provocaría en un período de análisis de 15 años un costo global del transporte muy superior en la situación sin proyecto frente a la situación con proyecto, además de generar deterioros en las condiciones de interconexión y de comercio en el MERCOSUR.

ALTERNATIVAS POSIBLES

Dadas las características de la ruta donde se plantea el proyecto y su importancia como conector transversal este - oeste nacional y regional, las alternativas posible no implican opciones de obras en diferentes trazados. Las variantes posibles las constituyen cambios en el tipo de obra, que se evalúan en la viabilidad económica del proyecto.

INDICADORES ECONÓMICOS

Los indicadores económicos más significativos y adecuados a este tipo de proyecto son:

VAN (5.50%): U\$S 2:130.000

TIR: 8.27 %

JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

La obra seleccionada surge como resultado de un proceso de planificación de las intervenciones del sector vial a nivel de red, basado en la aplicación del modelo de deterioro de pavimentos HDM, utilizado por los organismos internacionales de crédito y adaptado a las condiciones locales. El proyecto propuesto implica la obtención del mayor beneficio económico dentro del conjunto de intervenciones posibles para el tramo, teniendo en cuenta el costo de la obra, su mantenimiento y los costos de operación vehicular.

RELACIÓN CON OTROS PROYECTOS

Esta obra es parte del Plan Quinquenal de Obras del sector vial, y constituye un segmento fundamental de la interconexión regional Argentina - Uruguay - Brasil para el transporte de pasajeros y cargas por el norte y este del Territorio Nacional. Por otro lado complementa el proceso de consolidación de infraestructuras de integración multi-modal y energética y que involucra la construcción del nuevo Puente sobre el Río Yaguarón, la instalación de una Terminal Granelera en el Río Tacuarí (con capacidad para operar hasta 400 mil toneladas anualmente) a los efectos de la utilización de la Hidrovía Laguna Merín - Laguna de los Patos, la readecuación del Aeropuerto Internacional de Melo (MLZ) conjuntamente con la implantación de una Zona Franca, la construcción de dos Pequeñas Centrales Hidroeléctricas en el Río Tacuarí de 15.2 MW (Km 374-Ruta 8) y de un Parque Eólico de 50 MW (Km 363-Ruta 8), y el acceso a la Conversora Melo de UTE para la interconexión eléctrica Uruguay - Brasil de 500 MW (Km 390-Ruta 8) a 128 kilómetro de la Usina de Candiota (Brasil).-

DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL PROYECTO

El proyecto consiste en la rehabilitación de 28 km de carreteras en Ruta 8 del Km 310 al Km 338, mediante la ejecución de una solución de una reconstrucción con un tendido de una capa en mezcla asfáltica de 5 cm de espesor en calzada de 7,20 m de ancho con tratamiento bituminoso simple en banquetas de 1 m de ancho. La obra incorpora previamente la corrección de drenajes, alargue de alcantarillas, ensanche de plataforma según sección transversal tipo, bacheo del pavimento existente, escarificado, conformación y compactación de capa de base y colocación de una capa base granular cementada. Se agregan a su vez la señalización vertical y horizontal de la obra.-

COSTOS Y CRONOGRAMA FINANCIERO EN US\$

	quimestre 1	quimestre 2	quimestre 3	Total
obra civil + leyes sociales	3.894.881	3.894.881	3.894.881	11.684.643
auditoría externa	0	70.208	70.208	140.416
impuestos	785.654	785.654	785.654	2.356.962
imprevistos			1.168.464	1.168.464
impuestos de imprevistos			235.696	235.696
total gastos elegibles	3.894.881	3.965.089	5.133.553	12.993.523

total gastos elegibles + impuestos	4.680.535	4.750.743	6.154.903	15.586.181
---	------------------	------------------	------------------	-------------------

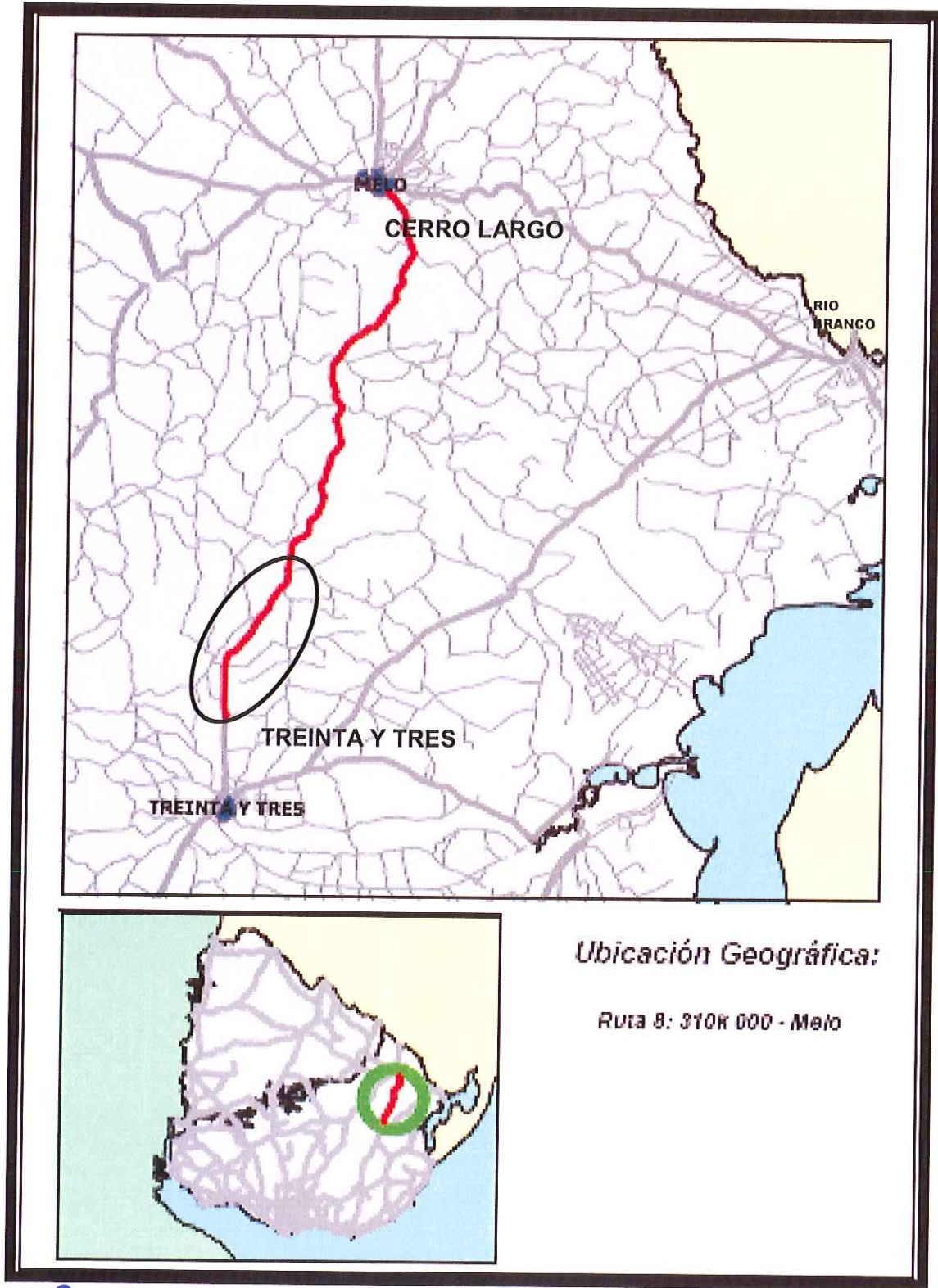
porcentaje FOCEM sobre total g. elegibles	85%	85%	85%	85%
porcentaje LOCAL sobre total g. elegibles	15%	15%	15%	15%

total FOCEM (85% g. elegibles)	3.310.649	3.370.326	4.363.520	11.044.495
total LOCAL (15% g. elegibles + impuestos)	1.369.886	1.380.417	1.791.383	4.541.686
total				15.586.181

Esta presupuestación se ha realizado a valores constantes de diciembre 2012, asumiendo un tipo de cambio 1US\$ = \$20.

DURACIÓN DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO

La duración de la ejecución del Proyecto desde la firma del COF es de 23 meses (8 meses para el comienzo de las obras y 15 meses de ejecución de la misma).



Ubicación Geográfica:

Ruta 8: 310K 000 - Melo

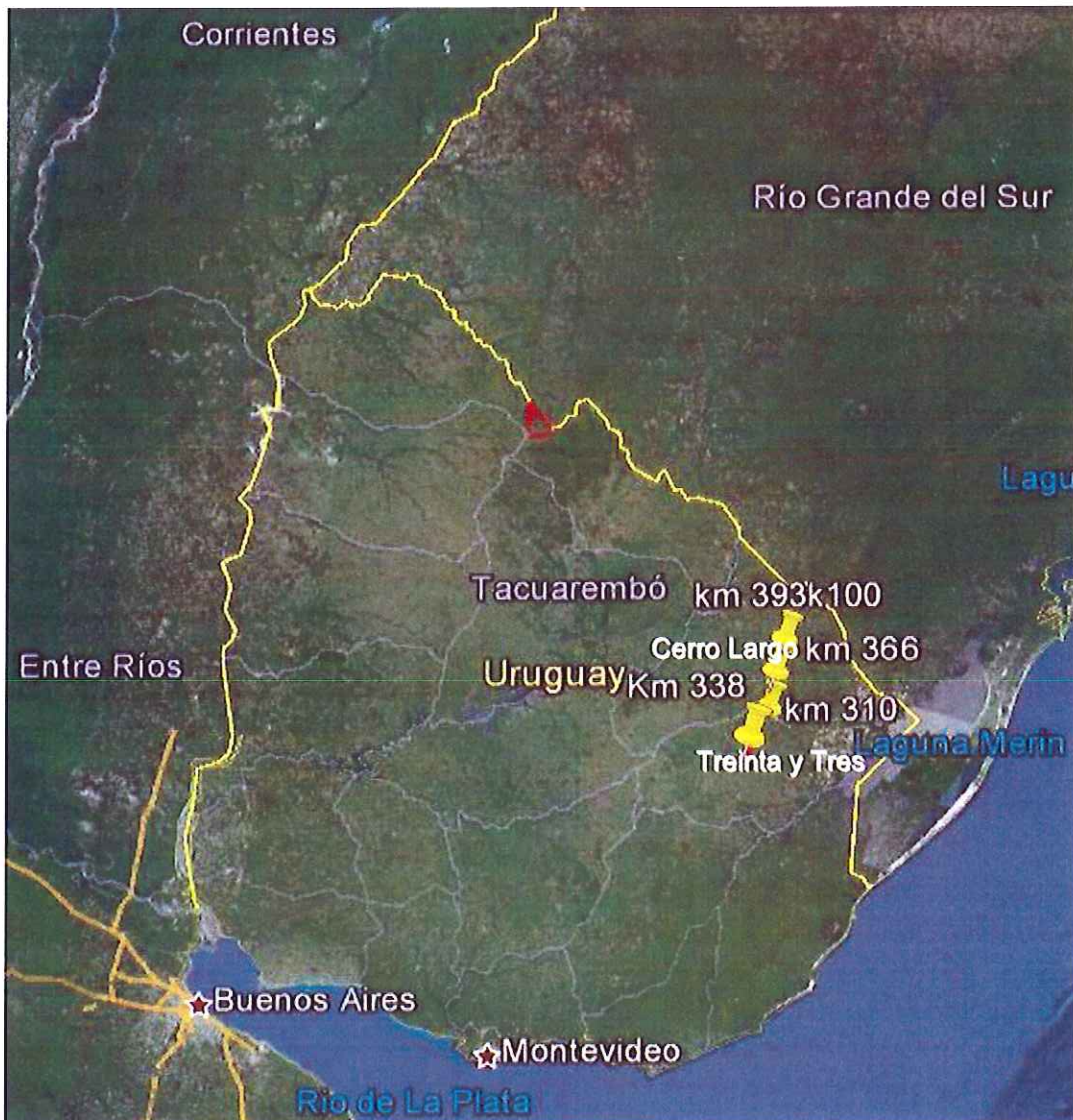
REHABILITACIÓN DE LA RUTA 8 TREINTA Y TRES – MELO / TRAMO I: KM 310 AL KM 338



INTERCONEXIÓN REGIONAL

Fundamentación de la interconexión del Proyecto con la Región y objetivo de convergencia estructural.

El tramo Km 310 al Km 338 forma parte de uno de los corredores más estratégicos de la zona Este y Noreste del país, la Ruta Nacional N° 8 Brigadier Juan Antonio Lavalleja, con una extensión total de 457 kms, concentrando en éste caso a los departamentos de Cerro Largo y Treinta y Tres, los cuales absorben una población conjunta de más de 140.000 habitantes, y que involucra directamente a las ciudades de Melo, Treinta y Tres, Isidoro Noblía y Aceguá; y en aproximadamente 700 mil habitantes del Brasil correspondientes a la Microregiones asociadas a las ciudades de Aceguá, Bagé, Cacapava do Sul, Santa María e Ijuí. Como se evidencia la delimitación del corredor posibilita a su vez la interconexión con otras ciudades importantes del Centro-Oeste del país como Tacuarembó (55.000 hab.) y Paysandú (76.000 hab.) a través de la citada Ruta 26 y con extensiones hacia la República Argentina.



A nivel de sistemas de comunicación vial, la obra propuesta mejora sustancialmente la accesibilidad a los mercados del "Mercado Común del Sur" (MERCOSUR), involucrados con interconexión directa sobre la Ruta 8

y Ruta 26 en base al circuito comercial Porto Alegre, San Lorenzo do Sul, Rio Grande y Pelotas, Yaguarón, Río Branco, Melo, Treinta y Tres, Minas y Montevideo; además del circuito que une las ciudades de Ijuí, Santamaría, Bagé, Melo, Treinta y Tres y Minas hacia Montevideo, con lo cual el alcance indirecto del Proyecto asciende a más de 7.5 millones de habitantes y de incorporar Buenos Aires se supera ampliamente los 10 millones de habitantes.-

De esta manera, la concreción del Proyecto contribuirá fuertemente a la integración regional y al desarrollo económico y social del Uruguay a través del mejoramiento del transporte carretero y el consiguiente aumento de la competitividad e interconexión con el MERCOSUR, y que se consolida con la facilitación de la interconexión de los países de la región a través de la Ruta 8 primeramente, su articulación con Ruta 26 (Paysandú – Tacuarembó – Melo - Río Branco) y las Rutas Br. 153, Br. 392 y Br. 116 de la República Federativa del Brasil.

El proyecto REHABILITACIÓN DE LA RUTA 8 TREINTA Y TRES – MELO TRAMO I: KM 310 AL KM 338, se ubica en una región de fuerte expansión forestal y minera, conjuntamente con la consolidación de la ganadería intensiva y al desarrollo de emprendimientos agro-industriales y logísticos de gran porte, a instalarse próximos a la Ruta 8 y en su zona de influencia. Por otro lado forma parte de la conexión vial para una de las cuencas arroceras más importantes del país (Zona Este).

Como se ha mencionado, el Tramo I conforma la primera etapa del enlace vial que conecta en forma directa con la localidad de Aceguá, uno de los Pasos Frontera más dinámicos con el Brasil y en forma indirecta con Río Branco, uno de los más importantes a nivel país y que mantiene igual relevancia que la ciudad trans-fronteriza de Chuy. Para el Paso de Aceguá se ha evidenciado un aumento del orden del 250% en el movimiento internacional de carga por transporte carretero con la captación de hasta el 5% de las cargas exclusivamente en ésta categoría hacia y desde Brasil para el cierre del año 2011 constatándose un continuo aumento en base a relevamientos in-situ.

A efectos de la valoración de la conectividad, cabe destacar que el intercambio comercial actual directo de la región hacia Río Grande do Sul asciende a 4 mil millones de dólares, habiendo experimentado un incremento anual del 13%, exportando RS al MERCOSUR 3 mil millones de dólares (Variación 17%), guarismos que se potencian en base a la adecuación y mejoramientos de infraestructuras.¹

Los productos de Uruguay que se comercializan con Brasil por esta vía son principalmente granos (arroz y cebada entre otros), carne procesada vacuna y ovina, productos minerales (clinker), derivados lácteos y algunas manufacturas de la industria papelera y química, entre otras manufacturas de acuerdo al siguiente cuadro.²

¹ En base a *Secretaría de Comercio Exterior-Brasil (SECEX)*

² En base al *Estudio Estratégico del Corredor Colonia-Río Branco en Uruguay. Dirección Nacional de Vialidad -Laboratorio Tecnológico del Uruguay -Council for Scientific and Industrial Research Transportek (DNV-LATU-CSIR Transportek).*

EXPORTACIONES DE URUGUAY HACIA BRASIL POR GRANDES REGIONES
COMO PORCENTAJE DEL TOTAL EXPORTADO HACIA BRASIL

Número de Sector	Concepto	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN			TOTAL BRASIL
		RIO GRANDE SUR/P. ALEGRE	S. CATARINA PARANÁ	RESTO BRASIL	
1	Agricultura	3,9%	0,4%	0,0%	4,3%
2	Cereales y Alimentos	5,4%	3,3%	8,8%	17,6%
3	Alimentos Importados	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
4A	Ganadería	0,4%	0,1%	0,0%	0,5%
4B	Lechería	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
4C	Lana	1,2%	0,8%	0,0%	1,9%
5	Carne y Prod. del Cuero	6,5%	1,1%	0,0%	7,6%
6	Derivados Lácteos	3,4%	1,3%	3,9%	8,6%
7	Hilados y Textiles	1,1%	1,7%	2,8%	5,5%
8	Pesca y Alimentos del Mar	1,7%	0,2%	0,3%	2,3%
9	Forestación	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
10	Madera y Papel	0,0%	0,0%	1,5%	1,5%
11	Minas y Canteras	0,5%	0,1%	0,0%	0,6%
12	Construcción	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
13	Metales y Manufacturas	2,3%	2,3%	1,2%	5,8%
14	Refinerías	1,2%	0,0%	0,0%	1,2%
15	Ind. Química y otras manuf.	1,3%	3,9%	3,5%	8,7%
16	Electricidad, Gas y Agua	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
17	Transporte y Comunicaciones	7,8%	3,3%	11,1%	22,2%
18	Comercio y Serv Financ.e Inm.	4,4%	1,3%	0,6%	6,3%
19	Hoteles y Restaurantes	2,1%	0,6%	0,1%	2,9%
20	Otros Servicios	1,9%	0,5%	0,1%	2,5%
		45,2%	20,9%	33,9%	100,0%

En base al Estudio Estratégico del Corredor Colonia-Río Branco en Uruguay.
 DNV-LATU-CSIR Transportek

El cuadro refleja a su vez, las incidencias porcentuales de las exportaciones desde Uruguay hacia Brasil por sector o complejo productivo, discriminando las grandes regiones territoriales, en la cual se establece que más del 65% de la producción se destina a la circunscripción de la denominada Região Sul de Brasil (Estados de Río Grande Do Sul, Paraná y Santa Catarina).

Brasil es el principal destino de las exportaciones uruguayas (1.500 millones de dólares FOB en promedio para los últimos 4 años) y el segundo país de origen de las importaciones que realiza Uruguay (1.460 millones de dólares CIF en promedio para los últimos 4 años) presentando una Balanza Comercial prácticamente equilibrada. Para el cierre del año 2012, las exportaciones uruguayas hacia Brasil representaban prácticamente el 20% del total nacional con un crecimiento acumulativo anual del 15% en los 4 últimos años.³

Por otro lado Argentina exportó 23.000 millones de dólares hacia Brasil (año 2011) experimentando un crecimiento del 9% respecto a al año anterior, recibiendo 17.000 millones de dólares por concepto de importaciones desde ese país.⁴

La mercancía de intercambio comercial en la Región transita parcialmente por el Tramo I de Ruta 8 y que está asociado indirectamente al Eje Vial del Cono Sur inserto en el Eje de Integración y Desarrollo (EID) MERCOSUR-Chile de la Cartera de Proyectos de Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), con la canalización de cargas por los dos Pasos de Frontera terrestres del departamento de Cerro Largo, Aceguá y Río Branco, y que presentan el pasaje de más de 475 mil toneladas al año 2011 (movimiento internacional).⁵

³ En base a Uruguay XXI.

⁴ En base al informe del Banco Interamericano de Desarrollo de febrero de 2013.

⁵ En base al Anuario Estadístico de Transporte 2012.

Como tramo de enlace inserto en el EID, el área de influencia de éste último presenta un potencial de desarrollo muy fuerte en América del Sur. En términos macro, la población del área de influencia equivale al 53% del total de los cinco países de la región, generando a su vez cerca del 60% de la actividad económica de los países⁶.-

Por otro lado, el proyecto del Tramo I en Ruta 8, se relaciona directamente con los proyectos establecidos en la cartera de IIRSA y específicamente para el denominado Grupo 2 del EID, G2-Porto Alegre-Límite Argentina/Uruguay-Buenos Aires destacando aquellos que se habiendo seleccionado aquellos de mayor vinculación como se detalla a continuación:

Proyecto Ancla:

- Adecuación del Corredor Río Branco - Montevideo - Colonia - Nueva Palmira: Rutas 1, 11, 8, 17, 18 y 26, Rutas 23 y 12.

Otros Proyectos principales Relacionados:

- REHABILITACIÓN DE LA RUTA 8 TREINTA Y TRES – MELO / TRAMO I: KM 310 AL KM 338
- REHABILITACIÓN DE LA RUTA 8 TREINTA Y TRES – MELO TRAMO II: KM 366 AL KM 393,1
- Construcción del nuevo Puente Internacional Jaguarão - Río Branco y nuevos accesos Ruta Nro. 18 / UY).
- Ruta 26: Re-acondicionamiento del tramo Río Branco - Paysandú / UY)
- Adecuación del tramo Río Grande - Pelotas (BR -392 / RS).
- Transporte Multi-modal en Sistema Laguna Merin y Lagoa dos Patos.
- Ampliación de los muelles del Puerto de Río Grande, dragado y profundización del canal de acceso.

En base al análisis del Informe, en el marco del Proceso de Integración Regional, la obra del Tramo I de Ruta 8: Km 310 a Km 338 y que pertenece al Plan Quinquenal de Obras del Sector Vial, se constituye en un segmento fundamental de la interconexión regional Argentina - Uruguay - Brasil para el transporte de pasajeros y cargas por el Norte y Este del Territorio Nacional. Su adecuación permitirá brindar la accesibilidad necesaria para el desarrollo de nuevos emprendimiento agro-industriales a desarrollarse en los departamentos de Treinta y Tres y Cerro Largo, además de las zonas de influencia.-

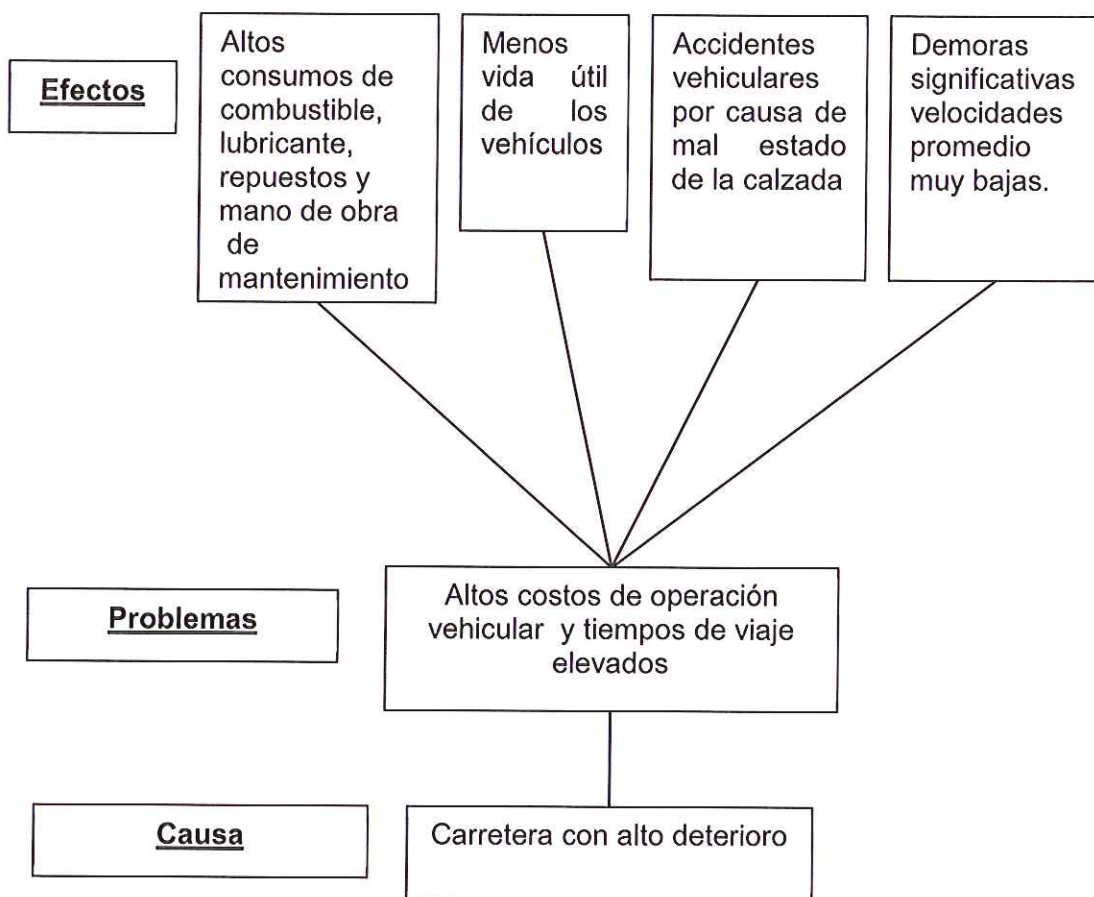
Por otro lado, la construcción del Tramo complementa junto con los dos tramos complementarios de la Ruta 8, el corredor Treinta y Tres – Melo en el proceso de consolidación de infraestructuras de gran porte y de integración multi-modal además de la energética, y que involucra la construcción del nuevo Puente sobre el Río Yaguarón, la instalación de una Terminal Granelera en el Río Tacuarí (con capacidad para operar hasta 400 mil toneladas anualmente) a los efectos de la utilización de la Hidrovía Laguna Merín - Laguna de los Patos, la readecuación futura del Aeropuerto Internacional de Melo (MLZ), la construcción de dos Pequeñas Centrales Hidroeléctricas en el Río Tacuarí de 15.2 MW (km 374-Ruta 8) y de tres Parques Eólicos totalizando 120 MW en las inmediaciones de la localidad de Arbolito y los kms 362 al 363 en Ruta 8) para finalmente converger al acceso de la nueva Conversora de Usinas y Trasmisiones Eléctricas (UTE) en Melo de 500 MW, recientemente inaugurada para la interconexión eléctrica Uruguay - Brasil (Km 390 de Ruta 8 a 128 kilómetros de la Usina de Candiota en Brasil).

A/Ec. Pablo Ceiter – Sección Inversiones – Febrero de 2013

⁶ En base a IIRSA

Árbol de Problemas y Objetivos
Análisis de los Involucrados
REHABILITACIÓN DE LA RUTA 8 TREINTA Y TRES – MELO /
TRAMO I: KM 310 AL KM 338

1. Árbol de Problemas



En esta etapa se identifican los problemas que afectan a la población priorizada y se establecen sus interrelaciones mediante un diagrama de relación causas y efectos.

Con la identificación del problema principal o central se podrá determinar las alternativas de solución. Para el caso del proyecto en estudio de Ruta 8, el problema central es el siguiente

- Altos costos de operación vehicular
- Tiempo de Viaje elevados.

A partir de la identificación del problema central se establecen sus causas con un orden de prioridad respecto a su impacto sobre el mismo, algunas causas tendrán impacto directo y otras indirectos, a continuación se detallan algunas de las mismas.

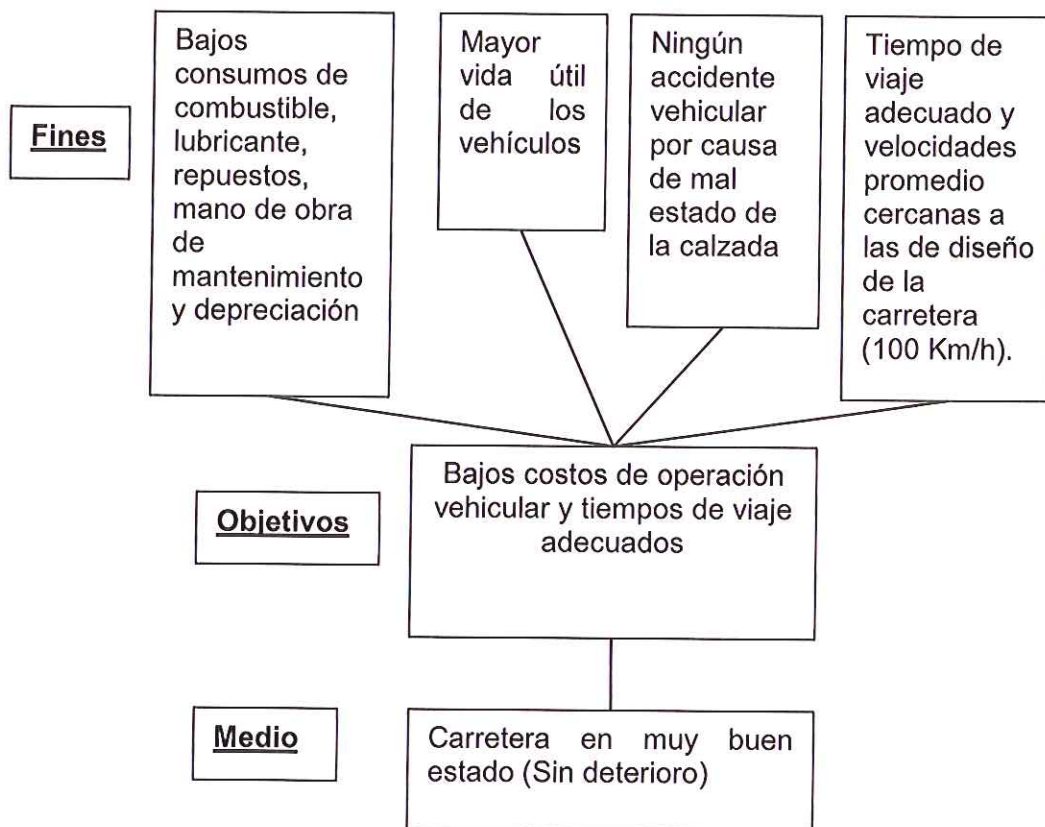
- Estado del confort de la carretera malo, el mismo esta dado por un Índice de Rugosidad elevado.
- Alto grado de deterioro de la calzada de rodadura, dado por un índice de estado de conservación bajo (IES) que representa un estado de conservación malo.
- Ancho de calzada y explanada no adecuado que genera elementos de reducción de velocidad como fricción lateral y la interferencia entre los vehículos motorizados y no motorizados.

Los efectos más relevantes que definen el árbol de efectos de manera ascendente siguiendo un orden causal son los siguientes:

- Altos consumos de combustible, lubricante, repuestos, mano de obra de mantenimiento y depreciación.
- Menos vida útil de los vehículos
- Accidentes vehiculares por causa de mal estado de la calzada
- Demoras significativas en el trayecto por la ruta desde el origen hasta el destino
- Velocidades promedio muy bajas

Handwritten signatures in blue ink, including a large circular signature on the left and several smaller, more stylized signatures to its right.

2. Árbol de Objetivos



El análisis del árbol de objetivos tiene por finalidad describir la situación futura a la que se desea llegar una vez resuelto los problemas identificados, principalmente el problema central.

Consiste en convertir el árbol de problemas en árbol de objetivos o soluciones a los mismos, lo que implica transformar las condiciones negativas del árbol de problemas en positivas que son las deseables y viables de alcanzar.

Para ello se debe seguir los siguientes pasos:

- Seleccionar el problema central del árbol de problemas y se lo transforma en un objetivo central.
- Las causas del problema permite la formulación de objetivos del proyecto y se transforman en medios para alcanzarlos
- Los efectos se convierten en los fines

La transformación de las causas en medios sería la siguiente:

- Estado del confort de la carretera muy bueno, con un Índice de Rugosidad bajo (1.8 m/Km IRI).
- Inexistente grado de deterioro de la calzada de rodadura, dado por un índice de estado de conservación Alto (IES = 100) que representa un estado de conservación muy bueno.
- Ancho de calzada y explanada adecuado que no genera elementos de reducción de velocidad como fricción lateral y la interferencia entre los vehículos motorizados y no motorizados.

La transformación de los efectos en fines sería la siguiente:

- Bajos consumos de combustible, lubricante, repuestos, mano de obra de mantenimiento y depreciación.
- Mayor vida útil de los vehículos
- Ningún accidente vehicular por causa de mal estado de la calzada
- Tiempo de viaje adecuado en el trayecto por la ruta desde el origen hasta el destino
- Velocidades promedio cercanas a las de diseño de la carretera (100 Km/h)

El Árbol de objetivos que especificado una vez validado todas las interrelaciones entre medios – fines – objetivos.

3. Análisis de los involucrados

Supone identificar las personas y/o instituciones involucradas en el proyecto, se pueden clasificar en:

- Beneficiarios directos del proyecto
- Beneficiarios indirectos
- Involucrados neutrales (en este caso no se identificaron)
- Involucrados perjudicados (en este caso no se identificaron)

En este proyecto no se identifican involucrados neutrales y perjudicados.

Los beneficiarios directos son los usuarios de los tramos intervenidos a través de la disminución de los costos de operación de vehículos, la reducción en los tiempos de viaje y la disminución de accidentes debido a mejoras en la seguridad vial, en este caso serían los automóviles, utilitarios, ómnibus y Camiones. Mientras que las Instituciones principales serían el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Empresas Transportistas de Pasajeros y de Carga.

Los principales beneficios esperados del Proyecto propuesto son: (i) disminución de los costos y tiempos de transporte; (ii) preservación del patrimonio vial del país, con los consiguientes ahorros futuros en menores costos de mantenimiento; (iii) mejor conectividad e integración entre centros de producción y mercados nacionales e internacionales, favoreciendo la competitividad económica; (iv) más seguridad en el transporte carretero, reduciendo el riesgo de accidentes; y (v) mejoras en la eficiencia de la gestión vial.

Por lo tanto dichos beneficios producidos por el proyecto se distribuyen entre los siguientes beneficiarios


- Los usuarios de los tramos intervenidos serán los principales beneficiarios a través de la disminución de los costos de operación de vehículos, la reducción en los tiempos de viaje y la disminución de accidentes debido a mejoras en la seguridad vial.
- Al reducirse el costo del flete de la carga y la retención por menos tiempo de la misma sobre la carretera, los dueños de la carga circulante por estos tramos podrán obtener más utilidades (Beneficiarios Directos)
- Eventualmente trasladar parte de las mismas a los clientes a través de un menor costo por flete (Beneficiarios Indirectos).
- Al reducirse el costo del transporte público entre los centros poblados, las tarifas de los mismos podrán reducirse beneficiando potencialmente a sus usuarios (Beneficiarios Indirectos).
- La ejecución del proyecto generará la ocupación de mano de obra no calificada beneficiando principalmente a trabajadores locales (Beneficiarios Directos).
- Mejoras en la gestión vial resultará en un gasto público más eficiente e importantes ahorros futuros en mantenimiento vial, liberando recursos fiscales para otros programas (Institución beneficiaria directamente).



FONDO PARA LA CONVERGENCIA ESTRUCTURAL DEL MERCOSUR
Programa de Convergencia Estructural

Matriz de Marco Lógico: Proyecto: REHABILITACIÓN DE LA RUTA 8 TREINTA Y TRES – MELO / TRAMO I: KM 310 AL KM 338

Resumen Descriptivo	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
<p>Fin</p> <p>Contribuir a la integración regional y al desarrollo económico y social del Uruguay mediante el mejoramiento del transporte carretero y el consiguiente aumento de la competitividad e interconexión MERCOSUR.</p>	<p>Mayores niveles de comercio internacional y mejor accesibilidad en las rutas intervenidas.</p>	<p>Estadísticas de transporte del MTOP. Estadísticas de comercio regional MERCOSUR.</p>	<p>Se mantiene el crecimiento económico, en un marco de estabilidad macroeconómica. Se mantienen políticas y estrategias de integración regional.</p>
<p>Propósito</p> <p>1. Reducir los costos de operación vehicular y tiempos de viaje.</p>	<p>Cumplimiento de los resultados del análisis económico: VAN, TIR y B/C de los tramos intervenidos y comparación con valores estimados en estudios de factibilidad. Este análisis incluirá estimaciones y comparaciones de costos de operación de vehículos y tiempos de viaje antes y después del proyecto. Para cada tramo este análisis se realizará al año siguiente de finalizadas las obras. La línea de base de esta información se encuentra disponible en la evaluación económica de cada tramo realizada mediante el Modelo HDM 4. La Línea Base y Meta de este indicador se relaciona en forma directa con la Línea Base y Meta del indicador Rugosidad media</p> <p><u>Línea Base:</u> Costo operación y tiempo viaje auto: 0,260 US\$/Veh.Km <u>Meta al finalizar obra:</u> Costo operación y tiempo viaje auto: 0,251 US\$/Veh.Km</p>	<p>Informes de evaluación de los tramos mediante el modelo HDM a realizarse para cada tramo al año siguiente de finalizadas las obras. Análisis a ser desarrollados por el Depto. de Planificación de la DNV.</p>	<p>Se mantienen los niveles de demanda de transporte carretero estimados en el Plan de Obras 2010 - 2014.</p>

Resumen Descriptivo	Indicadores	Medios de Verificación	Supuestos
<p>Componentes</p> <p>1. Tramo I Rehabilitado</p> <p>2. Imprevistos</p> <p>3. Fiscalización de la Obra por la DNV</p> <p>4. Auditoría Externa</p> 	<p>Rehabilitación de 28 Km de carreteras.</p> <p>Estado de conservación</p> <ul style="list-style-type: none"> - Valor inicial: I.E.S = 44 - Valor al fin de la obra: IES entre 95 y 100 <p>Los valores varían de 0 (Malo) a 100 (Muy Bueno)</p> <p>Estado de confort</p> <ul style="list-style-type: none"> - Valor inicial: Rug Media = 4,03 IRI - Valor al fin de la obra: Rug. Media=2.1 IRI <p>Los valores varían de 7 (Malo) a 2 (Muy Bueno)</p> <p>Obra ejecutada según Contrato (acorde con planos y especificaciones técnicas) según cronograma previsto.</p> <p>Ejecución de tareas imprevistas no estipuladas en el Contrato</p> <p>Informes mensuales de avance de obra según cronograma previsto.</p> <p>2 auditorías realizadas durante la ejecución: al 50% de avance financiero y al finalizar el proyecto</p>	<p>Informes del progreso del Proyecto.</p> <p>Informes del Director de Obra.</p> <p>Informes del Director de Obra.</p> <p>Informes de Auditoría</p>	<p>Los factores climáticos corresponden a los estimados, acorde con los valores históricos.</p> <p>Las condiciones del tramo coinciden con las consideradas al desarrollar el diseño ejecutivo.</p> <p>La calidad técnica de las obras realizadas es adecuada.</p> <p>Existe buena disposición de la empresa adjudicataria a realizar imprevistos</p> <p>La contratación de los auditores se realiza en fecha</p>

REHABILITACIÓN DE LA RUTA 8 TREINTA Y TRES – MELO / TRAMO I: KM 310 AL KM 338
 ANEXO II - FINANCIAMIENTO POR COMPONENTE/FUENTE

Componentes	FOCEM	Aporte Local		Total
		Elegible	No Elegible	
Tramo I rehabilitado (incluye LLSS)	9.931.947,00	1.752.696,00	2.356.962,00	14.041.605,00
Imprevistos	972.132,00	196.332,00	235.696,00	1.404.160,00
Auditoría Externa	140.416,00			140.416,00
TOTAL	11.044.495,00	1.949.028,00	2.592.658,00	15.586.181,00

Total FOCEM (85% gastos elegibles)	11.044.495,00
Total local (15% gastos elegibles mas impuestos)	4.541.686,00
TOTAL	15.586.181,00

REHABILITACIÓN DE LA RUTA 8 TREINTA Y TRES – MELO / TRAMO I: KM 310 AL KM 338
ANEXO III - CRONOGRAMA DE DESEMBOLSOS

Valores en dólares

DESEMBOLSO	RECURSOS FOCEM			CONTRAPARTIDA LOCAL			TOTAL PROYECTO
	Eleg. sin Auditoría	Auditoría	Total	Elegible	No elegible	Total	
	1	1.090.407,00		1.090.407,00	192.797,00	259.266,00	
2	2.220.242,00		2.220.242,00	391.435,00	526.388,00	917.823,00	3.138.065,00
3	3.300.118,00	70.208,00	3.370.326,00	594.763,00	785.654,00	1.380.417,00	4.750.743,00
4	4.293.312,00	70.208,00	4.363.520,00	770.033,00	1.021.350,00	1.791.383,00	6.154.903,00
Total	10.904.079,00	140.416,00	11.044.495,00	1.949.028,00	2.592.658,00	4.541.686,00	15.586.181,00

Handwritten signature and initials in blue ink.

ANALISIS AMBIENTAL

FOCEM: Programa de convergencia estructural REHABILITACIÓN DE LA RUTA 8 TREINTA Y TRES – MELO / TRAMO I: KM 310 AL KM 338

Descripción del proyecto

El proyecto consiste en la rehabilitación de 28 Km de carretera en la Ruta 8, en el departamento de Treinta y Tres y Cerro Largo, mediante la ejecución de un recargo de base cementada y una carpeta de 5 cm en calzada en un ancho de 7,20 m y un tratamiento bituminoso simple en banquetas de ancho igual a 1 m.

Asimismo, se realizará la corrección de drenajes, alargue de las alcantarillas existentes, ensanches parciales de la plataforma, bacheo del pavimento y recargo con material granular. Complementa el proyecto la señalización vertical y horizontal del tramo.

Se estima que la ejecución de las obras comprenderá un período de 15 meses.

Situación pre- operacional

Esta obra es parte del Plan Quinquenal de Obras del sector vial, y constituye un segmento fundamental de la interconexión regional Argentina - Uruguay - Brasil para el transporte de pasajeros y cargas por el norte de nuestro territorio Nacional.

La situación sin proyecto conduciría a un deterioro progresivo del tramo, generando altos costos de operación de los vehículos que circulan, hasta el momento que el estado del tramo impidiera una adecuada circulación y forzara entonces la necesidad de la reconstrucción total del tramo.

Impactos ambientales esperados

El proyecto tiene como objetivo la rehabilitación de un tramo de carretera fundamental en la interconexión regional Uruguay – Brasil, con beneficios directos e indirectos en materia de abatimiento de costos de operación, tiempo de viaje y mejora de los estándares de seguridad de la ruta. Contribuirá a la integración regional y al desarrollo económico y social del Uruguay a través del mejoramiento del transporte carretero y el consiguiente aumento de la competitividad e interconexión MERCOSUR.

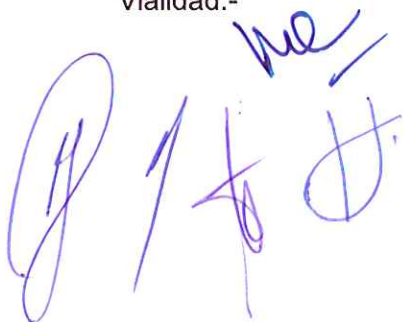
Todas las obras se ejecutan dentro de la faja pública, lo que exonera la necesidad de autorizaciones legales para su ejecución, de acuerdo con el Decreto 349/005 de Evaluación de Impacto Ambiental vigente en nuestro país.

De todos modos, es válido pensar que durante la fase de ejecución de las obras se podrían generar impactos adversos, los que serían en general, temporales y de escala

local. Con el objetivo de mantener controlados esos potenciales impactos adversos, la Dirección Nacional de Vialidad incluye dentro de los documentos licitatorios el Manual Ambiental para Actividades del Sector Vial, vigente desde 1998, para asegurar un adecuado desempeño ambiental durante la fase constructiva. De acuerdo con dicho Manual, el contratista debe prever explícitamente en su oferta un rubro de recuperación ambiental.

El Contratista deberá elaborar un Plan de Gestión Ambiental que cumpla con las disposiciones generales del Manual, indicando la forma concreta en que las implementará en su obra, e informar trimestralmente de su cumplimiento para hacer efectivo del 50% del rubro ambiental; el restante 50% es retenido hasta la recepción provisoria de las obras, momento en el que se verifica el cumplimiento del Plan de Restauración Ambiental presentado por el contratista al iniciarse el último cuarto del plazo de obras.

El control de la gestión ambiental en obra está a cargo del Sr. Director de Obra, quien fiscaliza estos aspectos a la par que todos los demás asuntos relativos a la obra, supervisado en el tema ambiental por la Unidad Ambiental de la Dirección Nacional de Vialidad.-

The image shows four handwritten signatures in blue ink. The top signature is the most prominent, appearing to be 'me' with a checkmark-like flourish. Below it are three other signatures, each consisting of a few stylized, overlapping strokes.

ANÁLISIS TÉCNICO - JURIDICO DEL PROYECTO

MARCO JURÍDICO.

La obra a ejecutar está autorizada en la ley de presupuesto. En los artículos 204 a 228 de la actual **ley 17.930** de 19 de diciembre de 2005 están las actividades a cumplirse en el próximo quinquenio.

Los contratos de obra pública en Uruguay están regidos por las siguientes normas.

La legislación sobre contratos del Estado está compilada en el **Texto Ordenado de Contabilidad y Administración Financiera (TOCAF)** aprobado por el decreto 150/012 del 11 de mayo de 2012 (TOCAF). Los artículos 33 a 149 del texto citado establecen esencialmente: los principios generales de actuación y contralor de los organismos estatales en materia de contrataciones, la forma de celebrarse los contratos del Estado, los procedimientos especiales de contratación, los contratos de suministros, la capacidad para contratar con el Estado, el contenido y la forma de los Pliegos de Condiciones Generales y de Condiciones Particulares, las preferencias con relación a la industria nacional, la posibilidad de cesión de contrato y la exigencia que los oferentes y contratistas estén inscriptos en los registros de proveedores del Estado y/o de Obras Públicas.

Los decretos 96/999 de 7 de abril de 1999, artículo 2º y 192/985 de 20 de mayo de 1985 consideran la obra pública todo trabajo de construcción, modificación, reparación, conservación, mantenimiento o demolición de un bien y las operaciones que le acceden, sea que integre el dominio público o privado del Estado, realizado por una entidad estatal o por su cuenta o por una entidad pública no estatal, en cumplimiento de sus fines propios, o por un particular atendiendo a los mismos fines, independientemente del carácter privado o público de los recursos con que se financie. Además, definen el nivel de servicio como el conjunto de valores de los parámetros que definen el estado mínimo del objeto de contratación, a estipularse en el Pliego de Especificaciones Particulares de cada obra o servicio. Establecen que al Ministerio de Transporte y Obras Públicas corresponde lo concerniente a la política nacional de las obras públicas y le compete en especial el régimen, estudio, proyecto, dirección superior, ejecución, o en su caso el contralor de la ejecución y conservación de todas las obras públicas realizadas por el Estado –persona pública mayor- o por su cuenta, o por un particular atendiendo a los fines propios de aquél, y lo que se relacione con ello en materia atribuida a otros Ministerios.

El Pliego de Condiciones Generales para la Construcción de Obras Públicas, aprobado por el decreto 8/990 de 24 de enero de 1990 y el Pliego de Condiciones de la Dirección Vialidad para la Construcción de Puentes y Carreteras, aprobado por el decreto 9/990 de 24 de enero de 1990, sus modificativos y concordantes prevén esencialmente lo siguiente:

Generalidades. Todos los contratos de obra pública están sujetos a las leyes y disposiciones vigentes sobre la materia licitatoria y sus reglamentaciones en el momento de contratar su ejecución.

Los planos, memorias descriptivas y demás piezas explicativas del proyecto quedan a disposición de los oferentes para que puedan ser examinados y copiados, previo a la fecha del llamado a licitación. Estos documentos y el Pliego de Especificaciones Particulares, serán los que se tendrán en cuenta para la presentación de las propuestas y ejecución de las obras contratadas.

Pliego de Especificaciones Particulares. Para el llamado a licitación para la contratación de la obra, se prepara un Pliego de Especificaciones Particulares, en adelante PEP, en el que se especifican claramente: la clase y cantidad de los trabajos, la presentación de ejemplares o muestras en el momento de la apertura de las ofertas, las condiciones y fechas de pagos, incluyendo la clase de moneda y los descuentos que se harán en los mismos, el plazo total y el cronograma de plazos en que deberán ejecutarse los trabajos o Plan de Desarrollo de los Trabajos (PDT) y el Preventivo del Flujo de Fondos (PFF) asociado al PDT.

Se indica también la fórmula a que deberá ajustarse la propuesta, las sanciones administrativas o multas en que incurrirán los proponentes, adjudicatarios o contratistas, las condiciones a que se sujetará la recepción de las obras, las garantías especiales a constituir para la propuesta (garantía de mantenimiento de oferta) y para la ejecución de los trabajos (garantía de mantenimiento de contrato).

Se establece además en cada caso, el procedimiento para determinar las variaciones de costos de los elementos preponderantes que, con relación a las condiciones y características del contrato, determinan su costo final, como ser: jornales, beneficios sociales, materiales, combustibles y lubricantes, transporte, instalaciones y trabajos de operarios especializados y todo otro rubro que concurra fundamentalmente a determinar el precio definitivo de la obra, debiendo asimismo el oferente estimar y expresar los porcentajes de mano de obra y materiales nacionales que comparen el precio de la oferta.

Las diferencias de precios que se produzcan en los rubros con posterioridad a la fecha de apertura de las ofertas de la licitación, son reintegrados o deducidos al contratista. Cuando el contratista se atrasare injustificadamente en la ejecución del contrato, la Administración le pagará sólo las diferencias que se hubieran producido en una ejecución normal del contrato.

Leyes sociales. El régimen especial establecido por la ley 14.411 de 7 de agosto de 1975, artículos 3, 4, 5, 6, 7, 11 y 18 del decreto 951/975 de 11 de diciembre de 1975, artículo 1º del decreto 241/007 de 2 de julio de 2007 que reglamenta los artículos 90 y 92 de la ley 18.083 de 27 de diciembre de 2006 y, la resolución del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) de 16 de abril de 1991 sus modificativos y concordantes establecen que el pago del aporte unificado por: aportes jubilatorios a la seguridad social, cargas salariales, seguros sociales por enfermedad y Banco de Seguros del Estado, comprende exclusivamente al personal de la Industria de la Construcción que cumpla directamente en obras las actividades de empresas constructoras y de demolición.

MARCO INSTRUMENTAL

Control técnico de la obra.

Para el contralor de la obra por parte de la Administración se constituye un equipo técnico integrado por un Director de Obra, Ingeniero Civil y un grupo de Ayudantes Técnicos. Sus cometidos consisten en controlar la calidad de ejecución de la obra, el avance y cumplimiento del Plan de Desarrollo de los Trabajos (PDT), el Flujo de Fondos, las normas laborales por parte del contratista y la gestión ambiental de la obra.

El equipo técnico es supervisado por el Departamento de Obras de la Gerencia de Construcciones de la DNV y por la Unidad Ambiental en su especie. Cuenta además con el asesoramiento de la Gerencia de Estudios y Proyectos y demás oficinas técnicas de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV).

Control económico-financiero.

Mensualmente se procesan las certificaciones de obra hecha según el avance correspondiente, los ajustes por aplicación del régimen de paramétricas, los aportes por leyes sociales ante el Banco de Previsión Social, y las liquidaciones, pagos al contratista de la obra y retención por refuerzo de garantía, así como el descuento eventual de las multas por incumplimientos.

El proceso se efectúa a través de un sistema informático (Sistema de Certificación de Obras) que realiza todas las operaciones y controles hasta la emisión de los certificados, el cual pasa al Sistema Integrado de Información Financiera del Estado (SIIF) que habilita el pago con la intervención del Tribunal de Cuentas de la República.

Recepción y evaluación de las obras.

Una vez finalizada la obra, si la misma se encuentra en las condiciones establecidas en el Contrato, el Director de Obra propondrá su recepción labrándose un acta de recepción provisoria de los trabajos, a partir de la cual la Administración declarará la recepción provisoria de las obras y la devolución de la retención por refuerzo de garantía.

Período de conservación y/o garantía de las obras.

Según lo previsto en el Pliego de Condiciones Generales para la Construcción de Obras Públicas, entre la recepción provisoria y la definitiva corre un período de conservación de las obras cuyo plazo y condiciones se fijan en el Pliego de Especificaciones Particulares. Una vez cumplido el período citado, de no mediar observaciones, se labra el acta de recepción definitiva de las obras que pasa al MTOP para la declaración de recepción y la orden de devolución de la garantía de cumplimiento de contrato.



Memoria descriptiva y Presupuesto de la obra
REHABILITACIÓN DE LA RUTA 8 TREINTA Y TRES – MELO /
TRAMO I: KM 310 AL KM 338

Memoria de Ingeniería

A continuación se describe la Memoria de Ingeniería solicitada correspondiente al proyecto de la obra de REHABILITACIÓN DE LA RUTA 8 TREINTA Y TRES – MELO / TRAMO I: KM 310 AL KM 338

Descripción de la obra

La obra a licitar comprende la rehabilitación y ensanche de plataforma del tramo de la Ruta 8 (Departamento de Treinta y Tres) entre las progresivas Km 310 y Km 338.

Los trabajos a realizar consisten esencialmente en:

- corrección del drenaje.
- ensanche de plataforma según sección transversal tipo.
- bacheo del pavimento existente.
- escarificado, conformación y compactación de capa de sub-base.
- colocación de una capa de base estabilizada con cemento Pórtland.
- colocación de una capa de mezcla asfáltica de forma tal de obtener un ancho útil de calzada de 7,20 m.
- construcción de banquetas con material granular en un ancho de 2,0 m recubierta con un tratamiento bituminoso simple en 1,50 m de ancho.
- señalización vertical y horizontal.

Este tipo de obra tiene definido su perfil transversal en la Figura N° 1 ó N° 2 según corresponda.

Plan de trabajo – mantenimiento del tránsito

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

El mencionado plan, incluyendo eventuales desvíos, deberá ser aprobado por la Dirección de Obra y el Departamento de Seguridad en el tránsito previo a su implementación.

Los costos de los eventuales desvíos no serán objeto de pago directo.

Trabajos de carretera

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

Corrección del drenaje

Profundización de cunetas

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

El Contratista deberá profundizar las cunetas en los lugares indicados por el Director de Obra. Salvo indicación especial, la diferencia de cotas entre el eje del pavimento existente y el fondo de la cuneta en la misma progresiva será como mínimo de 1,20 m, con la única excepción de los inicios de cunetas en acordamientos convexos, en donde la profundidad mínima de cunetas será de 1,0 m, medida desde la cota en el eje del pavimento actual. Se asegurará que la pendiente longitudinal mínima no sea inferior a 0,5%.

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

Alcantarillas

El presente proyecto requiere el alargue de alcantarillas existentes y construcción de cabezales. En el Cuadro de Alcantarillas se especifica progresiva, tipo, dimensiones, trabajos a realizar y volumen de hormigón necesario.

Los trabajos de alargue de alcantarillas y construcción de cabezales, se pagarán al precio unitario establecido en los siguientes rubros:

227	Hormigón simple clase VII para alargamiento de alcantarilla (m3)
263	Hormigón armado clase VII para alargamiento de alcantarilla (m3)
273	Alcantarillas de caños de hormigón armado de 50 cm (sin cabezales)
274	Alcantarillas de caños de hormigón armado de 60 cm (sin cabezales)
275	Alcantarillas de caños de hormigón armado de 80 cm (sin cabezales) (m)
281	Cabezales de hormigón armado clase VII para alcantarillas de caños (m3)

En la aplicación del artículo "3.1 Alargue de alcantarillas" de las ETCM se incluye la reconstrucción de la zona a demoler ("0,50m del cuerpo para permitir el empalme de hierros") que no será objeto de pago por separado siendo incluido en el rubrado de alcantarillas.

Las restantes alcantarillas deberán limpiarse y desobstruirse, los cauces se rectificarán y limpiarán, se rellenarán las erosiones tanto a la entrada como a la salida de la alcantarilla con bloques de piedra y se repararán los defectos de las alcantarillas (armaduras expuestas, fisuraciones y descascamientos).

El pago de estas tareas se considera prorrateado en el rubrado de alcantarillas.

Ensanche de plataforma

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

Antes de construir el ensanche de plataforma se deberá retirar la cubierta vegetal de la banquina, taludes y faja de terreno afectada por la obra. Este material deberá usarse posteriormente como revestimiento de suelo pasto.

Se realizará un diente retirando el material existente en una profundidad de 0,20m a partir del borde actual de tratamiento bituminoso como se indica en la Figura N° 3, utilizándose dicho material en el ensanche de plataforma.

Una vez acondicionado el terreno de apoyo, incluidas las eventuales sustituciones de acuerdo con el artículo 4.1, y con la aprobación previa del Director de Obra se construirá el ensanche de plataforma como se indica en la Figura N° 3, tendiendo los suelos en capas de espesor tal que una vez compactadas no superen los 0,15 m de espesor.

La ampliación se realizará recortando los taludes para formar escalones que aseguren la traba con el terraplén existente. Los escalones deben de tener un ancho suficiente para que puedan operar los equipos.

El ensanche se ejecutará hacia ambos lados manteniendo el eje de calzada actual y en un ancho tal que una vez terminado se obtenga el perfil transversal indicado en la Figura N° 1 ó

N° 2 según corresponda.

Aquellos terraplenes con altura menor a 3m (medida como diferencia de nivel entre el terreno natural y el eje de calzada actual) tendrán un talud con pendiente 1:3 tal como se indica en la Figura N° 1, mientras que para terraplenes mayores a 3m, se construirán taludes con pendientes 1:1,5 y en un ancho tal que permita la colocación de defensas metálicas tal como se muestra en la Figura N° 2. La transición entre ambos perfiles se realizará en una longitud de 10 m como mínimo.

Los trabajos y materiales necesarios para las obras de ensanche de plataforma se pagarán al precio unitario del rubro:

26 Ejecución de ensanche de plataforma (m)

Bacheo del pavimento existente

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

Todas aquellas zonas donde existan hundimientos, hallan indicios de fuga de finos o que tengan movimientos relativos durante una prueba de carga con camión del tipo C11 con un peso en el eje trasero de 13 toneladas y una presión de inflado de 120 psi, serán bacheadas.

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

Cuando el Director de Obra considere que el material granular descubierto y/o la sub-rasante existente es inadecuado, ordenará su remoción y sustitución por material que cumpla con lo especificado para el material granular $CBR \geq 40\%$. La compactación debe alcanzar el 98% del PUSM para los 0,15 m superiores y el 97% para el resto. Una vez terminada la compactación del material granular este deberá tener el mismo nivel que la base granular actual.

El material removido se podrá utilizar como suelo para ensanche de terraplén previa autorización del Director de Obra.

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

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

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

Escarificado, conformación y compactación de capa de sub-base

Una vez aprobadas las obras de bacheo se procederá a escarificar el tratamiento bituminoso existente, el cual se realizará en una profundidad no menor a los 0,10 m, de manera de dejarlo en trozos no superiores a 0,05 m de diámetro. Este material se reciclará incorporándole y mezclándolo en forma homogénea con material granular de aporte que cumpla con lo especificado para el material granular $\text{CBR} \geq 40\%$. Esta mezcla se conformará y compactará en todo el ancho de plataforma de manera de obtener el perfil transversal indicado en la Figura N° 1 o N° 2 según corresponda, y tal que se constate una diferencia de $\pm 0,02$ m entre la cota del eje del pavimento una vez realizada la compactación y la relevada previamente al escarificado.

La aprobación de este trabajo estará sujeta a una prueba de carga con camión del tipo C11 con un peso en el eje trasero de 13 ton y una presión de inflado de 120 psi.

Todos estos trabajos así como los materiales necesarios para realizar la tarea se pagarán a los precios establecidos en el rubro:

25	Escarificado, conformación y compactación de capa de base (m2)
129	Sub-base granular con $\text{CBR} \geq 40\%$ (con transporte) (m3)

El rubro 25 se pagará tomando como base el ancho de calzada de 12,64 m para los tramos donde se aplique el perfil tipo indicado en la Figura N° 1, y donde se aplique el perfil tipo alternativo indicado en la Figura N° 2 se considerará como base un ancho de calzada de 13,86 m. El metraje correspondiente al rubro 129 se determinará haciendo una nivelación antes y después de realizado el trabajo.

Capa de base estabilizada con cemento Pórtland

Aprobada la capa de sub-base granular, se procederá a construir la capa de base estabilizada con cemento Pórtland de 0,15 m de espesor y en un ancho de 7,40 m tal como se muestra en el perfil transversal indicado en la Figura N° 1 ó N° 2 según corresponda.

El material a utilizar en la construcción de la capa de base estabilizada cumplirá lo especificado para el material de base estabilizada con cemento Pórtland, debiendo ejecutarse el mezclado de la misma en una planta mezcladora central fija. Las características técnicas y de disponibilidad de la planta deberán ser detalladas en la oferta.

El pago del primer 50% del rubro Movilización no será efectuado hasta que se disponga en obrador de la planta central fija.

No se podrá ejecutar la capa de base estabilizada cuando la temperatura ambiente a la sombra supere los 35°C o sea inferior a 5°C , salvo autorización expresa del Director de Obra.

Inmediatamente antes de tender el material, el área a cubrir será humedecida y mantenida húmeda pero no en exceso, evitando que se formen charcos.

Se tomarán las medidas necesarias para minimizar la segregación y la pérdida de humedad del material estabilizado con cemento durante el transporte.

El Contratista deberá realizar el tendido con una máquina extendora automotriz. Las características técnicas y de disponibilidad de la misma deberán ser detalladas en la oferta.

La compactación será realizada sobre toda la superficie de la capa de modo de asegurar que todo el material sea uniformemente compactado a un peso unitario seco no inferior al 98% del peso unitario seco máximo obtenido en el ensayo de compactación. Los trabajos de compactación y perfilado deberán darse por terminados en el plazo de 2,5 horas desde el momento que se agregue el cemento en la planta mezcladora fija o en el tiempo que se determine mediante ensayo normalizado el inicio de fraguado con un margen de seguridad. El perfilado de la superficie luego de terminada la compactación sólo consistirá en retiro de material, no podrá agregarse material adicional. En el caso de retiro de material deberá hacerse con la humedad que tenga el material en ese momento, no pudiéndose agregar más agua que la imprescindible para un correcto curado. Si en ese plazo no se ha conseguido la terminación de los trabajos en condiciones de aceptación será retirado todo el material colocado, procediéndose a la reconstrucción del tramo.

Al final de cada día de trabajo se confeccionará la junta de construcción cortando lo más verticalmente posible la cara de la misma. De procederse en la forma indicada precedentemente puede obtenerse una sola junta transversal por jornada. En la siguiente etapa se verificará que no queden en la junta materiales pobremente adheridos y se pintará con brocha o pulverizará con pistola neumática, toda la superficie de contacto con lechada de cemento Pórtland en relación de tres partes de agua por una de cemento, inmediatamente antes de entrar en contacto con el material fresco de la nueva etapa.

Finalizado el perfilado y la compactación de la mezcla cementada se procederá al curado de la misma con un riego bituminoso de emulsión asfáltica de rotura rápida. El método de curado deberá comenzar lo antes posible debiendo mantenerse la base continuamente húmeda hasta que se realice el riego bituminoso.

El material bituminoso deberá aplicarse uniformemente a la superficie de la base terminada a un promedio de aproximadamente 0,9 l/m².

Será de cuenta y cargo del Contratista mantener en perfectas condiciones el riego bituminoso durante un periodo de protección de 7 días, de modo que toda la capa de base esté efectivamente cubierta durante dicho periodo. Se prohibirá el tránsito de vehículos pesados sobre la capa recién ejecutada hasta que se llegue a la resistencia especificada.

Inmediatamente finalizada la etapa de fraguado de la base cementada, se ejecutarán juntas transversales de contracción, perpendiculares al eje de la calzada, espaciadas 3,6 m y en todo el ancho de la base. Las mismas serán aserradas a una profundidad mínima de 0,05 m y se rellenarán luego con una emulsión de corte rápido.

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

El material a emplear se medirá en metros cúbicos de material compactado y se calculará de acuerdo a la sección transversal indicada. El peso del cemento empleado se determinará como el producto del volumen correspondiente a dicha capa por el contenido de cemento Pórtland incorporado a la misma.

Todos los trabajos necesarios para la construcción de la capa (incluido el suministro, transporte, mezclado y compactación del material, así como la ejecución de las juntas) se pagará al precio ofertado en los rubros:

- 94 Cemento Pórtland para base estabilizada con cemento, con transporte (Ton)
- 134 Material de base estabilizado con cemento Pórtland, con transporte (m3).
- 111 Ejecución de tratamiento bituminoso de imprimación (m2)
- 2135 Suministro, transporte y elaboración de emulsiones asfálticas (m3)
- 2361 Juntas para pavimentos (m)

Tramo de prueba

Antes de iniciarse la puesta en obra de la capa de base estabilizada con cemento Pórtland será perceptiva la realización del correspondiente tramo de prueba, para comprobar la fórmula de obra, la forma de actuación de los equipos de extensión y compactación así como el procedimiento y equipo utilizado para la prefisuración de la capa.

El tramo de prueba tendrá una longitud aproximada a los 500m.

La inspección determinará si es aceptable su realización como parte de la obra en construcción.

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

Transición a los puentes

A efectos de no sobrecargar la estructura de los puentes al rehabilitar el pavimento se retirará el material granular en los accesos al puente ubicado sobre el A° Otazo (progresiva 334K900) según se indica en las Figuras N° 4 y N° 5.

Todos estos trabajos (incluido el depósito del material removido) se pagarán al precio establecido en el rubro

7 Excavación no clasificada a depósito (m3)

El volumen a pagar es el pavimento a retirar y se pagará haciendo una nivelación antes y después de realizado el trabajo.

El material removido podrá ser reutilizado en el ensanche de plataforma si el Director de Obra lo aprueba, en caso contrario será retirado y depositado fuera de los límites de la faja en un lugar propuesto por el contratista y aprobado por el Director de Obra.

Capas de mezcla asfáltica

Una vez terminada y aprobada la capa de base estabilizada con cemento Pórtland se ejecutará la capa de mezcla asfáltica de 0,05 m de espesor de forma de obtener un ancho útil de calzada de 7,20 m, de acuerdo al perfil transversal tipo indicado en la Figura N° 1 ó N° 2 según corresponda.

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

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

Banquinas

Se procederá a la construcción de las banquetas con un material que cumpla las especificaciones de material granular con $CBR \geq 60\%$. El material de las banquetas se compactará al 98% del PUSM.

Las banquetas se imprimirán en todo su ancho, ejecutándose un tratamiento bituminoso simple en un ancho de 1,50 m según lo indicado en la Figura N°1 ó N° 2 según corresponda.

El Director de Obra podrá autorizar el uso de emulsiones asfálticas en la ejecución de los riegos bituminosos de imprimación. Dicha emulsión deberá ser apta para cumplir con los fines descritos. Esta autorización también podrá ser revocada a juicio del Director de Obra.

Estos trabajos y los materiales necesarios para realizarlos se pagarán a los precios unitarios establecidos en los siguientes rubros:

- 111 Ejecución de tratamiento bituminoso de imprimación (m2).
- 112 Ejecución de tratamiento bituminoso simple (m2).
- 137 Banquinas de material granular (con transporte) (m3).
- 211 Agregados pétreos gruesos y medianos para tratamientos (m3).
- 2135 Suministro, transporte y elaboración de emulsiones asfálticas (m3)
- 2136 Suministro, transporte y elaboración de diluidos asfálticos (m3)

Entradas particulares

Las entradas particulares afectadas por el ensanche de firme se reconstruirán de acuerdo a la lámina tipo N° 265 "Entradas particulares".

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

- 129 Base granular con $CBR \geq 40\%$ (con transporte) (m3)
- 273 Alcantarillas de caños de hormigón armado de 50 cm (sin cabezales) (m)
- 281 Cabezales de hormigón armado clase VII para alcantarillas de caños (m3)

REHABILITACIÓN DE LA RUTA 8 TREINTA Y TRES – MELO / TRAMO I: KM 310 AL KM 338

Trabajos en puentes

En el puente sobre el Arroyo Otazo (334K900), deben realizarse distintos trabajos de reparación de acuerdo a lo establecido en "Especificaciones Técnicas Complementarias y/o Modificativas del Pliego de Condiciones para la Construcción de Puentes y Carreteras de la Dirección Nacional de Vialidad" (ETCM), vigentes a agosto de 2003.

Sustitución de juntas de dilatación y reconstrucción parcial del sobrepiso

Se sustituirán las juntas de dilatación en todos los puentes. La sustitución de juntas consiste en el retiro de las juntas existentes, conformación de perfil adecuado para recibir las nuevas juntas, suministro y colocación de las mismas.

Todos los trabajos realizados dentro del primer metro a cada lado de la junta se pagarán al precio establecido para el rubro:

2000 Sustitución de juntas de dilatación (m)

El Director de Obra queda facultado para indicar otras reparaciones en el sobrepiso si a su juicio fuera necesario.

Estos trabajos se pagarán al precio establecido para el rubro:

256 Sobrepiso de hormigón clase IV (m2)

Sellado de juntas de dilatación en cordón y veredas

Se sellarán también las juntas de tablero en cordón y veredas con el mismo material que en la calzada, no requiriéndose borde de protección.

Los trabajos se pagarán al precio establecido para el rubro:

2041 Sellado de juntas de dilatación en cordón y vereda (m)

Colocación y sellado de caños de desagües

En todas las estructuras los desagües de calzada se reconstruirán colocando caños de PVC de igual diámetro que los drenes existentes, sobresaliendo aproximadamente 0,15 m y con su extremo inferior cortado en forma oblicua.

La unión PVC – pavimento deberá quedar bien sellada para evitar filtraciones de agua. El sellado se hará utilizando una masilla de base poliuretánica tipo Sikaflex o similar.

Estas tareas se pagarán al precio establecido para el rubro:

1138 Colocación y sellado de caños de desagüe (c/u)

Especificaciones de los materiales

Suelos para ensanche de plataforma

Los materiales necesarios para el ensanche de plataforma serán provenientes de los préstamos aprobados por el Director de Obra. Deberán tener un CBR > 5% al 100% del PUSM, una expansión < 3%. Los suelos de la sub-rasante deberán ser compactados de modo que el peso unitario seco supere al 96% del PUSM en los 0,30m superiores y al 92% del PUSM debajo de esa profundidad. Las normas de ensayo serán las UY de la DNV. El ensayo de CBR se realizará con una sobrecarga de 13.500 g. En los tramos donde los suelos de sub-rasante no cumplan con estas condiciones se sustituirá el suelo existente en una profundidad de 0,30m por otro adecuado. En el caso de suelos plásticos los ensayos se realizarán de acuerdo a lo establecido en las ETCM.

Material granular CBR ≥ 40%

El material a utilizar será suministrado por el Contratista y deberá cumplir con las condiciones dispuestas en las ETCM, el Capítulo A Sección IV del PV con excepción de los artículos A-2-1 y A-2-4 de la misma referente a granulometría y desgaste Los Ángeles y a las siguientes especificaciones sustitutivas:

CBR ≥ 40% al 100% del PUSM

Expansión menor que 0,5%.

El ensayo CBR y expansión se realizará con una sobrecarga de 9.000 g.

Límites de Atterberg y granulometría tales que verifiquen:

X . IP ≤ 180

X . LL ≤ 750

X es el porcentaje que pasa el tamiz N° 40 (UNIT N° 420), IP el índice plástico y LL el límite líquido respectivamente de dicha fracción.

Tamaño máximo del agregado de 2".

El material se compactará uniformemente a una densidad de compactación mínima de 97% del PUSM obtenido en el ensayo UY-S 17.

Material granular CBR ≥ 60%

El material a utilizar será suministrado por el Contratista y deberá cumplir con las condiciones dispuestas en las ETCM, el Capítulo A Sección IV del PV y las siguientes especificaciones sustitutivas:

- CBR ≥ 60% al 100% del PUSM.

- Expansión menor que 0,5%.

El ensayo de CBR se realizará con una sobrecarga de 9000 g.

- Límites de Atterberg y granulometría tales que verifiquen:

IP < 6

LL < 25

- Equivalente de arena ≥ 35%.

El material se compactará uniformemente a una densidad de compactación mínima de 98% del PUSM obtenido en el ensayo UY-S 17.

Material de base estabilizado con cemento Pórtland

La determinación del porcentaje de cemento Pórtland estará basada en el análisis de los resultados obtenidos aplicando los ensayos AASHTO T-134 (o ASTM D558-96, Ensayo humedad - densidad para mezclas de suelo cemento), T-135 (o ASTM D559-96, Ensayo de humedad y secado de muestras de suelo cemento compactadas), T -136 (o ASTM D560-96, Ensayo de congelado y deshielo de muestras de suelo cemento compactado).

El porcentaje de cemento a utilizar, que deberá ser aprobado por la Inspección, será determinado de modo de obtener los siguientes resultados:

Ensayos AASHTO T-135 y T 136: porcentaje de pérdida no mayor del 14%.

Resistencia a la compresión sobre probetas de 7 días compactadas con la humedad óptima determinada según el ensayo AASHTO T-134: mayor a 25 kg/cm² y menor a 45kg/cm².
Cantidad mínima de cemento Pórtland 100 Kg/m³ de material granular.

El material granular a utilizar será suministrado por el Contratista y deberá cumplir con las condiciones dispuestas en el Capítulo A Sección IV del PV y las siguientes especificaciones sustitutivas:

CBR ≥ 60% al 100% del PUSM (UY-S-17- Aastho modificado)

Expansión menor que 0,5%.

El ensayo CBR y expansión se realizará con una sobrecarga de 9.000 g.

Límites de Atterberg y granulometría tales que verifiquen:

IP < 6

LL < 25

Deberá tener una fracción que pasa el tamiz 74 (N° 200) menor al 15% en peso.

Deberá tener una fracción retenida en el tamiz 2000 (N° 10) mayor al 30% en peso.

El desgaste de los Ángeles deberá ser inferior al 45%.

El cemento Pórtland será seleccionado y proporcionado por el Contratista, reservándose el Contratante el derecho del suministro total o parcial del mismo.

El cemento Pórtland debe cumplir lo especificado en el Capítulo D de la Sección III del Pliego General de Obras Públicas.

La cantidad de agua a agregar será la requerida para poder realizar la compactación con el contenido óptimo de humedad obtenido mediante el ensayo de compactación indicado en el Capítulo C de la Sección IV del Pliego General de Obras Públicas realizado con el material granular adicionado de la proporción de cemento establecida.

El mezclado del material granular con el cemento Pórtland se efectuará con planta central fija.

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

El material granular podrá ser obtenido por mezcla de materiales de dos yacimientos, el material producido en la mezcla deberá cumplir con los requerimientos exigido para el material granular, con excepción de lo referente al desgaste de Los Ángeles que lo deberá cumplir cada uno de los materiales intervinientes en la mezcla. El mezclado de los mismos deberá hacerse previamente al agregado del cemento Pórtland.

Una vez aprobada la granulometría del material granular asociado a un contenido de cemento Pórtland, se deberá cumplir con una tolerancia en el porcentaje en peso respecto del total del material granular de más o menos 6% en el tamiz N° 4.

No podrá realizarse el mezclado del cemento cuando la temperatura sea inferior a 5° C.

La planta mezcladora debe tener instalaciones para el almacenamiento, manipuleo y dosificación de los componentes de la mezcla. Los materiales granulares, el cemento y el agua pueden ser dosificados en volumen o en peso, de modo que aseguren las características exigidas para la mezcla.

El período de mezclado, contado a partir del momento en que todos los materiales están dentro de la mezcladora no será inferior a 30 segundos ni al tiempo mínimo requerido para lograr una distribución uniforme del cemento Pórtland.

Mezcla Asfáltica

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

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

Los costos de estos ensayos corresponderán a la DNV salvo en lo referente a los costos de transporte y cortado de las probetas que corresponderán al Contratista.

Se deberá recabar para conformar una base de datos la velocidad de deformación de cada probeta en el intervalo 105 a 120 minutos (V 105/120). Se recomienda que esa deformación no supere 20µm/minuto.

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

7.2.1.El agregado grueso a utilizar deberá ser obtenido por trituración de roca sana.

Los materiales que pasen el tamiz N° 4 (UNIT 4.760) serán una mezcla obtenida de la trituración de roca sana, arena natural y finos provenientes de material granular natural. Los finos provenientes de material granular natural deberán ser no plásticos y tener un equivalente de arena no inferior a 45. La Inspección podrá exigir el zarandeo de la arena natural si fuere constatada la presencia de materias extrañas en el yacimiento.

La mezcla de agregados para base negra estará integrada en un 80% como mínimo, de partículas provenientes de trituración de roca sana. El contenido máximo de arena estará limitado al 8%.

La mezcla de agregados para carpeta de rodadura estará integrada en un 100% de partículas provenientes de trituración de roca sana.

7.3.2.Los cementos asfálticos cumplirán con el tipo AC 20 – tabla 2 establecido en la norma AASHTO M – 226.

Los cementos asfálticos que no cuenten con un certificado del fabricante avalando el cumplimiento de la especificación indicada precedentemente serán rechazados, no pudiéndose incorporar a la obra.

Las mezclas asfálticas realizadas con cementos asfálticos que no satisfagan la especificación indicadamente durante los ensayos de control realizados posteriores serán rechazadas.

7.6.1.Cuando la obra incluya una sola capa de mezcla asfáltica, el Contratista deberá colocar la capa de mezcla asfáltica desde los extremos más alejados de la obra hacia la planta asfáltica.

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

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

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

Se modifica el artículo E-2-1-5 de la Sección VI – Mezclas asfálticas quedando redactado: "No se permitirá la ejecución de capas de mezclas bituminosas, si la temperatura del aire medida a

REHABILITACIÓN DE LA RUTA 8 TREINTA Y TRES – MELO / TRAMO I: KM 310 AL KM 338

la sombra fuera inferior a 5° C. Esta exigencia se elevara a 8° C en caso de que la capa a ejecutar tenga un espesor compactado inferior a 5cms."

Se modifica el artículo F-2-1-1 de la Sección VI – Mezclas asfálticas quedando redactado: "Previamente a la medición de las obras ejecutadas y al trámite de su liquidación, el Director de Obra deberá formular su aceptación, para lo que se subdividirá previamente la obra en secciones de tres mil seiscientos metros cuadrados (3600m².) por vía de circulación."

Se modifica el artículo F-3-1-3 de la Sección VI – Mezclas asfálticas quedando redactado: "A los efectos de determinar el espesor y densidad en obra, en cada capa y faja de mezcla asfáltica ejecutada de cada sección, se procederá como se indica a continuación:

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

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

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

Para el cálculo del espesor promedio se procederá en la forma siguiente:

se calculará el promedio P1, de todos los valores individuales de espesor, obtenidos.

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

Se modifica el artículo F-4-2 de la Sección VI – Mezclas asfálticas quedando redactado:

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

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

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

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

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

Capas de rodadura de espesor menor o igual a 5cm tendrán densidad mayor o igual al 97% del promedio de referencia de laboratorio correspondiente a la misma superficie.

Capas de rodadura de espesor mayor a 5cm tendrán densidad mayor o igual al 98% del promedio de referencia de laboratorio correspondiente a la misma superficie.

Capas de base, intermedias o de regularización tendrán densidad mayor o igual al 97% del promedio de referencia de laboratorio correspondiente a la misma superficie.

En ningún caso se admitirán valores individuales menores a 96%."

Se modifica en el artículo F-4-3 de la Sección VI – Mezclas asfálticas, las tolerancias máximas en los porcentajes en peso, respecto de la mezcla total, quedando:
 Tolerancia máxima en los porcentajes en peso, respecto de la mezcla total
 Porcentaje de ligante bituminoso: $\pm 0,3\%$

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

Se modifica el siguiente artículo de las “Especificaciones Técnicas Complementarias y/o Modificativas del Pliego General de Obras Públicas (Texto corregido de 1989)”, que quedará redactado de la siguiente forma:

Se modifica el artículo 7-8-3 quedando redactado: “Cuando se alcancen las exigencias de compactación, se hará el pago según las condiciones que se indican:

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

COMPACTACIÓN	PORCENTAJE DE PAGO
Igual o mayor a 97%	100
Mayor o igual a 96% y menor a 97%	88 al 99 proporcionalmente al porcentaje de compactación

Capas de rodadura de espesor mayor a 5cm

COMPACTACIÓN	PORCENTAJE DE PAGO
Igual o mayor a 98%	100
Mayor o igual a 97% y menor a 98%	88 al 99 proporcionalmente al porcentaje de compactación
Mayor o igual a 96% y menor a 97%	75

Se modifica en la tabla de la cláusula 7.4.1 de las ETCM de la Dirección Nacional de Vialidad vigente a Agosto del 2003 el tamaño máximo nominal para la capa de rodadura, que debe ser de $\frac{3}{4}$ " para espesores de la capa mayores o igual a 5cm.

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

Señalización horizontal, vertical y elementos de encarrilamiento

Para la realización de los trabajos, la Contratista se ajustará a lo establecido en las ETCM de la Dirección Nacional de Vialidad", vigentes, Normas de Señalización del MTOP, Especificaciones para el Equipamiento de Seguridad Vial y Láminas Tipo de la DNV.

El diseño e instalación de las defensas metálicas corresponderá a las láminas tipo N° 267 "Defensas metálicas para protección del tránsito" y especificaciones anexas y Lámina Tipo N° 269.

La señalización horizontal y vertical a ejecutarse deberá ser clase 1, de acuerdo a las especificaciones establecidas en la Norma Uruguaya de Señalización.

Sin perjuicio de lo expresado, la Contratista deberá ejecutar el proyecto de señalización vertical suministrado por la DNV, pudiendo el mismo contener cambios frente a la señalización existente al comienzo de la obra.

La demarcación de pavimentos se ejecutará en eje y superficies con material termoplástico de aplicación en caliente de 10cm de ancho.

Los bordes se demarcarán con material termoplástico de aplicación en caliente con resalto en un espesor de 2mm, 15 cm de ancho, y cada 20cm resalto en 5 cm de 5 mm adicionales.

Los resaltos se ejecutarán en todos los bordes exceptuando en empalmes, centros poblados o zonas donde exista circulación importante de peatones y/o birrodados. Asimismo, no se ejecutarán bordes con resalto en zonas donde las banquetas fueran de ancho menor a 1m. En todos los casos anteriores se sustituye la demarcación con resalto por demarcación en caliente sin resalto.

Se podrán estudiar y aceptar propuestas para la utilización de otro tipo de elementos sonorizadores en bordes, u otras configuraciones, quedando la aceptación o rechazo de las alternativas a exclusivo criterio de la Administración.

La Contratista deberá hacerse cargo de la ejecución de todos los trabajos de señalización horizontal, incluido el premarcado de eje, bordes y zonas de adelantamiento prohibido, los cuales se consideran prorrateados entre los rubros de demarcación. La ejecución de las marcas deberá ajustarse a los criterios establecidos en la Norma Uruguaya de Señalización Horizontal. La DNV deberá aprobar los trabajos de premarcado previo a la ejecución definitiva de las marcas.

Se instalarán tachas en eje cada 24m, en bordes cada 48m y en el empalme de acuerdo a las indicaciones de la Dirección de Obra. La recepción definitiva de tachas se realizará a los doce meses de la recepción provisoria, independientemente de los plazos e recepción de obra. A los doce meses se exigirá un 80% como mínimo de tachas presentes y que provean adecuada visibilidad al usuario. No se aceptarán a efectos de la recepción definitiva tachas quebradas.

La recepción definitiva de la demarcación de pavimentos se celebrará conjuntamente con la recepción definitiva de la obra

Presupuesto detallado de la obra, Cómputos métricos y análisis de precios.

A continuación se adjunta presupuesto detallado de la obra indicado anteriormente con los principales rubros que conforman el mismo. Con referencia a los cómputos métricos utilizados en cada uno de los rubros, los mismos son calculados por la Gerencia de Estudios y Proyecto y surgen de una determinación ajustada correspondiente a la tipología de la obra requerida para la totalidad de la longitud del tramo, en función de la condición estructural, superficial, de confort y seguridad vial determinada mediante los relevamientos correspondientes.

Con referencia a los precios unitarios utilizados, los mismos surgen de un estudio analítico de la estructura de costos específica para los rubros considerados, teniendo en cuenta adicionalmente los valores obtenidos que surgen de estudios analíticos de la evolución de los precios de mercado.

Con los cómputos métricos y precios unitarios de cada rubro, el cálculo de leyes sociales e impuestos, se determina la inversión financiera total de la obra.

REHABILITACIÓN DE LA RUTA 8 TREINTA Y TRES – MELO / TRAMO I: KM 310 AL KM 338

Long. (Km)	28
Dólar	20,000

GRUPO	RUBRO	DESCRIPCION	UNID.	METRAJE	PU	IMPORTE
I	1	MOVILIZACION	Global	1,00	6.020.955	6.020.955
II	7	EXCAVACION NO CLASIFICADA A DEPOSITO	M3	319,00	57,80	18.438
II	25	ESCAR, CONFORMACIÓN Y COMPACT. DE CAPA DE BASE	M2	358.690	30,72	11.018.957
II	26	EJECUCION DE ENSANCHE DE PLATAFORMA	M	5.600	358,56	2.007.936
II	71	RECUPERACION AMBIENTAL	Global	1,00	6.020.955	6.020.955
IV	94	CEMENTO PORTLAND P/BASE ESTAB.	TON	3.730,00	5.027,40	18.752.202
V	102	MEZCLA ASFALTICA PARA CARPETA DE RODADURA	TON	24.360,00	947,60	23.083.536
VI	111	EJECUCION DE RIEGO BITUMINOSO DE IMPRIMACION	M2	319.200,00	6,40	2.042.880
VI	112	EJECUCION DE TRATAMIENTO BITUMINOSO SIMPLE	M2	84.000,00	15,60	1.310.400
VI	118	EJEC. DE TRATAMIENTO BITUMINOSO DE ADHERENCIA	M2	204.400,00	2,80	572.320
VII	129	SUB-BASE GRANULAR CON CBR ≥ 40% (C/TRANSP.)	M3	36.166,00	480,30	17.370.530
VII	134	MAT. BASE ESTAB. C/CEMENTO PORTL	M3	31.080,00	766,00	23.807.280
VII	135	MAT. GRANULAR PARA BACHEO PREVIO (C/TRANSPORTE)	M3	4.032,00	748,90	3.019.565
VII	137	BANQUINAS DE MATERIAL GRANULAR (CON TRANSPORTE)	M3	27.108,00	632,70	17.151.232
IX	211	AGREG. PETREOS GRUESOS Y MEDIANOS PARA TRAT.	M3	1.008,00	853,00	859.824
X	227	HORM. SIMPLE CLASE VII P/ALARGAMIENTO DE ALCANT.	M3	71,00	10.000,00	710.000
XIII	263	HORM. ARM. CLASE VII P/ALARG. DE ALCANT. (C/TRAT. SUP)	M3	4,00	13.598,80	54.395
XIII	273	ALCANT. DE CAÑOS DE HORM. ARM. 50CM. (S/CABEZALES)	M	81,00	2.550,60	206.599
XIII	274	ALCANT CAÑOS DE HORM. ARM. 60CM. (S/CABEZALES)	M	31,00	3.234,80	100.279
XIII	275	ALCANT. CAÑOS DE HORM. ARM. 80CM. (S/CABEZALES)	M	7,00	4.864,20	34.049
XIII	281	CABEZALES HORMI. ARM. CL. VII P/ ALCANT. DE CAÑOS	M3	36,00	12.416,20	446.983
XVII	382	SEÑALIZACION DE OBRA	Global	1,00	1.003.492,53	1.003.493
XLI	621	PARAPETOS MET. P/PROTECCION DEL TRANSITO	ML	7.820,00	1.940,40	15.173.928
CXXXI	2134	SUM. TRANSP. Y ELAB. CEMENTO ASFÁLTICO	TON	1.462,00	23.381,60	34.183.899
CXXXI	2135	SUM, TRANSP. Y ELAB. EMULSIONES ASFALTICAS	M3	386,00	27.802,18	10.731.642
CXXXI	2136	SUM., TRANSP. Y ELAB. DILUIDOS ASFALTICOS	M3	134,00	26.511,60	3.552.554
CCCI	3010	SEÑALES CLASE 1 INSTALADAS	M2	380,00	2.424,20	921.196
CCCI	3027	POSTE PARA SEÑALES INSTALADOS	M3	14,00	31.215,00	437.010

REHABILITACIÓN DE LA RUTA 8 TREINTA Y TRES – MELO / TRAMO I: KM 310 AL KM 338

CCCIII	3028	POSTE DELINEADOR INSTALADOS	M3	8,00	608.109,12	4.864.873
CCCIII	3029	POSTES KILOMETRICOS INSTALADOS	M3	1,30	34.185,80	44.442
CCCIV	3042	TACHAS REFLECTIVAS INSTALADAS	C/U	2.600,00	113,20	294.320
CCCIV	3043	LINEA DE EJE APLICADO EN CALIENTE	M2	800,00	271,40	217.120
CCCIV	3044	LINEA DE BORDE APLICADO EN CALIENTE	M2	500,00	271,40	135.700
CCCIV	3045	AMARILLO APLICADO EN CALIENTE	M2	3.000,00	273,00	819.000
CCCIV	3046	SUPERFICIES APLICADAS EN CALIENTE	M2	235,00	607,40	142.739
CCCIV	3047	PINTURA DE PAVIMENTO CON RESALTO	M2	8.300,00	860,00	7.138.000

214.269230

cód. nomenclator FOCEM	RESUMEN DE OBRA	
422	CARRETERA	214.269.230
381	22 % DE IVA	47.139.231
	IMPORTE DE OBRA C/IVA INCLUIDO	261.408.461
	APORTES POR LEYES SOCIALES CARRETERA	19.423.640
124	Subtotal en Pesos	280.832.101
	Subtotal en dólares (COSTO FINANCIERO)	14.041.605
	Imprevistos (10 %) en dólares	1.404.160
	Total en dólares	15.445.765

Marcelo Krugman



**República Oriental del Uruguay
Ministerio de Transporte
y Obras Públicas**

**Estudio de Factibilidad:
Técnico – Socio Económico
y Análisis Costo - Beneficio**

**Proyecto - FOCEM
REHABILITACIÓN DE LA RUTA 8 TREINTA
Y TRES – MELO /
TRAMO I: KM 310 AL KM 338**

**Fondo para la Convergencia Estructural
del MERCOSUR**

Gerencia de Programación – Departamento Planificación

Ing. Marcelo Krugman

INFORME TECNICO

INTRODUCCION

El presente trabajo tiene por objetivo principal el estudio de factibilidad socioeconómica y análisis costo beneficio del proyecto, con un período de estudio de 15 años.

Los otros objetivos de este informe son los siguientes:

- Determinación del estado superficial, por medio de las fallas superficiales.
- Determinación del estado del confort por medio de la rugosidad.
- Determinación el estado estructural por medio de la deflección.
- Determinación de los índices de rentabilidad (VAN, TIR)

La base de datos del inventario de carreteras se encuentra centralizada a nivel de la red informática de Vialidad en un sistema integral de planificación (SIPLA).

La responsabilidad de la actualización de los datos del estado superficial esta a cargo de la Gerencia de Conservación cuyos relevamientos de fallas superficiales son con una frecuencia anual y los utilizados fueron realizados durante el año 2012 y 2013 por intermedio de evaluaciones visuales, para la determinación del estado del confort se realizó la medición de la rugosidad de los distintos tramos de rutas utilizando un Rugosímetro Tipo May – Meter.

El tramo de ruta que se analizará en este informe y forman parte del Proyecto es el siguiente:

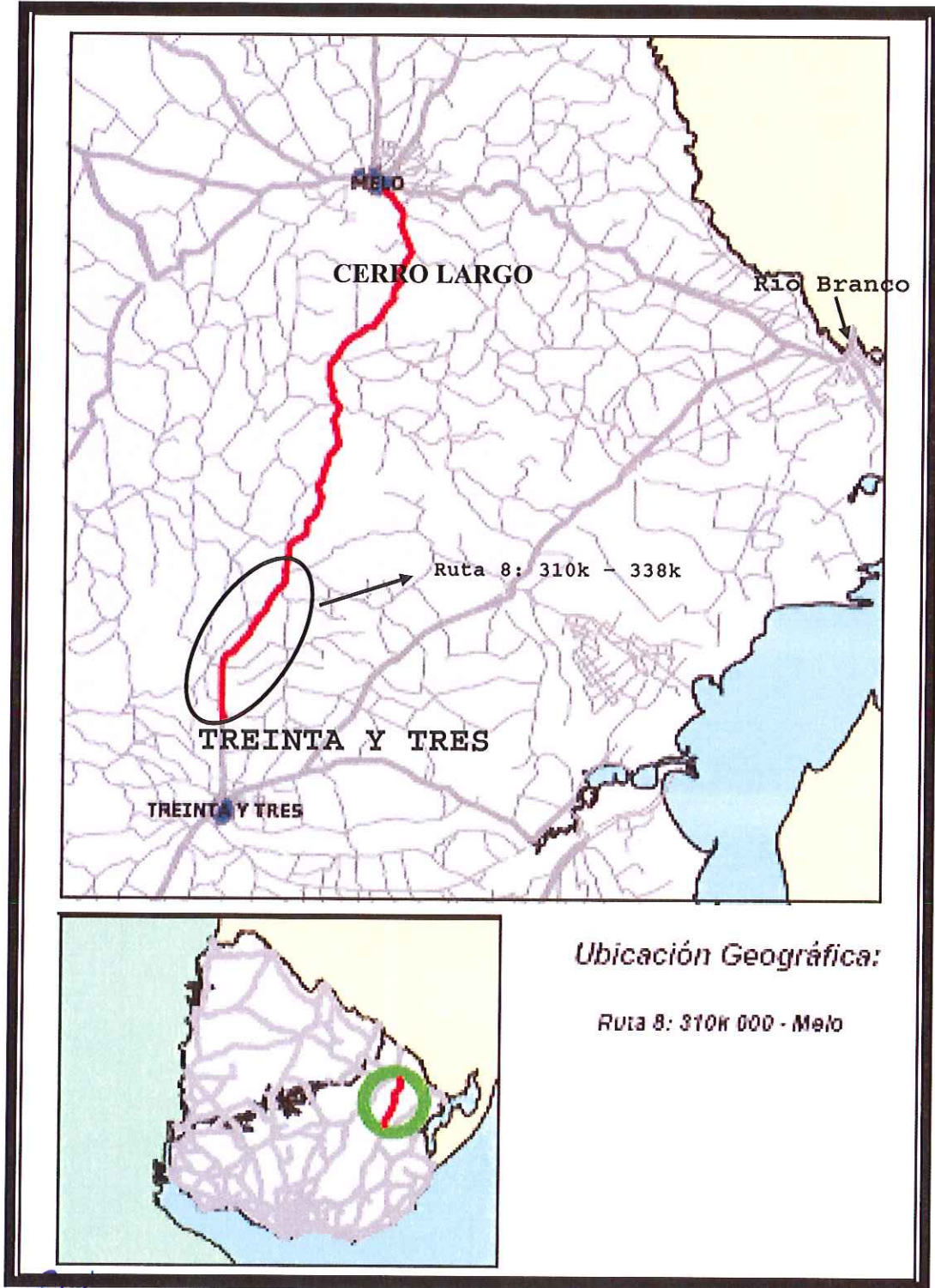
- Ruta 8: km 310 al Km 338 Longitud – 28Km

La decisión de incluir el tramo en estudio en el Programa de Obras surge del **ANALISIS TECNICO - ECONOMICO A NIVEL DE RED VIAL PARA EL PROGRAMA DE OBRAS 2010 - 2014"**, donde se utiliza y desarrolla la metodología aprobada por los organismos externos de créditos, para la determinación a nivel de Red desde el punto de vista económico del PROGRAMA de OBRAS, con un escenario de inversión recomendado y con restricción presupuestal.



UBICACIÓN GEOGRAFICA DEL PROYECTO

REHABILITACIÓN DE LA RUTA 8 TREINTA Y TRES – MELO TRAMO I: KM 310 AL KM 338



RUTA N°8 : Km 310 – Km 338

El tramo perteneciente al proyecto en estudio corresponde a la Red de Corredores de la Zona Noreste del país y del Proyecto del Eje vial Mercosur Río Branco - Colonia, pertenece a los departamentos de Cerro Largo y Treinta y Tres. La obra contribuirá al acondicionamiento de la Ruta 8 que actúa como vía de interconexión entre los países de la región, en conjunto con su articulación con Ruta 26 y las Rutas Br 153, 392 y 116 de Brasil. La ruta 8 es salida de la carga proveniente de Cerro Largo y Treinta y Tres Cerro hacia la ciudad de Montevideo por ruta 8, 102 (Anillo perimetral) y 5 en lo que se refiere a la producción de granos (cereales y arroz), así como también al transporte forestal.

El tramo cuenta con una superficie de Tratamiento Bituminoso con un ancho de calzada de 7,2 m y de banquina de 0,80 m.

Consideraciones generales de la metodología utilizada

El costo que representa el movimiento de personas y mercancías está íntimamente vinculado al estado que presenta la infraestructura de caminos, y en consecuencia a las prácticas de conservación que se ejercen sobre la misma.

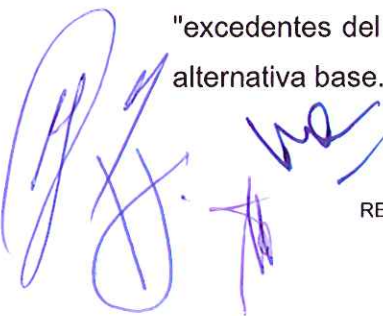
Por tal motivo resulta fundamental desarrollar un procedimiento que incluya un análisis técnico - económico de la Red de carreteras que defina políticas adecuadas de conservación de forma de maximizar los beneficios netos de la sociedad y minimizar los costos globales del transporte, dado el nivel significativo de recursos que demanda para su atención, en reinversiones y mantenimiento.

Análisis Técnico Económico

La evaluación económica permite seleccionar entre un grupo de proyectos, aquel que resulte más ventajoso desde el punto de vista económico, a través de indicadores que reflejan el resultado de flujo de costos y beneficios cuantificados en unidades monetarias.

El objetivo principal del estudio es analizar proyectos que atenderán a las mejoras y conservación de los caminos existentes.

En virtud a lo anterior, la metodología a emplear en la evaluación económica será la denominada "excedentes del consumidor", cuantificando los beneficios que genera el proyecto frente a la alternativa base.



Los beneficios son determinados por los ahorros que produce el proyecto en costos de operación de vehículos que deben cubrir los usuarios de las vías, costos que surgen del tiempo empleado en el viaje, ahorros en mantenimiento y eventualmente los costos que derivan de la disminución de accidentes.

El modelo HDM 4 permite calcular los costos totales del transporte, considerando los costos en infraestructura y los costos de operación vehiculares. Estos costos se obtienen anualmente para diferentes estándares de conservación que comparados con las políticas Base, permitan la selección de una alternativa respecto a otra.

El Modelo calcula internamente las velocidades y los costos de operación vehiculares, así como también los deterioros y costos de conservación de los caminos, en función del diseño del camino, de las prácticas de conservación, del volumen del tráfico, de las cargas por eje y de las condiciones ambientales.

Los costos totales de conservación y de operación de los vehículos son calculados endógenamente sobre la base de las cantidades físicas y precios unitarios especificados, determinando los costos financieros y económicos requeridos.

Beneficios del Proyecto

Los beneficios que generan los proyectos derivan de los ahorros en costo de operación vehiculares, tiempo empleado en el viaje, mantenimiento.

Costos de operación

Los costos de operación se obtienen del modelo HDM 4 y son función del tipo y estado de la superficie, del diseño geométrico y de las características de los vehículos.

Los costos de operación de los vehículos incluyen: costos de recorrido (combustible, aceites, neumáticos, repuestos y mano de obra de mantenimiento) y costos anuales fijos (depreciación, intereses, costos de tripulación y costos de administración).

Los costos anteriores son calculados para los diferentes tipos de vehículos que componen el tránsito en cada año.

Los beneficios surgen de la disminución de los costos de operación del proyecto frente a la alternativa base.



Tiempo de viaje

Puesto que los proyectos mejoran la superficie del tramo, existirá un aumento de la velocidad de circulación, lo que implica un menor tiempo de viaje.

Estos ahorros serán diferentes para cada tipo de vehículo debido a que desarrollan distintas velocidades y actividades económicas.

El cálculo del costo por tiempo de viaje consiste en determinar el costo / pasajero-hora clasificando los motivos del viaje en dos categorías: trabajo y ocio. Para el caso de trabajo se estima de acuerdo a los ingresos medios de los pasajeros y para el caso de ocio un 50% del anterior.

Mantenimiento

Los ahorros en mantenimiento surgen al especificar las políticas de conservación que se comparan con la política Base.

Indicadores Económicos

El flujo de costos y beneficios anuales para las diferentes políticas de conservación evaluadas respecto a la alternativa Base permiten obtener los indicadores de rentabilidad que se utilizarán en el estudio: Valor Actual Neto (VAN) descontado a una tasa prefijada, VAN / Inversión y Tasa Interna de Retorno (TIR).



Tránsito: Demanda Actual y Proyección Futura

A continuación se detalla la distribución porcentual de tránsito diario anual por tipo de vehículo, el TPDA del tramo corresponde a 918 vehículos diarios, el mismo surge del Sistema de Conteos de la Red Vial Nacional actualizada con datos relevados durante el año 2012

VEHICULO	Tramo 1
AUTO	45%
UTILITARIO	19%
OMNIBUS	4%
C. MEDIANO	18%
C. SEMIPESADO	3%
C. ARTICULADO	11%

Con respecto a la proyección futura para un período de 15 años, basándonos en la existencia de lapsos de prosperidad productiva, evolución histórica reciente, la evolución del PBI y los factores de elasticidad entre el mismo y la tasa de crecimiento del tránsito de 1,2 para el tránsito pesado y 1 para el tránsito liviano se determinó para el período de crecimiento económico de 5 años aprox. (2013 – 2017), una tasa de crecimiento anual del 3,9% para vehículos livianos, 4,68 para ómnibus y 5,67% para camiones, para el resto del período de estudio de 10 años se estima una tasa conservadora del 3% para todos los vehículos, que es la tendencia del crecimiento del PBI promedio anual en períodos prolongados entre crisis y crecimiento económico.



Detalles del tráfico normal

Motorizado

Detalles del tramo
 Nombre: 310K000 - 338k000
 IMD: 918 Año: 2012

Periodos de crecimiento

Vehículos	Composición Inicial (%)	% Crec. anual a partir de 2013	% Crec. anual a partir de 2017
Volkswagen Gol	45.00	3.90	3.00
Utilitario Nissan	19.00	3.90	3.00
Camion mediano C1-1	18.00	5.67	3.00
Omnibus Interurbanos	4.00	4.68	3.00
Camion Pesado T1-1 R2	3.00	5.67	3.00
Camión articulado C1-1 R1	11.00	5.67	3.00

Botones: Añadir periodo, Borrar periodo, Editar periodo...

Botones: OK, Cancel

En el cuadro anterior se observa una pantalla interna del modelo HDM 4 donde se ilustran los datos de entrada ingresados para dicho proyecto con referencia a la composición porcentual por vehículo y crecimiento en los dos períodos indicados anteriormente.

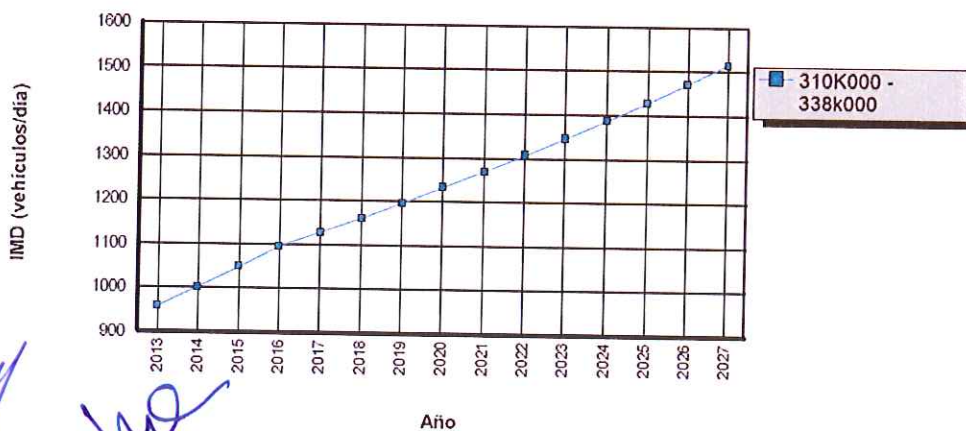
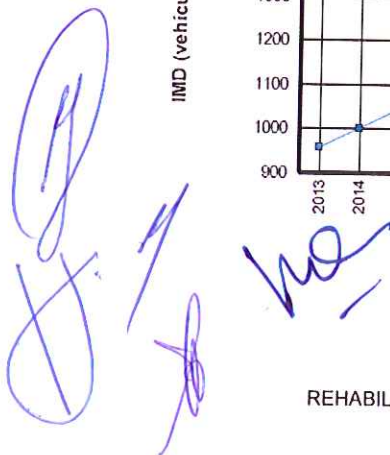
Con respecto a la evolución del crecimiento del tránsito con la tasa por vehículo indicada para el período de análisis, el mismo se ilustra en el gráfico siguiente para el total de vehículos del proyecto para el tramo en estudio de Ruta 8.

HDM - 4 Gráfico Intensidad Media Diaria por Alternativas de Proyecto

Nombre del Estudio: Ruta 8:310 km -338k_VF2_5.STD
 Fecha de Ejecución: 17-01-2014

Alternativa de Proyecto: Alt1_Reconstr CA (fcm)

Intensidad Media Diaria (IMD) para Vehículos Motorizados

Consideraciones y Características Generales del Proyecto

El proyecto consiste en la Rehabilitación de 28 km de carretera del tramo de Ruta 8 desde el 310k000 al 338k000, mediante la ejecución de un ensanche de plataforma, un recargo de material de base cementada de 15 cm y un refuerzo de mezcla asfáltica de 5 cm de espesor, y un recargo de material granular de 15 cm con un tendido de tratamiento bituminoso simple en banquina.

Costos de obras y mantenimiento

La elaboración de los costos unitarios para los estándares de conservación que componen la alternativa con proyecto y sin proyecto (Alternativa Base) se realizó por medio de la Gerencia de Programación (Depto de Costos) a partir de distintos estudios analíticos de los distintos rubros que componen las obras, complementado con estudios de precios del mercado actual mediante las ofertas de varias licitaciones las cuales incluían los precios unitarios de cada estándar de conservación o en su defecto los precios de los insumos que lo componen.

Cabe aclarar que dicho presupuesto de oficina referencial para la obra del proyecto, el mismo se determina a través de un Sistema que realiza un Estudio analítico del precio unitario de cada rubro que constituye cada tipo de obra y se verifica con un estudio estadístico de precios de mercado de dichos rubros

La metodología utilizada en el cálculo del costo económico del proyecto fue mediante la determinación de una Razón de Precios de Cuenta (RPC) global de la obra mediante un promedio ponderado a la incidencia de cada rubro con su RPC correspondiente.

Luego de determinar la RPC global se multiplica dicho valor por el costo financiero, obteniendo el costo económico.

Los documentos fuente del valor de la RPC de cada rubro que compone la obra del proyecto fueron: "Actualización de precios de Cuenta Para Uruguay" del Año 1995 y "Estimación de Precios de Cuenta para Evaluación Económica" del año 2004, ambos confeccionados por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) de la Presidencia de la República.



Los resultados de los costos financieros y económicos para cada estándar de conservación utilizado en este estudio y mantenimiento recurrente se presentan en la siguiente tabla.

Costos de estándares de conservación

TAREA	UNIDAD	RPC	COSTO	
		UC	FINANCIERO	ECONOMICO
RUTAS PAVIMENTADAS				
Bacheo en Tratamiento Bituminoso (15 cm espesor)	U\$\$/M2	0,8133	14,98	12,18
Ens+ Recargo 15 cm BCementada + Rec 5 cm R8 310 338 (Proyecto)	U\$\$/km	0,8261	506.501	418.410
Ensanche+ Recargo 30 cm CBR 70 + TBD R6 310 338 (Base)	U\$\$/km	0,8157	290.936	237.302
Mantenimiento Rutinario				
Rutas Pavimentas	U\$\$/km-año	0,826	4.432	3.659

Mantenimiento rutinario: incluye bacheos superficiales menores, sellado de peladuras y fisuras lineales al 1% con ancho < 3mm y acondicionamiento del drenaje, profundizando cunetas y limpiando alcantarillas

Se realizó un proyecto denominado Alternativa 1, resultando la siguiente obra: Rehabilitación de la carretera mediante la ejecución de un ensanche de plataforma, un recargo de material de base cementada de 15 cm y un refuerzo de mezcla asfáltica de 5 cm de espesor, y un recargo de material granular de 15 cm con un tendido de tratamiento bituminoso simple en banquina, programado para el año 2014, con un mantenimiento rutinario y bacheo del 100% ejecutados anualmente.

El monto de referencia del proyecto de Ruta 8 asciende a **U\$\$ 14.182.021** a valores financieros (Incluyen Auditoria Externa), aplicando las RPCs correspondientes obtenemos que la obra a valores económicos asciende a **U\$\$ 11.715.483**

Dicho proyecto denominado Alternativa 1 resulta rentable frente a la alternativa base, que consiste:

Una Reconstrucción de la carretera mediante la ejecución de un ensanche de plataforma, un recargo de material de base CBR 70% de 30 cm y un tratamiento doble bituminoso, y un recargo de material granular de 25 cm con un tendido de tratamiento bituminoso simple en banquina, cuando la rugosidad media supere los 6,5 IRI, es decir cuando alcanza un grado de deterioro muy importante y un mantenimiento rutinario y bacheo del 50% ejecutados anualmente, dicho estado de deterioro acontece en el año 2017 y 2024.



Presupuesto de la obra a valores constantes (básicos) de Diciembre 2012

RUTA 8 - TRAMO Desde 310Km000 al 338Km000

Long. (km)	28
Dólar	20,000

RUBRO	DESCRIPCION	UNIDAD	METRAJE	PU	IMPORTE
1	MOVILIZACION	Global	1,00	6.020.955	6.020.955
7	EXCAVACION NO CLASIFICADA A DEPOSITO	M3	319,00	57,80	18.438
25	ESCARIFICADO, CONFORMACIÓN Y COMPACTACIÓN DE CAPA DE BASE	M2	358.690	30,72	11.018.957
26	EJECUCION DE ENSANCHE DE PLATAFORMA	M	5.600	358,56	2.007.936
71	RECUPERACION AMBIENTAL	Global	1,00	6.020.955	6.020.955
94	CEMENTO PORTLAND P/BASE ESTAB.	TON	3.730,00	5.027,40	18.752.202
101	MEZCLA ASFALTICA PARA BASE NEGRA	TON	-	920,00	-
102	MEZCLA ASFALTICA PARA CARPETA DE RODADURA	TON	24.360,00	947,60	23.083.536
111	EJECUCION DE RIEGO BITUMINOSO DE IMPRIMACION	M2	319.200,00	6,40	2.042.880
112	EJECUCION DE TRATAMIENTO BITUMINOSO SIMPLE	M2	84.000,00	15,60	1.310.400
118	EJECUCION DE TRATAMIENTO BITUMINOSO DE ADHERENCIA	M2	204.400,00	2,80	572.320
129	SUB-BASE GRANULAR CON CBR > 40% (CON TRANSPORTE)	M3	36.166,00	480,30	17.370.530
134	MAT.BASE ESTAB.C/CEMENTO PORTL	M3	31.080,00	766,00	23.807.280
135	MATERIAL GRANULAR PARA BACHEO PREVIO (CON TRANSPORTE)	M3	4.032,00	748,90	3.019.565
137	BANQUINAS DE MATERIAL GRANULAR (CON TRANSPORTE)	M3	27.108,00	632,70	17.151.232
211	AGREGADOS PETREOS GRUESOS Y MEDIANOS PARA TRATAMIENTOS	M3	1.008,00	853,00	859.824
227	HORMIGON SIMPLE CLASE VII PARA ALARGAMIENTO DE ALCANTARILLAS	M3	71,00	10.000,00	710.000
263	HORMIGON ARMADO CLASE VII PARA ALARG. DE ALCANTARILLAS (CON TRAT. SUP)	M3	4,00	13.598,80	54.395
273	ALCANTARILLAS DE CAÑOS DE HORMIGON ARMADO DE 50 CM. (SIN CABEZALES)	M	81,00	2.550,60	206.599
274	ALCANTARILLAS DE CAÑOS DE HORMIGON ARMADO DE 60 CM. (SIN CABEZALES)	M	31,00	3.234,80	100.279
275	ALCANTARILLAS DE CAÑOS DE HORMIGON ARMADO DE 80 CM. (SIN CABEZALES)	M	7,00	4.864,20	34.049
281	CABEZALES DE HORMIGON ARMADO CLASE VII PARA ALCANTARILLAS DE CAÑOS	M3	36,00	12.416,20	446.983
382	SEÑALIZACION DE OBRA	Global	1,00	1.003.492,53	1.003.493
621	PARAPETOS METALICOS PARA PROTECCION DEL TRANSITO	ML	7.820,00	1.940,40	15.173.928
2134	SUMINISTRO, TRANSPORTE Y ELABORACION DE CEMENTO ASFALTICO	TON	1.462,00	23.381,60	34.183.899
2135	SUMINISTRO, TRANSPORTE Y ELABORACION DE EMULSIONES ASFALTICAS	M3	386,00	27.802,18	10.731.642
2136	SUMINISTRO, TRANSPORTE Y ELABORACION DE DILUIDOS ASFALTICOS	M3	134,00	26.511,60	3.552.554
3010	SEÑALES CLASE 1 INSTALADAS	M2	380,00	2.424,20	921.196
3027	POSTE PARA SEÑALES INSTALADOS	M3	14,00	31.215,00	437.010
3028	POSTE DELINEADOR INSTALADOS	M3	8,00	608.109,12	4.864.873
3029	POSTES KILOMETRICOS INSTALADOS	M3	1,30	34.185,80	44.442
3042	TACHAS REFLECTIVAS INSTALADAS	C/U	2.600,00	113,20	294.320
3043	LINEA DE EJE APLICADO EN CALIENTE	M2	800,00	271,40	217.120
3044	LINEA DE BORDE APLICADO EN CALIENTE	M2	500,00	271,40	135.700
3045	AMARILLO APLICADO EN CALIENTE	M2	3.000,00	273,00	819.000
3046	SUPERFICIES APLICADAS EN CALIENTE	M2	235,00	607,40	142.739
3047	PINTURA DE PAVIMENTO CON RESALTO	M2	8.300,00	860,00	7.138.000

RPC GLOBAL
0,82608

RESUMEN DE OBRA	
CARRETERA	
22 % DE IVA	
IMPORTE DE OBRA C/IVA INCLUIDO	
APORTES POR LEYES SOCIALES CARRETERA	
INVERSION SUBTOTAL EN PESOS	
INVERSION SUBTOTAL EN DOLARES	
AUDITORIA EXTERNA EN DOLARES (1%)	
INVERSION TOTAL EN DOLARES (COSTO FINANCIERO)	
INVERSION TOTAL EN DOLARES (COSTO ECONOMICO)	

214.269.230		
47.139.231		
261.408.461		
19.423.640		
280.832.101		
14.041.605		
140.416		
14.182.021	C.Fin_U\$\$/km	506.501
11.715.483	C.Eco_U\$\$/km	418.410



A continuación se detalla los datos iniciales de características básicas del proyecto para cada uno de los tramos que lo componen, así como los indicadores de rentabilidad económica para cada tramo y para el total del proyecto.

HDM-4 Programa Seleccionado :Ruta 8: 310k000 - 338k000

Proyecto Ruta 8	28,0 km	VAN (Millones de Dolares)	VAN	TIR
			2,13	8,27%

Section Name	Length (km)	Width (m)	Motorized AADT	Structural Number	Roughness (IRI)	Alternativa con Mayor VAN			
						Alternative		VAN	TIR
						Number	Name	(M\$)	(%)
310K000 - 338k000	28,0	7,2	918	2,00	4,03	2	Alt1 Recosnt CA (5cm)	2,13	8,27

Indicadores de Rentabilidad

Los índices de rentabilidad del Proyecto de Ruta 8 son los siguientes

- VAN (5,50%) U\$S 2.130.000
- TIR de 8,27%.

Análisis de Sensibilidad

Aumento del 20% costos de Obra

- VAN (5,5%) U\$S 1.870.000
- TIR de 7,57%

Disminución del 20% beneficios en costos de operación

- VAN (5,5%) U\$S 1.450.000
- TIR de 7,43%

Aumento del 20% costos de Obra + Disminución del 20% beneficios

- VAN (5,5%) U\$S 1.190.000
- TIR de 6,84%



Análisis de Sensibilidad Tramo Ruta 8 Km 310 – Km 338

Año	Flujo Beneficio Neto - Monto Millones U\$S		
	1 - Incremento 20% Costos	2 - Disminución 20% Beneficios	Combinado 1 y 2
2013	0,0	0,0	0,0
2014	-14,0	-11,6	-14,0
2015	0,3	0,3	0,3
2016	0,5	0,4	0,4
2017	8,6	7,1	8,5
2018	-0,1	0,0	0,0
2019	0,0	0,0	0,0
2020	0,0	0,0	0,0
2021	0,1	0,1	0,1
2022	0,2	0,2	0,2
2023	0,4	0,3	0,3
2024	7,4	6,2	7,3
2025	0,0	0,0	0,0
2026	0,0	0,0	0,0
2027	6,3	5,1	5,7
VAN (5,5%)	1,87	1,45	1,19
TIR	7,57%	7,43%	6,84%

Análisis de Riesgo

El mismo se determinó mediante el cálculo del Factor Multiplicador tanto para la inversión como para los beneficios para que el proyecto tenga una tasa interna de Retorno del 5,50%, que es la mínima admitida para que el mismo sea rentable.

Factor Multiplicador:

- Inversión = 2,67
- Beneficios = 0,375

Se deduce del cálculo de dichos factores que el riesgo que tiene el proyecto con referencia a la rentabilidad del mismo es muy bajo, debido que la inversión debería incrementarse un 167% o el beneficio disminuirse en un 62,5% para que el proyecto no sea rentable.



Análisis de Impacto Distributivo

Como se indico anteriormente los principales beneficios esperados del Proyecto propuesto son: (i) disminución de los costos y tiempos de transporte; (ii) preservación del patrimonio vial del país, con los consiguientes ahorros futuros en menores costos de mantenimiento; (iii) mejor conectividad e integración entre centros de producción y mercados nacionales e internacionales, favoreciendo la competitividad económica; (iv) más seguridad en el transporte carretero, reduciendo el riesgo de accidentes; y (v) mejoras en la eficiencia de la gestión vial.

Por lo tanto dichos beneficios producidos por el proyecto se distribuyen entre los siguientes beneficiarios:

- Los usuarios de los tramos intervenidos serán los principales beneficiarios a través de la disminución de los costos de operación de vehículos, la reducción en los tiempos de viaje y la disminución de accidentes debido a mejoras en la seguridad vial.
- Al reducirse el costo del flete de la carga y la retención por menos tiempo de la misma sobre la carretera, los dueños de la carga circulante por estos tramos podrán obtener más utilidades y eventualmente trasladar parte de las mismas a los clientes a través de un menor costo por flete.
- Al reducirse el costo del transporte público entre los centros poblados, las tarifas de los mismos podrán reducirse beneficiando potencialmente a sus usuarios.
- La ejecución del proyecto generará la ocupación de mano de obra no calificada beneficiando principalmente a trabajadores locales.
- Mejoras en la gestión vial resultará en un gasto público más eficiente e importantes ahorros futuros en mantenimiento vial, liberando recursos fiscales para otros programas.



ANEXOS

- Calendario de actuaciones a valores constantes - Alternativa de proyecto
- Resumen del Análisis SocioEconómico del proyecto
- Flujo de Fondos de cada alternativa con valores constantes descontados en cada año
- Flujo de Fondos Incremental con valores constantes descontados en cada año (Beneficios netos)
- Evolución de la Rugosidad con y sin Proyecto



HDM - 4 Calendario de actuaciones (por tramo)

HIGHWAY DEVELOPMENT & MANAGEMENT

Nombre del estudio: Ruta 8:310 km -338k_VF2_&.6TD

Fecha ejecución: 17-01-2014

Todos los costos se expresan en : US Dollar.

Nota: sólo se muestran tramos que tienen actuaciones activadas.

Alternativa: AM1_Reconstr CA (60m)		Clase de carretera: Primaria			
Tramo: 310K000 - 338K000					
Tipo rodadura: Bifuminosa					
Longitud: 28.00 km		Ancho: 7.20 m			
Año	Descripción	Código	Costo Anonónimo	Costo Realista	Cantidad de Trabajo
2013	Mantenimiento Rutinario	MR	102,452.0	124,096.0	28.00 km
	Bacheo	BATB	767.3	943.7	63.00 sq. m
2014	Prep. Bacheo		0.0	0.0	6.03 sq. m
	Prep. Reh. Superf.		0.0	0.0	201,600.00 sq. m
	Mantenimiento Rutinario	MR	102,452.0	124,096.0	28.00 km
	Ens+RBC+5 cm CA_R8	ERERS	11,599,476.0	14,041,608.0	56,000.00 sq. m
2015	Mantenimiento Rutinario	MR	177,632.0	215,208.0	28.00 km
	Bacheo	BACA	0.0	0.0	0.00 sq. m
2016	Mantenimiento Rutinario	MR	177,632.0	215,208.0	28.00 km
	Bacheo	BACA	0.0	0.0	0.00 sq. m
2017	Mantenimiento Rutinario	MR	177,632.0	215,208.0	28.00 km
	Bacheo	BACA	0.0	0.0	0.00 sq. m
2018	Mantenimiento Rutinario	MR	177,632.0	215,208.0	28.00 km
	Bacheo	BACA	0.0	0.0	0.00 sq. m
2019	Mantenimiento Rutinario	MR	177,632.0	215,208.0	28.00 km
	Bacheo	BACA	0.0	0.0	0.00 sq. m
2020	Mantenimiento Rutinario	MR	177,632.0	215,208.0	28.00 km
	Bacheo	BACA	0.0	0.0	0.00 sq. m
2021	Mantenimiento Rutinario	MR	177,632.0	215,208.0	28.00 km
	Bacheo	BACA	0.0	0.0	0.00 sq. m
2022	Mantenimiento Rutinario	MR	177,632.0	215,208.0	28.00 km
	Bacheo	BACA	0.0	0.0	0.00 sq. m
2023	Mantenimiento Rutinario	MR	177,632.0	215,208.0	28.00 km
	Bacheo	BACA	0.0	0.0	0.00 sq. m
2024	Mantenimiento Rutinario	MR	177,632.0	215,208.0	28.00 km
	Bacheo	BACA	0.0	0.0	0.00 sq. m
2025	Mantenimiento Rutinario	MR	177,632.0	215,208.0	28.00 km
	Bacheo	BACA	0.0	0.0	0.00 sq. m
2026	Mantenimiento Rutinario	MR	177,632.0	215,208.0	28.00 km
	Bacheo	BACA	0.0	0.0	0.00 sq. m
2027	Mantenimiento Rutinario	MR	177,632.0	215,208.0	28.00 km
	Bacheo	BACA	0.0	0.0	0.00 sq. m
Costo total para el tramo:			14,114,363.3	17,088,447.7	



HDM - 4 Resumen del análisis económico

HIGHWAY DEVELOPMENT & MANAGEMENT

Nombre del estudio: Ruta 8:310 km -338k VF2 5.5TD

Fecha ejecución: 17-01-2014

Este informe muestra los beneficios económicos totales usando:

Moneda: US Dólar (millones).

Tasa de descuento: 5.50%.

Modo de Análisis: Por Tramo

Tramo: 310K000 - 338K000

Alternativa: Alt1 Recosnt CA (5cm) vs Alternativa Base

	Incremento en costes de la Administración			Ahorros en VOC de TM	Ahorros en costes de tiempo de viaje de TM	Ahorros en costes de viaje de operación de TNM	Reducción en costes de accidentes	Beneficios exógenos neto	Beneficio Económico Neto (VAN)
	Capital	Recurrente	Especial						
Sin descontar	-6.32	1.16	0.00	2.93	0.98	0.00	0.00	0.00	9.13
Descontados	-0.16	0.81	0.00	2.12	0.66	0.00	0.00	0.00	2.13

Tasa Interna de Retorno Económica (TIR_e) = 8.3% (No. de soluciones = 1)



HDM-4

HIGHWAY DEVELOPMENT & MANAGEMENT

Flujo de Costes Anuales de la Administración y del Usuario (Descontados)

lombro del estudio: Ruta 0:310 km -300k V/F2 5.5TD
 Fecha ejecución: 17-01-2014
 Moneda: US Dollar (millones)
 Tasa de descuento: 5.50 %

Tramo: 310K000 - 338K000
 Alternativa: Alt1 Recosnt CA (5cm)

ID: 211 Clase de carretera: Primaria
 Longitud: 28.00 km Ancho: 7.20 m Rampa – Pendiente: 25.00 m/km Curvatura: 35.00 €/km

Año	Costes de la Administración de Carreteras (RAC)			Costes de Usuario (RUC)					Costes Exógenos Netos	Coste Total del Transporte	
	Capital	Recurrente	Especial	Total RAC	TM Operación Vehículo	TM Tiempo de Viaje	TMM Viaje & Operación	Accidentes			Total RUC
2013	0.000	0.103	0.000	0.103	4.477	0.586	0.000	0.000	5.063	0.000	5.166
2014	10.985	0.097	0.000	11.082	4.521	0.581	0.000	0.000	5.102	0.000	16.193
2015	0.000	0.160	0.000	0.160	4.260	0.513	0.000	0.000	4.794	0.000	4.953
2016	0.000	0.151	0.000	0.151	4.266	0.506	0.000	0.000	4.772	0.000	4.923
2017	0.000	0.143	0.000	0.143	4.165	0.494	0.000	0.000	4.659	0.000	4.803
2018	0.000	0.135	0.000	0.135	4.068	0.482	0.000	0.000	4.550	0.000	4.686
2019	0.000	0.129	0.000	0.129	3.973	0.471	0.000	0.000	4.444	0.000	4.572
2020	0.000	0.122	0.000	0.122	3.880	0.460	0.000	0.000	4.340	0.000	4.462
2021	0.000	0.115	0.000	0.115	3.790	0.449	0.000	0.000	4.239	0.000	4.354
2022	0.000	0.110	0.000	0.110	3.702	0.438	0.000	0.000	4.140	0.000	4.250
2023	0.000	0.104	0.000	0.104	3.616	0.428	0.000	0.000	4.044	0.000	4.148
2024	0.000	0.099	0.000	0.099	3.533	0.418	0.000	0.000	3.951	0.000	4.050
2025	0.000	0.093	0.000	0.093	3.452	0.408	0.000	0.000	3.861	0.000	3.954
2026	0.000	0.089	0.000	0.089	3.374	0.399	0.000	0.000	3.770	0.000	3.861
2027	-5.289	0.064	0.000	-3.205	3.299	0.389	0.000	0.000	3.689	0.000	0.484
Total:	7.706	1.735	0.000	9.441	58.398	7.021	0.000	0.000	65.419	0.000	74.960

Todos los costes estan descontados al: 5.50 %



Marcelo Krugman

HDM-4 Flujo de Costes Anuales de la Administración y del Usuario (Descontados)

Tramo: 310K000 - 338k000
 Alternativa: Alternativa Base

ID: 211 Clase de carretera: Primaria
 Longitud: 28.00 km Ancho: 7.20 m Rampa + Pendiente: 25.00 m/km Curvatura: 35.00 °/km

Año	Costes de la Administración de Carreteras (RAC);			Costes de Usuario (RUC)					Costes Exógenos Netos	Coste Total del Transporte		
	Capital	Recurrente	Especial	Total RAC	TM Operación Vehículo	TM Tiempo de Viaje	TNM Viaje & Operación	Accidentes			Total RUC	
2013	0.000	0.065	0.000	0.065	4.477	0.586	0.000	0.000	0.000	5.063	0.000	5.126
2014	0.000	0.062	0.000	0.062	4.525	0.581	0.000	0.000	0.000	5.106	0.000	5.166
2015	0.000	0.058	0.000	0.058	4.596	0.581	0.000	0.000	0.000	5.177	0.000	5.235
2016	0.000	0.055	0.000	0.055	4.679	0.588	0.000	0.000	0.000	5.267	0.000	5.323
2017	5.364	0.052	0.000	5.416	4.674	0.601	0.000	0.000	0.000	5.275	0.000	10.690
2018	0.000	0.078	0.000	0.078	4.045	0.522	0.000	0.000	0.000	4.567	0.000	4.645
2019	0.000	0.074	0.000	0.074	3.967	0.510	0.000	0.000	0.000	4.477	0.000	4.551
2020	0.000	0.070	0.000	0.070	3.919	0.498	0.000	0.000	0.000	4.417	0.000	4.467
2021	0.000	0.067	0.000	0.067	3.879	0.487	0.000	0.000	0.000	4.366	0.000	4.433
2022	0.000	0.064	0.000	0.064	3.851	0.478	0.000	0.000	0.000	4.329	0.000	4.393
2023	0.000	0.064	0.000	0.064	3.852	0.474	0.000	0.000	0.000	4.326	0.000	4.391
2024	3.131	0.057	0.000	3.188	3.879	0.482	0.000	0.000	0.000	4.362	0.000	7.550
2025	0.000	0.054	0.000	0.054	3.443	0.442	0.000	0.000	0.000	3.865	0.000	3.939
2026	0.000	0.051	0.000	0.051	3.394	0.431	0.000	0.000	0.000	3.826	0.000	3.677
2027	-0.628	0.048	0.000	-0.580	3.334	0.422	0.000	0.000	0.000	3.755	0.000	3.175
Total:	7.667	0.921	0.000	8.766	60.514	7.663	0.000	0.000	0.000	68.196	0.000	76.965

Todos los costes están descontados al: 5.50 %

[Handwritten signatures and initials]



HDM-4

ROADWAY DEVELOPMENT & IMPROVEMENT

Flujo de Fondos Incremental

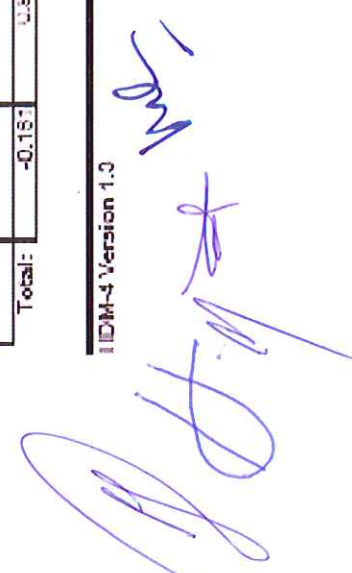
Beneficios netos anuales descontados

Nombre del estudio: Ruta 8:310 km -338k VFZ 5.5TD
 Fecha de ejecución: 1/ 01 2014
 Moneda: US Dólar (millones)
 Tasa de descuento: 5.50 %

Tramo: 310KUUU -338KUUU
 Alternativa: A11 Reconstr. CA (6cm)

ID: 211
 Longitud: 28.00 km Ancha: 7.20 m
 Clasificación: Primaria
 Rampa + Pendiente: 25.00 m/km Curvatura: 25.00 *10m

Año	Incremento de Costos de la Administración				Alumbrado de Carreteras, Iluminación				Reducción Costos Accidentes	Beneficios Exógenos Netos	Total Beneficios Netos	
	Ingresos Capital	Ingresos Recursos	Ingresos Especiales	Ingresos Operativos	Tráfico Normal (+ Incluirlo)		Tráfico Generado					Beneficio por Accidentes
					TM VUC	TM Tiempo	TM VUC	TM Tiempo				
2013	0.000	0.038	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.038	
2014	10.985	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	-11.025	
2015	0.000	0.101	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.101	
2016	0.000	0.050	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.050	
2017	-2.364	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	-2.364	
2018	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
2019	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
2020	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
2021	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
2022	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
2023	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
2024	-1.101	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	-1.101	
2025	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
2026	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
2027	-2.061	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	-2.061	
Total:	-0.161	0.870	0.000	0.000	2.118	0.262	0.000	0.000	0.000	0.000	2.125	



Marcelo Krugman

HDM - 4

Gráfico Regularidad Media por Tramos

Nombre del Estudio: Ruta 8:310 km -338k_VF2_5.5TD
Fecha de Ejecución: 17-01-2014

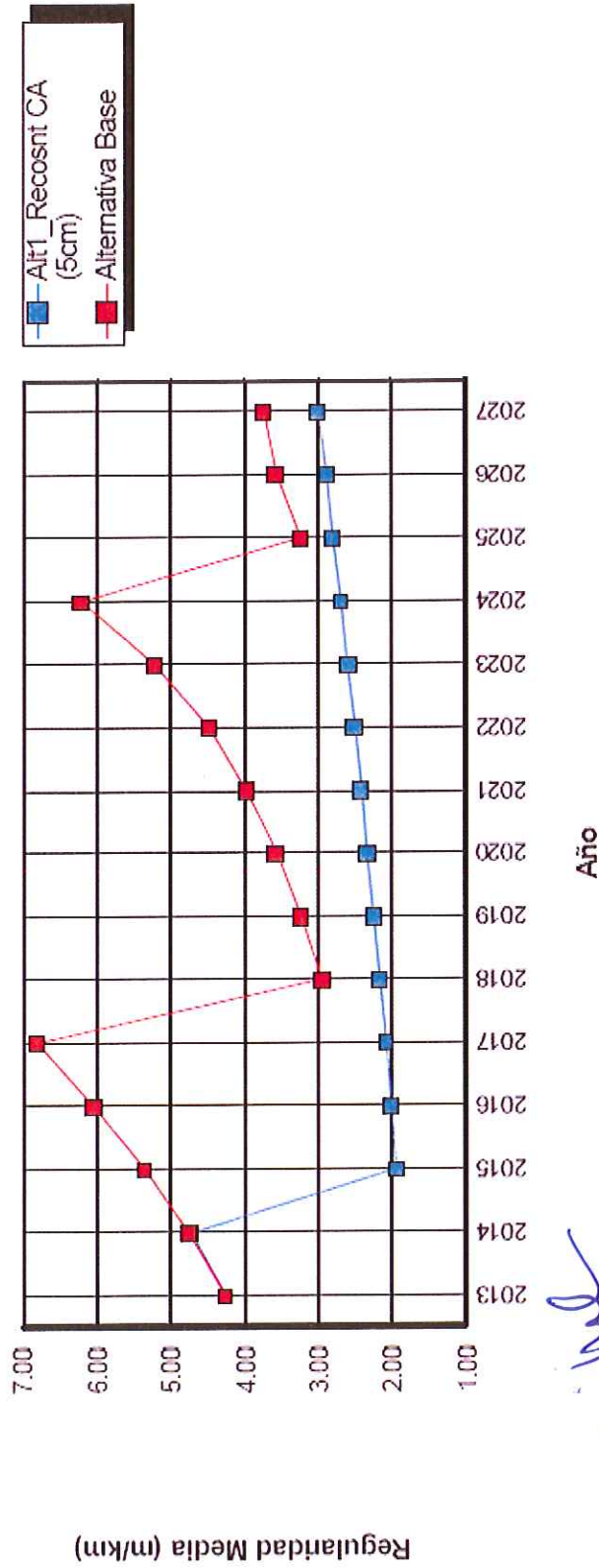
IGEWAY DEVELOPMENT & MANAGEMENT

Detalles del Tramo:

ID: 211
Descripción: 310K000 - 338k000

Caso de Carretera: Primaria

Longitud: 28,00 km
Ancho: 7,20 m
Rancho + Pendiente: 25,00 m/km
Curvatura: 35,00 %/km



[Handwritten signatures and initials in blue ink]