

CIRCULAR ACLARATORIA №. 2**CONVOCATORIA PROVINCIAL SISTEMAS VIALES****Rutas del Sur****Rutas del Centro Sur****Rutas del Centro Norte****Rutas del Noroeste****Rutas del Noreste**

Se comunica por este medio a los Sres. Promotores que deseen presentar propuestas de Iniciativa Privada a la Convocatoria de referencia los Criterios y Ponderación para Evaluación de los Proyectos a presentar.

Las planillas y formularios a presentar de acuerdo a la información consignada en los Anexos I, II y III será publicada oportunamente y estará disponible para los promotores por este mismo medio.

CRITERIOS Y PONDERACIÓN PARA EVALUACIÓN DE PROYECTOS

INICIATIVAS PRIVADAS SISTEMAS VIALES PROVINCIALES

1. Aspectos Técnicos de la Propuesta (40 puntos)

- **Plan de mantenimiento, conservación (10 ptos)** ver ANEXO I
- **Plan de rehabilitación (20 ptos):** ver ANEXO II.
- **Cronograma quinquenal de obras de mejora (10 pts):** viabilidad técnica, progresividad, adaptación a exigencias de DPV. Se trata de obras mejorativas, de ampliación de capacidad y nivel de servicio. El plan de obras debe estar como mínimo acompañado de una **ficha de proyecto** por cada obra propuesta según formulario ANEXO III.

2. Modelo de Negocio y Financiamiento (40 puntos)

- **Sustentabilidad financiera (20 ptos):** equilibrio ingresos-egresos sin aportes estatales, TIR, eficiencia en costos operativos, análisis de sensibilidad.
- **Propuesta de peajes (5 ptos):** ubicación, modalidad (free flow, manual, mixto) integración con TELEPASE , tarifa tope y su justificación: análisis e informe para determinación de dicha tarifa. Para la actualización tarifaria, claridad y adecuación del índice de ajuste.
- **Exenciones/diferenciales de peaje (10 ptos):** beneficios para usuarios frecuentes o tramos cortos.
- **Propuestas de ingresos adicionales a través de innovaciones y/u obras complementarias (5 ptos):** tales como áreas de servicios para transportistas, publicidad , nuevas estaciones de expendio de combustible, puntos de acceso a internet vía antena satelital, etc propuestas complementarias a las obras viales.

3. Estudios, Análisis Preliminares y Antecedentes (15 puntos)

Se evaluarán fuentes, método/hipótesis adoptadas y equipamientos utilizados para cada uno de los estudios de referencia.

- **Estudios de demanda de tránsito**
- **Estudios del estado actual de infraestructura e inventario vial**
- **Antecedentes técnicos vinculados a la ejecución de obras viales y concesiones viales de la(s) empresas promotora(s)**

4. Valor Agregado y Sustentabilidad (5 puntos)

- **Aportes adicionales:** innovación tecnológica, eficiencia energética, mitigación ambiental, resiliencia climática, responsabilidad social
- **Servicios en ruta:** servicios mínimos exigibles: auxilio mecánico para vehículos livianos y pesados; primeros auxilios o transporte sanitario a usuarios: servicio de extinción de incendios. Estos servicios pueden ser prestados con recursos propios o mediante convenios con terceros. El plazo de respuesta no podrá superar los 30 minutos desde el reporte del incidente.

5. Incorporación del personal de planta de los corredores viales existentes: Corredores n 4, 6 y 9 (15 puntos adicionales para aquellas propuestas del Circuito Sur y Circuito Centro-Norte).

- Se aceptarán distintas propuestas que contemplen la **continuidad y mantenimiento de los puestos de trabajo**.

Se solicita a los promotores que todas las propuestas de obras de mejoras (incluidas en los planes quinquenales) así como la ubicación de los puntos de cobro y las obras complementarias/ de servicios se encuentran georeferenciadas y detalladas en un mapa, junto con su archivo digital *.kml/ *.kmz

ANEXO I

TAREAS DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO

Para cada tarea indicar **cantidad a intervenir en unidad de medida correspondiente y el tramo (*)** donde se realizará tal intervención en el marco del sistema vial a concesionar.

(*) Los tramos son los identificados por DPV para cada sistema vial. Se publicará en sitio web de la convocatoria la planilla tipo con los tramos y tareas a realizar.

TAREAS DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO		
	Descripción del ítem	Unidad
1	Reparación de baches en calzada, superficiales y profundos.	m ²

TAREAS DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO

2	Sellado de fisuras	m
3	Fresado de deformaciones de borde y crestas	m ²
4	Recalce y perfilado de banquinas	km
5	Mantenimiento de señalización horizontal	m ²
6	Limpieza, reposición y reparación de señalización vertical	m ²
7	Reposición de sistemas de contención lateral faltantes o deteriorados	m
8	Corte de pastos y malezas, podas	Ha
9	Limpieza de la zona del camino	Ha
10	Reparación o recambio de elementos de sistemas de iluminación	N°
11	Reparación o recambio de elementos de sistemas de semaforización	N°
12	Limpieza de alcantarillas, sus accesos y desagües	N°
13	Limpieza y perfilado de desagües en general	m
14	Conservación de obras de arte de hormigón	N°
15	Limpieza, reparación y pintura de dársenas y refugios de transporte público de pasajeros	N°

ANEXO II

TAREAS DE REHABILITACIÓN

Las obras de rehabilitación deben garantizar que la infraestructura vial no solo se conserve, sino que cumpla con determinados ESTÁNDARES DE CALIDAD de calzada definidos mediante umbrales medibles y objetivos.

A tal efecto, se adoptarán los parámetros y criterios técnicos propuestos por la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), que incluyen mediciones de Rugosidad (IRI), Ahuellamiento, Macrotextura, Fisuración, Desprendimientos y/o Baches, y Resistencia al Deslizamiento.

El cumplimiento de estos umbrales será exigible a partir de finalizar el AÑO TRES (3) del periodo de concesión y durante el plazo de la misma; sin perjuicio de estándares superiores que podrán exigirse ante la recepción de obras de rehabilitación.

En relación a las evaluaciones a realizar por la DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD sobre las calzadas de rodamiento, se las establecen en el presente anexo con sus correspondientes EQUIPOS, NORMAS DE REFERENCIA, METODOLOGÍA, FRECUENCIA Y EXIGENCIAS. Un tramo será considerado APROBADO

únicamente si satisface simultáneamente la totalidad de las exigencias mínimas para cada uno de los siguientes parámetros.

Las obras de rehabilitación propuestas deberán presentarse en la planilla tipo de DPV que se publicará en el sitio web de la convocatoria.

NOMBRE															
REGULARIDAD DEL PERFIL LONGITUDINAL (RUGOSIDAD).															
EQUIPO															
El Equipo deberá ser de alto rendimiento y cumplir con los estándares de Clase I.															
NORMATIVA DE REFERENCIA															
ASTM E950 "Standard Test Method for Measuring the Longitudinal Profile of Traveled Surfaces with an Accelerometer-Established Inertial Profiling Reference"															
TRAMO															
<p>Se consideran tramos independientes para cada sentido de circulación: ascendente y descendente. El ancho del tramo es igual al ancho del carril, por lo cual habrá tantos tramos por sentido de circulación como número de carriles en la vía en consideración.</p> <p>Los tramos tendrán una longitud de MIL metros (1000 m). En aquellos casos en que la longitud del tramo resulte inferior, se considerará el mismo como parte del tramo inmediato anterior o posterior.</p>															
MÉTODO DE MEDIDA															
<p>Para la determinación de la regularidad superficial, se debe obtener un solo valor de I.R.I. (Índice de Regularidad Internacional) para cada hectómetro (hm) del tramo en estudio. Dicho valor será el promedio de las mediciones del I.R.I., efectuadas cada DIEZ (10) metros, de cada hectómetro en cuestión.</p> <p>La evaluación debe realizarse al menos sobre la huella externa del tramo en estudio para los casos de vías de un carril por sentido de circulación. En los casos en los cuales se determine la regularidad del perfil longitudinal para ambas huellas del tramo, los requisitos se deben verificar de manera independiente para cada una.</p> <p>En las vías constituidas por más de un carril (tramo) por sentido de circulación, debe evaluarse, al menos, la huella externa del carril externo de la calzada. En los casos en los cuales se determine la regularidad del perfil longitudinal para ambas huellas del tramo, los requisitos se deben verificar de manera independiente para cada una.</p>															
FRECUENCIA DE EVALUACIÓN															
Mínimo anual.															
EXIGENCIA															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left; padding: 2px;">A partir del plazo establecido</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">Porcentaje por hectómetro del tramo en estudio [%]</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">Requisito</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">50</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">I.R.I. < 2,5 m/km</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">80</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">I.R.I. < 2,8 m/km</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">95</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">I.R.I. < 3,0 m/km</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"> </td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"> </td> </tr> </tbody> </table>	A partir del plazo establecido	Porcentaje por hectómetro del tramo en estudio [%]	Requisito		50	I.R.I. < 2,5 m/km		80	I.R.I. < 2,8 m/km		95	I.R.I. < 3,0 m/km			
A partir del plazo establecido	Porcentaje por hectómetro del tramo en estudio [%]	Requisito													
	50	I.R.I. < 2,5 m/km													
	80	I.R.I. < 2,8 m/km													
	95	I.R.I. < 3,0 m/km													

NOMBRE						
AHUELLAMIENTO (PERFIL TRANSVERSAL) EN PAVIMENTOS ASFÁLTICOS.						
EQUIPO						
Equipo de alto rendimiento para la determinación del ahueamiento.						
NORMATIVA DE REFERENCIA						
-						
TRAMO						
<p>Se consideran tramos independientes para cada sentido de circulación: ascendente y descendente. El ancho del tramo es igual al ancho del carril, por lo cual habrá tantos tramos por sentido de circulación como número de carriles en la vía en consideración.</p> <p>Los tramos tendrán una longitud de MIL metros (1000 m). En aquellos casos en que la longitud del tramo resulte inferior, se considerará el mismo como parte del tramo inmediato anterior o posterior.</p>						
MÉTODO DE MEDIDA						
<p>El presente punto aplica sólo para calzadas de mezcla asfáltica.</p> <p>Para la determinación del ahueamiento, se debe obtener un solo valor de ahueamiento para cada hectómetro (hm) del perfil en estudio. Dicho valor será el promedio de las mediciones de ahueamiento, efectuadas cada DIEZ (10) metros, de cada hectómetro en cuestión, correlacionado con el valor correspondiente a la regla de CIENTO VEINTE (120) centímetros.</p> <p>La evaluación debe realizarse al menos sobre la huella externa del tramo en estudio para los casos de vías de un carril por sentido de circulación. En los casos en los cuales se determine el ahueamiento para ambas huellas del tramo, los requisitos se deben verificar de manera independiente para cada una.</p> <p>En las vías constituidas por más de un carril (tramo) por sentido de circulación debe evaluarse, al menos, la huella externa del carril externo de la calzada. En los casos en los cuales se determine el ahueamiento para ambas huellas del tramo, los requisitos se deben verificar de manera independiente para cada una.</p>						
FRECUENCIA DE EVALUACIÓN						
Mínimo anual.						
EXIGENCIA						
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">A partir del plazo establecido</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">Porcentaje por hectómetro del tramo en estudio [%]</th> <th style="text-align: center;">Requisito ⁽¹⁾ ⁽²⁾</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">95</td> <td style="text-align: center;">< 12 mm</td> </tr> </tbody> </table>	A partir del plazo establecido		Porcentaje por hectómetro del tramo en estudio [%]	Requisito ⁽¹⁾ ⁽²⁾	95	< 12 mm
A partir del plazo establecido						
Porcentaje por hectómetro del tramo en estudio [%]	Requisito ⁽¹⁾ ⁽²⁾					
95	< 12 mm					
<p>(1) Valores expresados como regla de CIENTO VEINTE centímetros (120 cm).</p> <p>(2) No se admite ningún tramo con un valor individual de ahueamiento superior a quince milímetros (15 mm).</p>						

NOMBRE											
MACROTEXTURA											
EQUIPO											
Equipo de alto rendimiento para la determinación de la macrotextura.											
NORMATIVA DE REFERENCIA											
-											
TRAMO											
Se consideran tramos independientes para cada sentido de circulación: ascendente y descendente. El ancho del tramo es igual al ancho del carril, por lo cual habrá tantos tramos por sentido de circulación como número de carriles en la vía en consideración. Los tramos tendrán una longitud de MIL metros (1000 m). En aquellos casos en que la longitud del tramo resulte inferior, se considerará el mismo como parte del tramo inmediato anterior o posterior.											
MÉTODO DE MEDIDA											
Para la determinación de la macrotextura, se debe obtener un solo valor de macrotextura para cada hectómetro (hm) del perfil en estudio. Dicho valor será el promedio de las mediciones de macrotextura, efectuadas cada DIEZ (10) metros, de cada hectómetro en cuestión, correlacionado con el valor correspondiente al método volumétrico (círculo de arena, norma IRAM 1850). La evaluación debe realizarse al menos sobre la huella externa del tramo en estudio para los casos de vías de un carril por sentido de circulación. En los casos en los cuales se determine la macrotextura para ambas huellas del tramo, los requisitos se deben verificar de manera independiente para cada una. En las vías constituidas por más de un carril (tramo) por sentido de circulación debe evaluarse, al menos, la huella externa del carril interno de la calzada. En los casos en los cuales se determine la macrotextura para ambas huellas del tramo, los requisitos se deben verificar de manera independiente para cada una.											
FRECUENCIA DE EVALUACIÓN											
Mínimo anual.											
EXIGENCIA											
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">A partir del plazo establecido</th> </tr> <tr> <th>Tipo de vía</th> <th>Porcentaje de hectómetros del tramo en estudio [%]</th> <th>Requisito (¹)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">TODAS</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>95</td> <td>> 0,30 mm</td> </tr> </tbody> </table>	A partir del plazo establecido			Tipo de vía	Porcentaje de hectómetros del tramo en estudio [%]	Requisito (¹)	TODAS			95	> 0,30 mm
A partir del plazo establecido											
Tipo de vía	Porcentaje de hectómetros del tramo en estudio [%]	Requisito (¹)									
TODAS											
	95	> 0,30 mm									
(¹) Valores expresados como método volumétrico (círculo de arena, norma IRAM 1850).											

NOMBRE														
RESISTENCIA AL DESLIZAMIENTO.														
EQUIPO														
Equipo de alto rendimiento para la determinación de la resistencia al deslizamiento.														
NORMATIVA DE REFERENCIA														
Metodología Vigente de la D.N.V.														
TRAMO														
Se consideran tramos independientes para cada sentido de circulación: ascendente y descendente. El ancho del tramo es igual al ancho del carril, por lo cual habrá tantos tramos por sentido de circulación como número de carriles en la vía en consideración. Los tramos tendrán una longitud de MIL metros (1000 m). En aquellos casos en que la longitud del tramo resulte inferior, se considerará el mismo como parte del tramo inmediato anterior o posterior.														
MÉTODO DE MEDIDA														
La DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMACIÓN DE LA DPV tiene la potestad de seleccionar los tramos a evaluar, en función de las características de la sección en estudio. Para la determinación de este parámetro, se debe calcular un solo valor resistencia al deslizamiento mediante Coeficiente de Fricción (C.F.) (equipo Griptester) para cada hectómetro (hm) del tramo en estudio. Dicho valor se debe calcular tomando el valor medio del C.F. cada DIEZ (10) metros, de cada hectómetro en cuestión. La evaluación debe realizarse al menos sobre la huella externa del tramo en estudio para los casos de vías de un carril por sentido de circulación. En los casos en los cuales se determine la resistencia al deslizamiento para ambas huellas del tramo, los requisitos se deben verificar de manera independiente para cada una. En las vías constituidas por más de un carril (tramo) por sentido de circulación debe evaluarse, al menos, la huella externa del carril externo de la calzada. En los casos en los cuales se determine la resistencia al deslizamiento para ambas huellas del tramo, los requisitos se deben verificar de manera independiente para cada una.														
FRECUENCIA DE EVALUACIÓN														
Mínimo anual.														
EXIGENCIA														
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3" style="text-align: left; padding: 5px;">A partir del plazo establecido</td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="width: 25%; text-align: center; vertical-align: bottom; padding: 5px;">Porcentaje de hectómetros del tramo en estudio [%]</td> <td colspan="2" style="text-align: center; vertical-align: bottom; padding: 5px;">Requisito</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center; vertical-align: bottom; padding: 5px;">Coeficiente de Fricción</td> </tr> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center; vertical-align: bottom; padding: 5px;">Tramo en curva ⁽¹⁾</td> <td style="width: 25%; text-align: center; vertical-align: bottom; padding: 5px;">Tramo en recta ⁽¹⁾</td> <td style="width: 25%; text-align: center; vertical-align: bottom; padding: 5px;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: bottom; padding: 5px;">95</td> <td style="text-align: center; vertical-align: bottom; padding: 5px;">> 0,35</td> <td style="text-align: center; vertical-align: bottom; padding: 5px;">> 0,30</td> </tr> </table>	A partir del plazo establecido			Porcentaje de hectómetros del tramo en estudio [%]	Requisito		Coeficiente de Fricción		Tramo en curva ⁽¹⁾	Tramo en recta ⁽¹⁾		95	> 0,35	> 0,30
A partir del plazo establecido														
Porcentaje de hectómetros del tramo en estudio [%]	Requisito													
	Coeficiente de Fricción													
Tramo en curva ⁽¹⁾	Tramo en recta ⁽¹⁾													
95	> 0,35	> 0,30												
<p>⁽¹⁾ Se define como “Tramo en curva”, a todo tramo incluído dentro de los ciento cincuenta metros (150 m) previos al inicio y posteriores al fin de la curva de transición, en curvas de radio igual o inferior a mil metros (≤ 1000 m) en el caso de autopistas; y en curvas de radio igual o inferior a seiscientos metros (≤ 600 m) para los casos distintos de autopistas. Se define como “Tramo en recta”, a todo tramo que no se clasifica como “Tramo en curva”.</p>														

ANEXO III

FICHA Identificación de Proyecto “DPV – Santa Fe”

A. DATOS BÁSICOS DEL PROYECTO

Departamento			
Ubicación			
Número de Proyecto			
Nombre del Proyecto			
Tipo de Obra		Longitud	
Estado del Proyecto	IDEA	ANTEPROYECTO	PROYECTO EJECUTIVO
Se adjunta documento de Proyecto			

B. ANTECEDENTES Y MARCO CONTEXTUAL DEL PROYECTO

1. ¿Se registran en el organismo proyectos anteriores del tramo?	
2. ¿Se complementa con otros proyectos o iniciativas que se hayan desarrollado o encuentren en desarrollo en la Provincia?	

C. ESTRUCTURA DEL PROYECTO

3. Descripción sintética del problema que fundamenta el proyecto
--

4. La solución propuesta incluye líneas de acción para la intervención en:	
Conectividad	
Rutas Provinciales	
Infraestructura para el desarrollo	
Otros:	

5. Estratégico o temática prioritaria de la gestión	
---	--

6. Propósito del proyecto	
---------------------------	--

7. Objetivos Generales	
8. Objetivos Específicos	

9. Detalle los efectos esperados sobre los siguientes aspectos	
Económico	
Ambiental	
Social	
Otros	

10. Beneficiarios	

11. Longitud de Obra	Pavimentada: Mejorado: Natural: Total:	
-----------------------------	--	--

12. Plazo estimado de ejecución	
--	--

13. Costo estimado	
---------------------------	--