PRONUNCIAMIENTO N° 438-2023/OSCE-DGR

Entidad	:	MTC-Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional)
Referencia	:	Concurso Público N° 18-2023-MTC/20-1, convocado para la contratación del "Servicio de gestión, mejoramiento y conservación vial por niveles de servicio del corredor vial: Chicama - Cascas - Contumazá- Chilete"

1. ANTECEDENTES:

Mediante el Formulario de Solicitud de Emisión de Pronunciamiento, recibido el 14 de setiembre de 2023[1] y subsanado el 20[2] de setiembre de 2023, el presidente del comité de selección a cargo del procedimiento de selección de la referencia remitió al Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado (OSCE), la solicitud de elevación de cuestionamientos al pliego absolutorio de consultas u observaciones y Bases integradas presentada por el participante **SACYR OPERACIÓN Y SERVICIOS PERU S.A.C. - SAOPSE PERU S.A.C.**, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 21 de la Ley N° 30225, Ley de Contrataciones del Estado, en adelante la "Ley", y el artículo 72 de su Reglamento, aprobado por el Decreto Supremo N° 344-2018-EF y sus modificatorias, en adelante el "Reglamento".

Firmado digitalmente por GARAY MORALES Franklin Williams FAU 20419026809 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 05.10.2023 17:03:34 -05:00

Ahora bien, cabe indicar que en la emisión del presente pronunciamiento se empleó la información remitida por la Entidad, mediante la Mesa de Partes de este Organismo Técnico Especializado, la cual tiene carácter de declaración jurada.

Asimismo, cabe precisar que en la emisión del presente pronunciamiento se utilizó el orden establecido por el comité de selección en el pliego absolutorio[3] y el tema materia de cuestionamiento del mencionado participante, conforme el siguiente detalle:

Firmado digitalmente por BRAVO MENDOZA Miguel Elias FAU 20419026809 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 05.10.2023 16:19:32 -05:00

- **<u>Cuestionamiento Único:</u>** Respecto a la absolución de la consulta y observación N° 59, referida al "***Nivel de Servicio IRIc***"

Firmado digitalmente por FLORES BALLESTEROS Dilma Yesenia FAU 20419026809 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 05.10.2023 16:15:16 -05:00

[1] Mediante Trámite Documentario N° 2023-25248293-LIMA.

[2] Mediante Trámite Documentario N° 2023-25262903-LIMA (Fecha en la cual la Entidad remitió la documentación completa, conforme a la Directiva N° 009-2019-OSCE/CS "Emisión de Pronunciamiento" y el aviso de "Consideraciones para la atención de las solicitudes de elevación de cuestionamiento", publicado en el SEACE, el 10 de julio de 2020).

[3] Para la emisión del presente Pronunciamiento se utilizará la numeración establecida en el pliego absolutorio en versión PDF.

2. CUESTIONAMIENTO ÚNICO

Cuestionamiento Único **Respecto al "*Nivel de Servicio IRIc*"**

La empresa participante SACYR OPERACIÓN Y SERVICIOS PERU S.A.C., cuestionó la absolución de la consulta y observación N° 59, señalando en su solicitud de elevación de cuestionamientos lo siguiente:

> *"Referente al **indicador IRI característico en periodo de servicio**, según indica los presentes TDR el IRIc de la Conservación Rutinaria debe ser igual o menor que 3.7 m/km en los tramos de conservación rutinaria 1, 2, 3, 4A, y conservación rutinaria en zonas urbanas 4B, 5C y 6C, **los cuales no contemplan intervenciones del tipo mantenimiento periodico y/o mejoramiento, por el contrario solo actividades del tipo conservacion rutinaria**.*
>
> *Según el MANUAL DE CARRETERAS MANTENIMIENTO y CONSERVACIÓN VIAL R.D. N° 08-2014- MTC/14, respecto a las actividades a realizar como parte de mantenimiento rutinario en el punto 1.4 Glosario de términos hace referencia al reparaciones menores en las cuales indica "…siempre que estos tengan carácter puntual o localizado y no comprometan ni representen solución a problemas de tipo estructural o problemas que deberían resolverse con una conservación periódica o de rehabilitación…"*
>
> > ***(12) REPARACIONES MENORES***
> > *Son actividades que corresponden a la conservación rutinaria que el contratista debe ejecutar para corregir defectos en las obras de drenaje, señales, elementos de seguridad, calzada, bermas etc., **siempre que estos tengan carácter puntual o localizado y no comprometan ni representen solución a problemas de tipo estructural o problemas que deberían resolverse con una conservación periódica o de rehabilitación**.*
>
> *Una de las principales actividades que corresponden a la conservación rutinaria tiene el parchado superficial, el cual según el MANUAL DE CARRETERAS MANTENIMIENTO y CONSERVACIÓN VIAL R.D. N° 08-2014-MTC/14, indica"… tiene efectos negativos sobre la rugosidad superficial (IRI) del pavimento y, en consecuencia, en el nivel de servicio y en la vida útil remanente del pavimento…", por lo tanto se confirma que las actividades asociadas a la conservación rutinaria no aportan mejora en este parámetro por el contrato producto de estas actividades se genera efectos negativos y por lo tanto una reducción en el nivel de servicio, lo cual evidencia que para mejorar este parámetro son necesarias actividades del tipo conservación periódica y/o mejoramiento.*
>
> > *El Parchado Superficial, con excepción de la reparación de las corrugaciones, contribuye al refuerzo de una estructura que se encuentra débil y actúa como un sello que impide la infiltración de agua. **Sin embargo, tiene efectos negativos sobre la rugosidad superficial (IRI) del pavimento y, en consecuencia, en el nivel de servicio y en la vida útil remanente del pavimento**.*

Finalmente, según el MANUAL DE CARRETERAS MANTENIMIENTO y CONSERVACIÓN VIAL R.D. N° 08-2014-MTC/14, respecto al IRI que debería aplicar para carreteras en estado de servicio, ***es decir posterior a una intervención del tipo conservación periódica o mejoramiento debería ser 4.3 m/km como se muestra en el cuadro líneas abajo, por lo tanto el nivel de servicio que indica en los TDR para los tramos 6A y 6B (IRI 4.0 m/km en tramos de conservación rutinaria después de la conservación periódica) estaría en contra de lo indicado en la normativa vigente****.*

3. Para la conservación de pavimentos flexibles – calzada y berma

3a. Niveles de servicio para: CALZADA (Tratamiento Superficial)		Nivel de Servicio Tipo de Vía				
		Autopista 1ra clase	Autopista 2da clase	Carretera 1ra clase	Carretera 2da Clase	Carretera 3ra Clase
Parámetro	**Medida**	**IMD > 6000**	**4001 ≤ IMD ≤ 6000**	**2001 ≤ IMD ≤ 4000**	**400 ≤ IMD ≤ 2000**	**IMD < 400**
Piel de Cocodrilo	Porcentaje máximo de área con piel de cocodrilo	-	-	-	-	0%
Fisuras Longitudinales	Porcentaje máximo de área con fisuras mayores a 3 mm de grosor	-	-	-	-	0%
	Porcentaje máximo de área con fisuras entre 1 y 3 mm de grosor	-	-	-	-	5%
Deformación por deficiencia estructural	Porcentaje máximo de área con hundimientos mayores que 25 mm.	-	-	-	-	0%
Ahuellamiento	Porcentaje máximo de área con ahuellamiento mayor que 12 mm.	-	-	-	-	5%
Reparaciones o parchados	Porcentaje máximo de parches en mal estado	-	-	-	-	0%
Peladura y Desprendimiento	Porcentaje máximo de áreas con peladuras	-	-	-	-	5%
	Porcentaje máximo de áreas con desprendimiento	-	-	-	-	0%
Baches (Huecos)	Porcentaje máximo de área con Baches (huecos)	-	-	-	-	0%
Fisuras Transversales	Porcentaje máximo de área con fisuras mayores a 3 mm de grosor	-	-	-	-	0%
	Porcentaje máximo de área con fisuras entre 1 y 3 mm de grosor	-	-	-	-	5%
Desprendimiento de bordes	Porcentaje máximo de longitud con desprendimiento de bordes	-	-	-	-	5%
Rugosidad Obra Nueva	Rugosidad característica del tramo (TSB nuevo)	-	-	-	-	3.0 IRI_c (1)
Rugosidad Obra con Recapa Asfáltica	Rugosidad característica del tramo (TSB con Recapa Asfáltica)	-	-	-	-	3.5 IRI_c (1)
Rugosidad Periodo de Servicio	Rugosidad característica del tramo (TSB Periodo de Servicio)	-	-	-	-	4.3 IRI_c (1)
Fricción Superficial	Coeficiente de fricción medido en pavimento mojado	-	-	-	-	No menor de 0.50

(*) De acuerdo al Manual de Suelos y Pavimentos del MTC las superficies de rodadura con Tratamiento Superficial se aplican en caminos con IMD ≤400 no obstante en caso de presentarse Tratamientos Superficiales en Caminos con IMD > 400 vehículos, los niveles de servicio serán los que determine la Entidad encargada de la Conservación Vial.

(1) IRI_c característico (IRI_c), a la confiabilidad de 70%

$IRI_c = IRI_p + 0.524 \times ds$

IRI_p = IRI promedio

ds = desviación estándar

Fuente: Elaboración Propia, en base a Contratos de Concesión Vial, Contratos por Niveles de Servicio, Tabla de parámetros globales del HDM4, Manual de Suelos y Pavimentos del MTC.

Manual de Carreteras: Mantenimiento o Conservación Vial
R.D. N° 08-2014 MTC/14 - R.D. N° 05-2016 MTC /14 Página **41**

Situación Actual de Pavimento:

Según el estudio de preinversión a nivel de perfil para la elaboración del proyecto de mejoramiento de la carretera CHICAMA – CASCAS - CONTUMAZÁ – CHILETE, por Niveles de Servicio, como resultados de la medición de IRI se tiene lo siguientes tramos en conservación rutinaria:

A) TRAMOS CHICAMA – CASCAS.

3.3.9.1. Tramo Chicama – Cascas

3.3.9.1.1. Tramo Chicama – Cascas Carril Ida:

Cuadro Nº 21: Datos estadísticos del IRI Carril Ida

PARAMETROS	FORMULAS/SIMBOLOS	IRI (m/Km)	PSI	MEDIA DESLIZANTE (m/Km)
CANTIDAD	N	635	635	624
SUMA	S = SN	2,360	1,673	1,645
PROMEDIO	X = S / N	3.72	2.63	2.64
DESVIACION STANDARD	s	1.51	0.65	0.51

3.3.9.1.2. Tramo: Chicama – Cascas – Carril Vuelta:

Cuadro Nº 23: Datos estadísticos del IRI Carril Vuelta

PARAMETROS	FORMULAS/SIMBOLOS	IRI (m/Km)	PSI	MEDIA DESLIZANTE (m/Km)
CANTIDAD	N	624	624	613
SUMA	S = SN	2,249	1,672	1,652
PROMEDIO	X = S / N	3.60	2.68	2.70
DESVIACION STANDARD	s	1.44	0.62	0.49

Según esta información podemos calcular el IRI característico el cual muestra a continuación:

<u>Carril IDA</u>
IRIp :3.72
ds:1.51
IRI Caracteristico: IRIp + 0.524 x ds
IRI Característico = 3.72 +0.524 x 1.581 = 4.54 m/km

<u>Carril VUELTA</u>
IRIp :3.60
ds:1.44
IRI Característico: IRIp + 0.524 x ds
IRI Característico = 3.60 +0.524 x 1.44 = 4.35 m/km

Como resultado se tienen valores de 4.54 en carril IDA y 4.35 en carril vuelta, estos valores están por encima del parámetro solicitado como nivel de servicio (3.7 m/km en conservación rutinario y 4.0 m/km en tramos de con conservación rutinaria después de la conservación periódica), ***<u>por lo tanto resultaría imposible cumplir con el nivel de servicio solicitado en este tramo sin intervenciones del tipo conservación periódica o rehabilitación.</u>***

*Por lo expuesto****<u>, solicitamos a la entidad atender nuestra solicitud, ya que la absolución de consulta del comité de selección vulnera los principios de Libertad de Concurrencia e Igual de trato</u>*** *estipulados en el art. 2 de la Ley N° 30225 Ley de Contrataciones del Estado y su Reglamento."* (El subrayado y resaltado es agregado).

Pronunciamiento

Al respecto, cabe señalar que, en el artículo 16 de la Ley y el artículo 29 del Reglamento, se establece que el área usuaria es la responsable de la elaboración del requerimiento (en el caso de servicios, los términos de referencia y requisitos de calificación), debiendo estos contener la descripción objetiva y precisa de las características y/o requisitos funcionales relevantes para cumplir la finalidad pública de la contratación y las condiciones en las que debe ejecutarse aquella.

Asimismo, es preciso señalar que, la normativa de las compras públicas, a través de la Opinión N° 002-2020/DTN, indicó que, el área usuaria es la dependencia que cuenta con los <u>conocimientos técnicos necesarios</u> para definir las características técnicas de los <u>bienes</u>, servicios y obras que se habrán de contratar.

Por su parte, el artículo 72 de Reglamento, precisa entre otros aspectos que, todo participante podría formular consultas u observaciones a las Bases, siendo que, el comité de selección deberá absolver la totalidad de las consultas u observaciones presentadas por los participantes y registrar las bases que integrarían todas las modificaciones previstas en el pliego absolución.

Aunado a ello, el Principio de Transparencia, consignado en el literal c) del artículo 2 de la Ley establece que la Entidad debe proporcionar información clara y coherente con el fin que esta sea comprendida por todos los potenciales proveedores; es así que, en la Directiva N° 23-2016-OSCE/CD se dispone que al absolver las consultas y/u observaciones, el comité de selección deberá detallar de manera clara y motivada la respuesta a la solicitud formulada por el participante y el análisis del mismo.

En tal sentido, el Principio de Transparencia contempla el derecho a la información en la compra pública, el cual tiene esencialmente por objeto garantizar que no exista riesgo de favoritismo y arbitrariedad por parte de la Entidad convocante; para lo cual, se exige que todas las condiciones del procedimiento estén formuladas de forma clara, precisa e inequívoca en las Bases o en las respuestas brindadas en el pliego absolutorio, con el fin de que, por una parte, todos los postores razonablemente informados y normalmente diligentes puedan comprender su alcance exacto e interpretarlas de la misma forma y, por otra parte, la Entidad convocante pueda comprobar efectivamente que las ofertas presentadas por los postores responden a los criterios aplicables al contrato.

En el presente caso, de la revisión de los "términos de referencia" contenidos en el numeral 3.1 de las Bases de la convocatoria, se aprecia que la Entidad consignó, entre otros, lo siguiente:

"(...)
3.7. EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE PLAN DE CONSERVACIÓN VIAL
(...)
3.7.1. RUTA 1 (PE-1N): EMP PE -1N (CHICAMA)-DV. ASCOPE (KM 0+000 AL 8+000)

3.7.1.1. TRAMO 1: EMP PE -1N (CHICAMA)-DV. ASCOPE (KM 0+000 AL KM 8+000), L = 8.00 Km
(...)
3.7.1.1.1. CONSERVACIÓN RUTINARIA

CONSERVACIÓN RUTINARIA, L = 8.00 Km *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(...)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (...)* *- El IRIc de la Conservación Rutinaria debe ser igual o menor que **3.7 m/km**.* *- (...)*

(...)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(...)*		
	IRI característico en periodo de servicio	*Instrumental*	*Máximo **3.7 m/Km***

(...)	*(...)*		

Plantilla de Relevamiento y cálculo del nivel de servicio

VARIABLE	*INDICADOR*	*1*	*2*	*3*	*(...)*	*Factor de peso (2)*	*(...)*
Calzada y Bermas	*Deformación, erosión, baches, encalaminado, lodazal y cruce de agua*					*15*	
	1mm<Fisuras<3mm, Fisuras>3mm					*10*	
	IRIc					*15*	
(...)							

3.7.1.2. TRAMO 2: EMP PE -1N DV. ASCOPE – DV. SAUSAL (KM 8+000 AL KM 24+020), L = 16.020 Km

(...)

3.7.1.2.1 CONSERVACIÓN RUTINARIA

CONSERVACIÓN RUTINARIA, L = 16.020 Km *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(...)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (...)* *- El IRIc de la Conservacion Rutinaria debe ser igual o menor que* ***3.7 m/km.*** *- (...)*

(...)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(...)*		
	IRI característico en periodo de servicio	*Instrumental*	*Máximo* ***3.7 m/Km***
(...)			

Plantilla de Relevamiento y cálculo del nivel de servicio

VARIABLE	*INDICADOR*	*1*	*2*	*(...)*	*Factor de peso (2)*	*(...)*
Calzada y Bermas	*Deformación, erosión, baches, encalaminado, lodazal y cruce de agua*				*15*	
	1mm<Fisuras<3mm, Fisuras>3mm				*10*	
	IRIc				*15*	
(...)						

(...)

3.7.1.3. TRAMO 3: EMP PE -1N DV. SAUSAL – DV. BAÑOS (CRUCE) (KM 24+020 AL KM 59+255), L = 35.235 Km

(...)

3.7.1.3.1 CONSERVACIÓN RUTINARIA

CONSERVACIÓN RUTINARIA, L = 35.235 Km *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(…)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (…)* *- El IRIc de la Conservacion Rutinaria debe ser igual o menor que **3.7 m/km.*** *- (…)*

(…)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(…)*		
	IRI característico en periodo de servicio	*Instrumental*	*Máximo **3.7 m/Km***
(…)			

Plantilla de Relevamiento y cálculo del nivel de servicio

VARIABLE	*INDICADOR*	*1*	*2*	*(…)*	*Factor de peso (2)*	*(…)*
Calzada y Bermas	*Deformación, erosión, baches, encalaminado, lodazal y cruce de agua*				*15*	
	1mm<Fisuras<3mm, Fisuras>3mm				*10*	
	IRIc				*15*	
(…)						

(…)

3.7.1.4. TRAMO 4: EMP PE -1N DV. BAÑOS (CRUCE)- CASCAS (KM 59+255 AL KM 71+600), L = 12.345 Km

(…)

3.7.1.4.1. SUB TRAMO 4A: *EMP PE -1N DV. BAÑOS (CRUCE)- CASCAS (KM 59+255 AL KM 69+850), L = 10.595 Km*

(…)

3.7.1.4.1.1. CONSERVACIÓN RUTINARIA

CONSERVACIÓN RUTINARIA, L = 10.595 Km *SUB TRAMO 4A: DV. BAÑOS (CRUCE)- CASCAS* *KM 59+255 AL km 69+850, L = 10.595 Km* *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(…)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (…)* *- El IRIc de la Conservacion Rutinaria debe ser igual o menor que **3.7 m/km**.* *- (…)*

(…)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(…)*		
	IRI característico en periodo de servicio	*Instrumental*	*Máximo **3.7 m/Km***
(…)			

Plantilla de Relevamiento y cálculo del nivel de servicio

VARIABLE	INDICADOR	1	2	(...)	Factor de peso (2)	(...)
Calzada y Bermas	Deformación, erosión, baches, encalaminado, lodazal y cruce de agua				15	
	1mm<Fisuras<3mm, Fisuras>3mm				10	
	IRIc				15	
(...)						

(...)

3.7.1.4.2. SUB TRAMO 4B: *ZONA URBANA CASCAS (KM 69+850 AL KM 71+600), L = 1.750 Km*
(...)
3.7.1.4.2.1. CONSERVACIÓN RUTINARIA EN ZONA URBANA

CONSERVACIÓN RUTINARIA EN ZONA URBANA, L=1.750 km SUB TRAMO 4B: ZONA URBANA CASCAS (KM 69+850 AL km 71+600), L = 1.750 Km Unidad de Medida: Kilómetro – Año	
(...)	
Medición del Nivel de servicio:	- (...) - **IRIc< 3.7 m/Km**. - (...)

(...)

Niveles de Servicio

Variable	Indicador	Forma de Medición	Tolerancia
Calzada	(...)		
	IRI característico en periodo de servicio	Instrumental	Máximo **3.7 m/Km**
(...)			

Plantilla de Relevamiento y cálculo del nivel de servicio

VARIABLE	INDICADOR	1	2	(...)	Factor de peso (2)	(...)
Calzada	Baches, desprendimiento de borde				16	
	Grietas y juntas				15	
	IRIc				10	
(...)						

(...)

3.7.1.5. TRAMO 5: CASCAS - CONTUMAZA (KM 71+600 AL 109+750), L = 38.150 Km

3.7.1.5.1. SUB TRAMO 5A: *CASCAS – KM 97+800 (KM 71+600 AL 97+800), L = 26.200 Km*
(...)
3.7.1.5.1.1. TRANSITABILIDAD
(...)

3.7.1.5.1.2. CONSERVACIÓN RUTINARIA ANTES DE MEJORAMIENTO

CONSERVACIÓN RUTINARIA ANTES DE MEJORAMIENTO SUBTRAMO 5A: CASCAS – KM 97+800 Km. 71+600 – Km. 97+800, Longitud = 26.20 Kms. Unidad de Medida: Kilómetro – Año

(…)	
Medición del Nivel de servicio:	*- El IRIc exigido para esta actividad debe ser igual o menor que **8 m/km.*** *- (…)*

(…)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(…)*		
	IRIc	*Instrumental*	*Máximo **8.0 m/Km***
(…)			

(…)

3.7.1.5.1.3. MEJORAMIENTO

(…)

3.7.1.5.1.4. CONSERVACIÓN RUTINARIA DESPUÉS DE MEJORAMIENTO

CONSERVACIÓN RUTINARIA DESPUÉS DE MEJORAMIENTO *SUBTRAMO 5A: CASCAS – KM 97+800* *Km. 71+600 – Km. 97+800, Longitud = 26.20 Kms.* *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(…)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (…)* *- El IRIc de la Conservacion Rutinaria después del Mejoramiento bebe ser igual o menor que **5 m/km**. (a la confiabilidad de 70%)* *- (…)*

(…)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(…)*		
	IRI característico en periodo de servicio	*Instrumental*	*Máximo **5 m/Km***
(…)			

(…)

3.7.1.5.2. SUB TRAMO 5B: *KM 97+000 – ZONA URBANA DE CONTUMAZANA (KM 97+800 AL 108+400), L = 10.600 Km*

(…)

3.7.1.5.2.1. TRANSITABILIDAD

(…)

3.7.1.5.2.2. CONSERVACIÓN RUTINARIA ANTES DE MEJORAMIENTO

CONSERVACIÓN RUTINARIA ANTES DE MEJORAMIENTO *SUBTRAMO 5B: KM 97+000 – ZONA URBANA DE CONTUMAZANA* *KM 97+000 AL 108+400, Longitud = 10.600 Kms.* *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(…)	
Medición del Nivel de servicio:	*- El IRIc exigido para esta actividad debe ser igual o menor que **8 m/km**.* *- (…)*

(…)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(…)*		
	IRIc	*Instrumental*	*Máximo **8.0 m/Km***

(…)			

(…)

3.7.1.5.2.3. MEJORAMIENTO
(…)

3.7.1.5.2.4. CONSERVACIÓN RUTINARIA DESPUÉS DE MEJORAMIENTO

CONSERVACIÓN RUTINARIA DESPUÉS DE MEJORAMIENTO *SUBTRAMO 5B: km 97+000 – ZONA URBANA DE CONTUMAZANA* *KM 97+800 AL 108+400, Longitud = 10.600 Kms.* *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(…)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (…)* *- El IRIc de la Conservacion Rutinaria después del Mejoramiento bebe ser igual o menor que **5 m/km**. (a la confiabilidad de 70%)* *- (…)*

(…)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(…)*		
	IRI característico en periodo de servicio	*Instrumental*	*Máximo **5 m/Km***
(…)			

(…)

3.7.1.5.3. SUB TRAMO 5C: *ZONA URBANA CONTUMAZA (KM 108+400 AL 109+750), L = 1.350 Km*
(…)
3.7.1.5.3.1. CONSERVACIÓN RUTINARIA EN ZONA URBANA

CONSERVACIÓN RUTINARIA EN ZONAS URBANAS, L=1.350 km *SUB TRAMO 5C: ZONA URBANA CONTUMAZA (KM 108+400 AL 109+750), L = 1.350 Km* *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(…)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (…)* *- **IRIc< 3.7 m/Km**.* *- (…)*

(…)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(…)*		
	IRI característico en periodo de servicio	*Instrumental*	*Máximo **3.7 m/Km***
(…)			

Plantilla de Relevamiento y cálculo del nivel de servicio

VARIABLE	*INDICADOR*	*1*	*2*	*(…)*	*Factor de peso (2)*	*(…)*
Calzada	*Baches, desprendimiento de borde*				*16*	
	Grietas y juntas				*15*	
	IRIc				*10*	

(...)						

3.7.1.6. TRAMO 6: CONTUMAZA - CHILETE (KM 147+376.774), L = 37.627 Km

3.7.1.6.1. SUB TRAMO 6A: *CONTUMAZA (KM 109+750) – KM 119+000 KM, L = 9.250 Km*
(...)
3.7.1.6.1.1. CONSERVACIÓN RUTINARIA ANTES DE LA CONSERVACIÓN PERIODICA

CONSERVACIÓN RUTINARIA ANTES DE LA CONSERVACIÓN PERIODICA *SUBTRAMO 6A: CONTUMAZA (KM 109+750) – KM 119+000 KM* *Km. 109+750 – Km. 119+000, Longitud = 9.25 Kms.* *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(...)	
Medición del Nivel de servicio:	*- El IRIc exigido para esta actividad debe ser igual o menor que* ***5.3 m/km****.* *- (...)*

(...)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(...)*		
	IRI característico en periodo de servicio	*Instrumental*	***Máximo 5.3 m/Km***
(...)			

(...)
3.7.1.6.1.2. CONSERVACIÓN PERIODICA
(...)

3.7.1.6.1.3. CONSERVACIÓN RUTINARIA ***DESPUÉS DE LA CONSERVACIÓN PERIODICA***

CONSERVACIÓN RUTINARIA DESPUÉS DE LA CONSERVACIÓN PERIÓDICA *SUBTRAMO 6A: CONTUMAZA (KM 109+750) – KM 119+000 KM* *Km. 109+750 – Km. 119+000, Longitud = 9.25 Kms.* *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(...)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (...)* *El IRIc de la Conservacion Rutinaria después de la Conservacion Periodica debe ser igual o menor que* ***4.0 m/km****.* *(a la confiabilidad de 70%)* *- (...)*

(...)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(...)*		
	IRI característico en periodo de servicio	*Instrumental*	***Máximo 4.0 m/Km***
(...)			

(...)

3.7.1.6.2. SUB TRAMO 6B: *KM 119+000 – CHILETE (KM 146+610), L = 27.610 Km*
(...)
3.7.1.6.2.1. CONSERVACIÓN RUTINARIA ANTES DE LA CONSERVACIÓN PERIODICA

CONSERVACIÓN RUTINARIA ANTES DE LA CONSERVACIÓN PERIODICA *SUB TRAMO 6B: KM 119+000 – CHILETE (KM 146+610)* *Km. 119+000 – Km. 146+610, Longitud = 27.61 Kms.* *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(...)	

Medición del Nivel de servicio:	*- El IRIc exigido para esta actividad debe ser igual o menor que* ***5.3 m/km****.* *- (...)*

(...)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(...)*		
	IRI característico en periodo de servicio	*Instrumental*	***Máximo 5.3 m/Km***
(...)			

(...)

3.7.1.6.2.2. CONSERVACIÓN PERIODICA

(...)

3.7.1.6.2.3. CONSERVACIÓN RUTINARIA DESPUÉS DE LA CONSERVACIÓN PERIODICA

CONSERVACIÓN RUTINARIA DESPUÉS DE LA CONSERVACIÓN PERIÓDICA *SUB TRAMO 6B: KM 119+000 – CHILETE (KM 146+610)* *Km. 119+000 – Km. 146+610, Longitud = 27.61 Kms.* *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(...)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (...)* *- El IRIc de la Conservacion Rutinaria después de la Conservacion Periodica bebe ser igual o menor que* ***4.0 m/km****. (a la confiabilidad de 70%)* *- (...)*

(...)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(...)*		
	IRI característico en periodo de servicio	*Instrumental*	***Máximo 4.0 m/Km***
(...)			

(...)

3.7.1.6.3. SUB TRAMO 6C: *ZONA URBANA CASCAS (KM 146+610 AL 147+376.774), L = 0.767 Km*

(...)

3.7.1.6.3.1. CONSERVACIÓN RUTINARIA EN ZONA URBANA

CONSERVACIÓN RUTINARIA EN ZONAS URBANAS, L=0.767 km *SUB TRAMO 6C: ZONA URBANA CHILETE* *Km. 146+610– Km. 147+376.774, Longitud = 0.767 Kms.* *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(...)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (...)* *-* ***IRIc< 3.7 m/Km****.* *- (...)*

(...)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(...)*		
	IRI característico en periodo de servicio	*Instrumental*	*Máximo* ***3.7 m/Km***
(...)			

Plantilla de Relevamiento y cálculo del nivel de servicio

VARIABLE	*INDICADOR*	*1*	*2*	*(...)*	*Factor de peso (2)*	*(...)*
Calzada	*Baches, desprendimiento de borde*				*16*	
	Grietas y juntas				*15*	
	IRIc				*10*	
(...)						

(...)
3.10. EVALUACIONES DE LA CONSERVACIÓN RUTINARIA POR NIVELES DE SERVICIO
(...)
Para asegurar que los indicadores de niveles de servicio se encuentren siempre dentro de los parámetros fijados, es necesario que la Supervisión se realice en forma permanente, en toda la extensión del corredor vial y durante toda la vigencia del contrato. El Supervisor evaluará las fechas para la medición de niveles de servicio por tramos o en todo el corredor según las condiciones climáticas de la zona.

Entre otras, la Supervisión realizará evaluaciones programadas, no programadas y una al finalizar el servicio; en éstas, la Supervisión designada, deberá evaluar el cumplimiento de los parámetros de los indicadores de niveles de servicio prestado, identificando los incumplimientos existentes, según las formas de medición que se describen a continuación:

3.10.1. EVALUACIONES NO PROGRAMADAS
(….)

3.10.2. EVALUACIONES PROGRAMADAS
(….)
Se precisa que la medición del IRI se realizará en todo el corredor vial con equipo proporcionado por el CONTRATISTA (y no solo en la muestra de un kilómetro al azar). Por ello, solo en el caso del IRI, los segmentos de cada planilla representarán 1 Km. (y no los 100 m.) con el fin de colocar un aspa (X) en los kilómetros donde no se cumple con el nivel de servicio de IRI." (El subrayado y resaltado es agregado).

Al respecto, a través de la consulta u observación N° 59, el participante SACYR OPERACIÓN Y SERVICIOS PERU S.A.C., solicitó retirar del nivel de servicio, el IRI en los tramos donde no se va intervenir a nivel de conservación periódica, bajo el argumento de que las actividades a nivel de mantenimiento rutinario no aportarían a la mejora de este parámetro; ante lo cual, el comité de selección no confirmó lo solicitado, argumentando que, en los términos de referencia, la medición del IRIc se realizará en las siguientes actividades:

"

i. Para la Conservación Periódica: Será en el tramo 6 (sub tramo 6A y sub tramo 6B).
ii. Para el Mejoramiento: Será en el tramo 5 (sub tramo 5A y sub tramo 5B).
iii. Para la Conservación Rutinaria y la Transitabilidad: Será en los tramos indicados en el numeral 3.7 "ejecución de las actividades del plan de conservación vial" de los Términos de Referencia."

Asimismo, el referido órgano colegiado señaló que, en el numeral 3.10 "Evaluaciones de la Conservación Rutinaria por Niveles de Servicio" de los Términos de Referencia,

establece que la supervisión *"realizará evaluaciones programadas, no programadas y una al finalizar el servicio; en éstas, la Supervisión designada, deberá evaluar el cumplimiento de los parámetros de los indicadores de niveles de servicio prestado, identificando los incumplimientos existentes",* siendo que, uno de los parámetros a medir como indicador de nivel de servicio sería el IRIc.

Adicionalmente, precisó que los tramos 1, 2, 3, 4, 5C y 6C no se intervendrá a nivel de conservación periódica o mejoramiento, siendo que, la medición del IRIc característico (m/km) sería de acuerdo a los términos de referencia.

En relación a ello, el recurrente cuestionó la absolución de la consulta u observación materia de análisis, señalando lo siguiente:

i. La solicitud de IRI característico en periodo de servicio indicados en los tramos de conservación rutinaria 1, 2, 3, 4A, 4B, 5C y 6C, de igual o menor que 3.7 m/km, no contemplarían intervenciones del tipo mantenimiento periódico y/o mejoramiento, por el contrario, solo actividades del tipo conservación rutinaria.

ii. Las actividades asociadas a la conservación rutinaria no aportarían mejora en el parámetro, entendiéndose que se estaría refiriendo a la rugosidad superficial (IRI) del pavimento.

iii. El nivel de servicio que indica en los términos de referencia para los tramos 6A y 6B (IRI 4.0 m/km en tramos de conservación rutinaria después de la conservación periódica) estaría en contra de lo indicado en la normativa vigente, pues en el Manual de Carreteras: Mantenimiento o Conservación Vial, respecto al IRI que debería aplicar posterior a una intervención del tipo conservación periódica o mejoramiento, se señalaría que el IRI debería ser 4.3 m/km

iv. En los Tramos Chicama – Cascas, los carriles de Ida y Vuelta, estarían por encima del parámetro solicitado como nivel de servicio; esto es, 3.7 m/km en conservación rutinario y 4.0 m/km en tramos de conservación rutinaria después de la conservación periódica, por lo que, resultaría imposible cumplir con el nivel de servicio solicitado en este tramo sin intervenciones del tipo conservación periódica o rehabilitación.

Es así que, en virtud del aspecto cuestionado por el recurrente, mediante el Informe Técnico S/N se adjuntó al INFORME N° 001-2023-MTC/20.13.1-PFTC-JRPS, a través del cual el área usuaria de la Entidad señaló lo siguiente:

> "(…)
> Al respecto, conforme a lo señalado por el solicitante, el presente Servicio sólo ha contemplado dentro de sus alcances las siguientes intervenciones[1]:
>
> Conservación Rutinaria (CR) para los tramos 1, 2, 3 y subtramo 4a.
>
> Conservación Rutinaria (CR) en zonas urbanas para los subtramos 4b, 5c y 6c.

Transitabilidad (TR), Conservación Rutinaria Antes (CRA), Mejoramiento a nivel de Soluciones Básicas (MSB) y Conservación Rutinaria Después (CRD) de los subtramos 5a y 5b.

Conservación Rutinaria Antes (CRA), Conservación Periódica Inicial (CPI) y Conservación Rutinaria Después (CRD) de los subtramos 6a y 6b.

Asimismo, conforme a lo señalado por el solicitante, las actividades de Conservación Rutinaria (CR) se encuentran dentro del marco técnico dado en el *numeral 1.14 MARCO LEGAL, TÉCNICO Y FUENTES DE INFORMACIÓN de los Términos de Referencia, las cuales se detallan a continuación:*

i. Según el Manual de Carreteras: Mantenimiento o Conservación Vial[2] , aprobado por Resolución Directoral N°08-2014-MTC/14 y modificado por Resolución Directoral N° 05- 2016-MTC/14, define la **conservación rutinaria** como *"todas las actividades necesarias para **cuidar la seguridad del camino y prevenir el desarrollo de deterioros en todos los componentes de la infraestructura vial** como son: pistas, puentes y túneles, señales y dispositivos de seguridad, obras de drenaje, contención de taludes, limpieza de carretera, también del derecho de vía, etc.; trata en todos esos componentes, de evitar y llegado el caso, **corregir cualquier deterioro que origine incomodidad o disturbe la circulación del tránsito** originando riesgos de accidentes y mayores deterioros en la infraestructura vial".*

ii. Según el Glosario de Términos de Uso Frecuente en Proyectos de Infraestructura Vial[3], aprobado por Resolución Directoral N°02-2018-MTC/14, define el **mantenimiento o conservación rutinaria** como *"el conjunto de actividades que se realizan en las vías con carácter permanente para **conservar sus niveles de servicio**. Estas actividades pueden ser manuales o mecánicas y están referidas, principalmente, a labores de limpieza, bacheo y perfilado de la plataforma, roce y limpieza del derecho de vía, limpieza general del sistema de drenaje, mantenimiento de la señalización y elementos de seguridad vial, eliminación de derrumbes de pequeña magnitud; así como, limpieza de juntas de dilatación, elementos de apoyo, pintura y drenaje en la superestructura y subestructura de los puentes. Este tipo de actividades se realizan por la modalidad de ejecución presupuestaria directa o indirecta; siendo que en este último caso, se sustentarán en términos de referencia formulados en base a los "Estudios de Mantenimiento o Conservación Vial por Niveles de Servicio" o en "Criterios Básicos de Ingeniería", previamente aprobados.*

En resumen, las actividades de Conservación Rutinaria (CR) persigue las siguientes finalidades:

- Mantener segura y transitable la vía.
- Prevenir el desarrollo de deterioros en la infraestructura vial.
- **Conservar los niveles de servicio de la vía.**

De ello, precisar que los niveles de servicio[4] **son indicadores que califican y cuantifican el estado de servicio de una vía**, y que normalmente se utilizan como límites admisibles hasta los cuales pueden evolucionar su condición superficial, funcional, estructural y de seguridad; **son propios a cada vía** y varían de acuerdo a factores técnicos y económicos dentro de un esquema general de satisfacción del usuario y rentabilidad de los recursos disponibles.

En ese sentido, las actividades de Conservación Rutinaria (CR), ejecutadas en forma permanente, se realizan para cumplir los estándares admisibles, es decir **conservar o mantener los niveles de servicio actuales**, *más no recuperarlos o mejorarlos* que si lo hacen las actividades de Conservación Periódica y/o Mejoramiento a nivel de Soluciones Básicas.

De lo planteado en la consulta / observación N°59 por el participante SACYR OPERACIÓN Y SERVICIOS PERÚ S.A.C.-SAOPSE PERÚ S.A.C, indica que *"las actividades de mantenimiento rutinario **no aportan a la mejora del IRI** en los tramos donde no se realizará la Conservación Periódica"*, lo cual es concordante a la finalidad que persigue la Conservación Rutinaria (CR), que es **conservar o mantener los niveles de servicio actuales**.

En ese sentido, **<u>se reformulará el análisis respecto de la consulta / observación Nº59, en aplicación a los Principios que rigen las contrataciones del Estado</u>** como son:

> i) Transparencia, puesto que la Entidad proporciona información clara y coherente con el fin de que todas las etapas del presente procedimiento sean comprendidas por los proveedores;
> ii) Eficiencia y Eficacia, puesto que el presente procedimiento y las decisiones que se adoptan están orientadas al cumplimiento de los fines, metas y objetivos de la Entidad;
> iii) Equidad, puesto que las prestaciones y derechos de las partes guardan razonable relación de equivalencia y proporcionalidad para la ejecución del presente Servicio.

En atención a la consulta del participante, se tiene que el ***"IRI característico"***, es uno de los indicadores requeridos en la Conservación Rutinaria (CR) para la medición de los niveles de servicio en la "CALZADA", el cual corresponde al principal parámetro para evaluar la condición funcional del pavimento existente.

Para ello, se presenta un cuadro comparativo del indicador *"IRI característico"* utilizando las siguientes fuentes:

> 1. Términos de Referencia (Anexo N°13 de las Bases Integradas).
> 2. Estudio de Perfil, aprobado por RD N°2124-2021-MTC/20, de fecha 19.10.2021.
> 3. Manual de Mantenimiento o Conservación Vial, aprobado por RD N°08-2014-MTC/20, de fecha 27.03.2014.

Asimismo, se adjunta el sustento del cálculo de los IRI para cada uno de los tramos y subtramos que conforman el Corredor Vial.

TRAMO	SUB TRAMO	DESCRIPCION DEL TRAMO		INICIO	FIN	LONG. (km)	TIPO DE PAVIMENTO EXISTENTE (m)	TIPO DE INTERVENCION	SOLUCION PROYECTADA	NIVELES DE SERVICIO VARIABLE: CALZADA INDICADOR: IRI característico (periodo de servicio) Fuente: Términos de Referencia (Anexo N°13 de las Bases Integradas)	IMDA POR TRAMO Fuente: Estudio de Perfil - Estudio de Tráfico (RD N°2124-2021-MTC/20)	CLASIFICACION DEL TRAMO POR DEMANDA (IMDA)	NIVELES DE SERVICIO VARIABLE: CALZADA INDICADOR: IRI característico (periodo de servicio) Fuente: Manual de Mantenimiento o Conservación Vial (RD N°08-2014-MTC/20)	IRI característico (referencia) Fuente: Estudio de Perfil - Estudio de Geología, Suelos y Pavimentos (RD N°2124-2021-MTC/20)	
		INICIO	FIN	(km)	(km)									IRI (CARRIL DERECHO - IZQ)	IRI (CARRIL IZQUIERDO / VUELTA)
RUTA NACIONAL PE-1N F															
1		MIP PE-1N (CHICAMA)	DV ASCOPE	0+000	8+000	8.000	Carpeta Asfáltica	CR	-	CR Máx. 3.7 m/Km	1,380	Carretera de 2da clase	Carpeta asfáltica: Máx. 3.7 m/Km	Máx: 2.38 Zc: 1.636 (Confiabilidad 65%) dx: 0.00 Mín: 4.27 m/km	Máx: 2.47 Zc: 1.636 (Confiabilidad 65%) dx: 0.00 Mín: 4.37 m/km
2		DV ASCOPE	DV SAUSAL	8+000	24+020	16.020	Carpeta Asfáltica	CR	-	CR Máx. 3.7 m/Km	382	Carretera de 2da clase	Carpeta asfáltica: Máx. 3.7 m/Km	Máx: 2.06 Zc: 1.636 (Confiabilidad 65%) dx: 0.00 Mín: 3.67 m/km	Máx: 2.77 Zc: 1.636 (Confiabilidad 65%) dx: 0.00 Mín: 3.73 m/km
3		DV SAUSAL	DV BAÑOS (CRUCE)	24+020	50+255	26.235	Carpeta Asfáltica	CR	-	CR Máx. 3.7 m/Km	492	Carretera de 2da clase	Carpeta asfáltica: Máx. 3.7 m/Km	Máx: 3.13 Zc: 1.636 (Confiabilidad 65%) dx: 1.28 Mín: 4.86 m/km	Máx: 3.45 Zc: 1.636 (Confiabilidad 65%) dx: 1.12 Mín: 4.86 m/km
4	4a	DV BAÑOS (CRUCE)	CASCAS	50+255	63+050	12.795	Carpeta Asfáltica	CR	-	CR Máx. 3.7 m/Km	349	Carretera de 3ra clase	Carpeta asfáltica: Máx. 3.7 m/Km	Máx: 6.12 Zc: 1.674 (Confiabilidad 75%) dx: 3.96 Mín: 8.17 m/km	Máx: 6.58 Zc: 1.674 (Confiabilidad 75%) dx: 3.07 Mín: 8.69 m/km
	4b	ZU CASCAS	ZU CASCAS	63+050	71+600	1.750	Pavimento Rígido	CR	-	CR Máx. 3.7 m/Km			Pavimento rígido: Máx. 4.1 m/km	Máx: 10.60 Zc: 1.674 (Confiabilidad 75%) dx: 2.00 Mín: 12.00 m/km	Máx: 9.93 Zc: 1.674 (Confiabilidad 75%) dx: 3.00 Mín: 11.06 m/km
5	5a	CASCAS	KM 97+600	71+600	97+600	26.000	Afirmado	TR CRA MSB CRD	Solución Básica Mejoramiento	CRA Máx. 8.0 m/km CRD Máx. 5.0 m/km	113	Trocha carrozable	Afirmado: Máx. 8.0 m/km Tratamiento superficial: Máx. 4.3 m/km	(*)	(*)
	5b	KM 97+600	CONTUMAZA	97+600	100+600	10.000	Afirmado	TR CRA MSB CRD	Solución Básica Mejoramiento	CRA Máx. 8.0 m/km CRD Máx. 5.0 m/km			Afirmado: Máx. 8.0 m/km Tratamiento superficial: Máx. 4.3 m/km	(*)	(*)
	5c	ZU CONTUMAZA	ZU CONTUMAZA	100+600	109+750	1.150	Pavimento Rígido	CR	-	CR Máx. 3.7 m/Km			Pavimento rígido: Máx. 4.1 m/km	Máx: 10.40 Zc: 1.674 (Confiabilidad 75%) dx: 1.00 Mín: 11.40 m/km	Máx: 10.73 Zc: 1.674 (Confiabilidad 75%) dx: 1.00 Mín: 12.01 m/km
6	6a	CONTUMAZA	KM 119+000	109+750	119+000	9.250	Solución Básica Extraordinaria Superficie	CRA CPI CRD	Solución Básica Mejoramiento	CRA Máx. 5.3 m/km CRD Máx. 4.0 m/km	122	Trocha carrozable	Tratamiento superficial: Máx. 4.3 m/km	Máx: 3.13 Zc: 1.636 (Confiabilidad 75%) dx: 3.79 Mín: 5.58 m/km	Máx: 3.32 Zc: 1.636 (Confiabilidad 75%) dx: 0.00 Mín: 5.00 m/km
	6b	KM 119+000	CHILETE	119+000	146+610	27.610	Solución Básica Extraordinaria Superficie	CRA CPI CRD	Solución Básica Mejoramiento	CRA Máx. 5.3 m/km CRD Máx. 4.0 m/km			Tratamiento superficial: Máx. 4.3 m/km	Máx: 4.06 Zc: 1.636 (Confiabilidad 75%) dx: 3.28 Mín: 4.97 m/km	Máx: 4.47 Zc: 1.636 (Confiabilidad 75%) dx: 3.28 Mín: 5.38 m/km
	6c	ZU CHILETE	ZU CHILETE	146+610	147+377	0.767	Pavimento Rígido	CR	-	CR Máx. 3.7 m/Km			Pavimento rígido: Máx. 4.1 m/km	Máx: 5.48 Zc: 1.674 (Confiabilidad 75%) dx: 1.00 Mín: 6.79 m/km	Máx: 5.16 Zc: 1.674 (Confiabilidad 75%) dx: 2.00 Mín: 6.79 m/km
LONGITUD TOTAL DEL CORREDOR VIAL						147.377									

(*) No se evalúa por el tipo de superficie

CR : Conservación Rutinaria por el periodo del contrato
CRA : Conservación Rutinaria Antes del Mejoramiento o la Conservación Periódica Inicial
TR : Transitabilidad
CPI : Conservación Periódica
CRD : Conservación Rutinaria Después del Mejoramiento o la Conservación Periódica
MSB : Mejoramiento a nivel de Soluciones Básicas

Del cuadro comparativo, podemos determinar lo siguiente:

> i) Para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo 1:

IRI característico (m/km)		
TDR	Manual de Conservación	Estudio de Perfil (calculado)
Máx. 3.7	Máx. 3.7	Carril derecho: 4.21 Carril izquierdo: 4.27

De ello, se tiene que los valores calculados son mayores a los valores establecidos en los TDR y en el Manual de Conservación, y por el desempeño del pavimento (carpeta asfáltica), el *"IRI caracteristico"* **no será considerado** como indicador de nivel de servicio. Por lo que, el factor de peso del indicador *"IRIC"* de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el tramo 1, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable *"CALZADA"*

ii) Para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo 2:

IRI característico (m/km)		
TDR	Manual de Conservación	Estudio de Perfil (calculado)
Máx. 3.7	Máx. 3.7	Carril derecho: 3.87 Carril izquierdo: 3.72

De ello, se tiene que los valores calculados son mayores a los valores establecidos en los TDR y en el Manual de Conservación, y por el desempeño del pavimento (carpeta asfáltica), el "IRI característico" no será considerado como indicador de nivel de servicio. Por lo que, el factor de peso del indicador "IRIc" de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el tramo 2, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable "CALZADA"

iii) Para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo 3:

IRI característico (m/km)		
TDR	Manual de Conservación	Estudio de Perfil (calculado)
Máx. 3.7	Máx. 3.7	Carril derecho: 4.86 Carril izquierdo: 4.66

De ello, se tiene que los valores calculados son mayores a los valores establecidos en los TDR y en el Manual de Conservación, y por el desempeño del pavimento (carpeta asfáltica), el *"IRI característico"* **no será considerado** como indicador de nivel de servicio. Por lo que, el factor de peso del indicador *"IRIc"* de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el tramo 3, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable *"CALZADA"*.

iv) Para la Conservación Rutinaria (CR) del subtramo 4a:

IRI característico (m/km)		
TDR	Manual de Conservación	Estudio de Perfil (calculado)
Máx. 3.7	Máx. 3.7	Carril derecho: 6.77 Carril izquierdo: 6.80

De ello, se tiene que los valores calculados son mayores a los valores establecidos en los TDR y en el Manual de Conservación, y por el desempeño del pavimento (carpeta asfáltica), el *"IRI característico"* **no será considerado** como indicador de nivel de servicio. Por lo que, el factor de peso del indicador *"IRIc"* de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el tramo 4a, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable *"CALZADA"*.

v) Para la Conservación Rutinaria (CR) en zona urbana del subtramo 4b:

IRI característico (m/km)		
TDR	Manual de Conservación	Estudio de Perfil (calculado)
Máx. 3.7	Máx. 4.1	Carril derecho: 12.40 Carril izquierdo: 11.06

De ello, se tiene que los valores calculados son mucho mayores a los valores establecidos en los TDR y en el Manual de Conservación, y por el desempeño del pavimento (pavimento rígido), el *"IRI característico"* **no será considerado** como indicador de nivel de servicio. Por lo que, el factor de peso del indicador *"IRIc"* de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el subtramo 4b, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable *"CALZADA"*.

vi) Para la Conservación Rutinaria Antes (CRA) del subtramo 5a:

IRI característico (m/km)		
TDR	Manual de Conservación	Estudio de Perfil (calculado)
Máx. 8.0	Máx. 8.0	(*)

(*): No se evalúo por el tipo de superficie.

De ello, se tiene que los valores establecidos en los TDR y en el Manual de Conservación son iguales, y de que, en forma paralela, se ejecutará una transitabilidad en toda la longitud del subtramo, el valor del *"IRI característico"* **considerado** en los Términos de Referencia, seguirá siendo **"8.0"**.

vii)Para la Conservación Rutinaria Después (CRD) del subtramo 5a:

IRI característico (m/km)		
TDR	Manual de Conservación	Estudio de Perfil (calculado)
Máx. 5.0	Máx. 4.3	N/C

N/C: No corresponde.

De ello, se tiene que los valores establecidos en los TDR y en el Manual de Conservación son diferentes, y por tratarse de una solución básica[5], el nuevo valor del *"IRI característico"* **considerado** en los Términos de Referencia, será el mayor valor de los IRI establecidos, redondeado a un decimal, es decir **"5.0"**

viii) Para la Conservación Rutinaria Antes (CRA) del subtramo 5b:

IRI característico (m/km)		
TDR	Manual de Conservación	Estudio de Perfil (calculado)
Máx. 8.0	Máx. 8.0	(*)

(*): No se evalúo por el tipo de superficie.

De ello, se tiene que los valores establecidos en los TDR y en el Manual de Conservación son iguales, y de que, en forma paralela, se ejecutará una transitabilidad en toda la longitud del subtramo, el valor del *"IRI característico"* **considerado** en los Términos de Referencia, seguirá siendo **"8.0"**.

ix) Para la Conservación Rutinaria Después (CRD) del subtramo 5b:

IRI característico (m/km)		
TDR	**Manual de Conservación**	**Estudio de Perfil (calculado)**
Máx. 5.0	Máx. 4.3	N/C

N/C: No corresponde.

De ello, se tiene que los valores establecidos en los TDR y en el Manual de Conservación son diferentes, y por tratarse de una solución básica[6], el nuevo valor del *"IRI característico"* **considerado** en los Términos de Referencia, será el mayor valor de los IRI establecidos, redondeado a un decimal, es decir **"5.0"**.

x) Para la Conservación Rutinaria (CR) en zona urbana del subtramo 5c:

IRI característico (m/km)		
TDR	**Manual de Conservación**	**Estudio de Perfil (calculado)**
Máx. 3.7	Máx. 4.1	Carril derecho: 11.46 Carril izquierdo: 12.01

De ello, se tiene que los valores calculados son mucho mayores a los valores establecidos en los TDR y en el Manual de Conservación, y por el desempeño del pavimento (pavimento rígido), el *"IRI característico"* **no será considerado** como indicador de nivel de servicio. Por lo que, el factor de peso del indicador *"IRIc"* de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el subtramo 5c, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable *"CALZADA"*.

xi) Para la Conservación Rutinaria Antes (CRA) del subtramo 6a:

IRI característico (m/km)		
TDR	**Manual de Conservación**	**Estudio de Perfil (calculado)**
Máx. 5.3	Máx. 4.3	Carril derecho: 5.54 Carril izquierdo: 5.51

De ello, se tiene que los valores calculados son mayores a los valores a los establecidos en los TDR y en el Manual de Conservación, y por tratarse de una solución básica[7], el nuevo valor del *"IRI característico"* **considerado** en los Términos de Referencia, será el mayor valor de los IRI calculados, redondeado a un decimal, es decir **"5.5"**.

xii)Para la Conservación Rutinaria Después (CRD) del subtramo 6a:

IRI característico (m/km)		
TDR	**Manual de Conservación**	**Estudio de Perfil (calculado)**
Máx. 4.0	Máx. 4.3	N/C

N/C: No corresponde.

De ello, se tiene que los valores establecidos en los TDR y en el Manual de Conservación son diferentes, y por tratarse de una solución básica[8], el nuevo valor del *"IRI característico"* **considerado** en los Términos de Referencia, será el mayor valor de los IRI establecidos, redondeado a un decimal, es decir **"4.3"**.

xiii) Para la Conservación Rutinaria Antes (CRA) del subtramo 6b:

IRI característico (m/km)		
TDR	**Manual de Conservación**	**Estudio de Perfil (calculado)**
Máx. 5.3	Máx. 4.3	Carril derecho: 4.97 Carril izquierdo: 5.10

De ello, se tiene que los valores calculados son mayores a los valores a los establecidos en los TDR y en el Manual de Conservación, y por tratarse de una solución básica[9], el nuevo valor del *"IRI característico"* **considerado** en los Términos de Referencia, será el mayor valor de los IRI calculados, redondeado a un decimal, es decir **"5.1"**.

xiv) Para la Conservación Rutinaria Después (CRD) del subtramo 6b:

IRI característico (m/km)		
TDR	**Manual de Conservación**	**Estudio de Perfil (calculado)**
Máx. 4.0	Máx. 4.3	N/C

N/C: No corresponde.

De ello, se tiene que los valores establecidos en los TDR y en el Manual de Conservación son diferentes, y por tratarse de una solución básica[10], el nuevo valor del *"IRI característico"* **considerado** en los Términos de Referencia, será el mayor valor de los IRI establecidos, redondeado a un decimal, es decir **"4.3"**.

xv)Para la Conservación Rutinaria (CR) en zona urbana del subtramo 6c:

IRI característico (m/km)		
TDR	**Manual de Conservación**	**Estudio de Perfil (calculado)**
Máx. 3.7	Máx. 4.1	Carril derecho: 6.79 Carril izquierdo: 6.70

De ello, se tiene que los valores calculados son mucho mayores a los valores establecidos en los TDR y en el Manual de Conservación, y por el desempeño del pavimento (pavimento rígido), el *"IRI característico"* **no será considerado** como indicador de nivel de servicio. Por lo que, el factor de peso del indicador *"IRIc"* de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el subtramo (…), se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable *"CALZADA"*.

En resumen, se muestra los valores que se considerarán para el *"IRI característico"* de la Conservación Rutinaria (CR), Conservación Rutinaria Antes (CRA) y Conservación Rutinaria Después (CRD) en el presente Servicio:

TRAMO	SUB TRAMO	TIPO DE INTERVENCION	INDICADOR: IRI característico (periodo de servicio)
1		CR	N/A
2		CR	N/A
3		CR	N/A
4	4a	CR	N/A
	4b	CR	N/A
5	5a	CRA	Máx. 8.0 m/km
		CRD	Máx. 5.0 m/km
	5b	CRA	Máx. 8.0 m/km
		CRD	Máx. 5.0 m/km
	5c	CR	N/A
6	6a	CRA	Máx. 5.5 m/km
		CRD	Máx. 4.3 m/km
	6b	CRA	Máx. 5.1 m/km
		CRD	Máx. 4.3 m/km
	6c	CR	N/A

N/A: No aplica.

En ese sentido, en atención a la ampliación de fundamentos, **se acoge parcialmente** el cuestionamiento del participante, conforme al siguiente detalle:

Al respecto, la medición del IRIC se realizará en las siguientes actividades:

*Para la Conservación Rutinaria del tramo 1, **se retirará** la medición del IRI como nivel de servicio.*

*Para la Conservación Rutinaria del tramo 2, **se retirará** la medición del IRI como nivel de servicio.*

*Para la Conservación Rutinaria del tramo 3, **se retirará** la medición del IRI como nivel de servicio.*

*Para la Conservación Rutinaria del subtramo 4a, **se retirará** la medición del IRI como nivel de servicio.*

*Para la Conservación Rutinaria del subtramo 4b, **se retirará** la medición del IRI como nivel de servicio.*

*Para la Conservación Rutinaria Antes del subtramo 5a, **se mantendrá** la medición del IRI como nivel de servicio y la tolerancia indicada de **8.0 m/km**.*

*Para la Conservación Rutinaria Después del subtramo 5a, **se mantendrá** la medición del IRI como nivel de servicio y la tolerancia indicada de **5.0 m/km**.*

*Para la Conservación Rutinaria Antes del subtramo 5b, **se mantendrá** la medición del IRI como nivel de servicio y la tolerancia indicada de **8.0 m/km**.*

*Para la Conservación Rutinaria Después del subtramo 5b, **se mantendrá** la medición del IRI como nivel de servicio y la tolerancia indicada de **5.0 m/km**.*

*Para la Conservación Rutinaria del subtramo 5c, **se retirará** la medición del IRI como nivel de servicio.*

*Para la Conservación Rutinaria Antes del subtramo 6a, **se mantendrá** la medición del IRI como nivel de servicio, sin embargo, la tolerancia a considerar será de **5.5 m/km**.*

*Para la Conservación Rutinaria Después del subtramo 6a, **se mantendrá** la medición del IRI como nivel de servicio, sin embargo, la tolerancia a considerar será de **4.3 m/km**.*

*Para la Conservación Rutinaria Antes del subtramo 6b, se mantendrá la medición del IRI como nivel de servicio, sin embargo, la tolerancia a considerar será de **5.1 m/km**.*

*Para la Conservación Rutinaria Después del subtramo 6b, **se mantendrá** la medición del IRI como nivel de servicio, sin embargo, la tolerancia a considerar será de **4.3 m/km**.*

*Para la Conservación Rutinaria del subtramo (...), **se retirará** la medición del IRI como nivel de servicio.*

*Asimismo, **precisar** que, como producto del retiro del IRI como nivel de servicio en los tramos 1, 2, 3 y los subtramos 4a, 4b, 5c y 6c; el factor de peso del indicador "IRIC" de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable "CALZADA".*

Conforme a los fundamentos indicados en atención al cuestionamiento del participante, la presenta ampliación de la absolución a la consulta N°59 del pliego absolutorio de consultas y observaciones del Concurso Público N° 0018-2023-MTC/20 - SERVICIO DE GESTIÓN, MEJORAMIENTO Y CONSERVACIÓN VIAL POR NIVELES DE SERVICIO DEL CORREDOR VIAL: CHICAMA - CASCAS CONTUMAZÁ- CHILETE, cumple con los Principios de Libertad de Concurrencia, Igualdad de Trato, Competencia, Transparencia, Eficiencia y Eficacia y Equidad enmarcados en el artículo 2 del TUO de la Ley de Contrataciones, así como los numerales 7.4 y 8.2.6 de la Directiva N° 023-2016-OSCE/CD."
(…).

[1]Ver Cuadro N°1. Relación de Tramos del numeral 1.7.1 Tramos de Carretera Comprendidos de los Términos de Referencia (Anexo N°13 de las Bases Integradas).
[2]MTC. Manual de Carreteras: Mantenimiento o Conservación Vial.
[3]MTC. Glosario de Términos de Uso Frecuente en Proyectos de Infraestructura Vial.
[4]MTC. Manual de Carreteras: Mantenimiento o Conservación Vial.
[5]Soluciones Básicas: micropavimentos, slurry seal, mortero asfáltico, imprimación reforzada, tratamientos superficiales, etc. [Documento Técnico: Soluciones Básicas en Carreteras No Pavimentadas].
[6]Ibid.
[7]Ibid.
[8]Ibid.
[9]Ibid.
[10]Ibid. (El subrayado y resaltado es agregado).

De manera previa al análisis del presente cuestionamiento, cabe señalar que el OSCE no ostenta calidad de perito técnico dirimente respecto a las posiciones de determinadas características técnicas, conforme a lo descrito en el Comunicado N° 011-2013-OSCE/PRE.

Ahora bien, respecto de lo cuestionado por el recurrente, cabe señalar que el área usuaria de la Entidad, mediante el citado informe técnico y como mejor conocedora de sus necesidades[4], señaló, entre otros aspectos, lo siguiente:

- El servicio de la presente contratación habría contemplado sus alcances para las intervenciones siguientes:

[4] Ver la Opinión N.º 002-2020/DTN, entre otras, así como lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley, como del artículo 29 del Reglamento.

- Conservación Rutinaria (CR) para los tramos 1, 2, 3 y subtramo 4a.
- Conservación Rutinaria (CR) en zonas urbanas para los subtramos 4b, 5c y 6c.
- Transitabilidad (TR), Conservación Rutinaria Antes (CRA), Mejoramiento a nivel de Soluciones Básicas (MSB) y Conservación Rutinaria Después (CRD) de los subtramos 5a y 5b.
- Conservación Rutinaria Antes (CRA), Conservación Periódica Inicial (CPI) y Conservación Rutinaria Después (CRD) de los subtramos 6a y 6b.

- Las actividades de Conservación Rutinaria (CR) persigue las finalidades de: mantener segura y transitable la vía, prevenir el desarrollo de deterioros en la infraestructura vial y conservar los niveles de servicio de la vía**.**

- Aunado a ello, añadió que, los niveles de servicio son indicadores que califican y cuantifican el estado de servicio de una vía, y que normalmente se utilizan como límites admisibles hasta los cuales pueden evolucionar su condición superficial, funcional, estructural y de seguridad; son propios a cada vía y varían de acuerdo a factores técnicos y económicos dentro de un esquema general de satisfacción del usuario y rentabilidad de los recursos disponibles.

- Asimismo, señaló que, las actividades de Conservación Rutinaria (CR), ejecutadas en forma permanente, se realizan para cumplir los estándares admisibles, es decir conservar o mantener los niveles de servicio actuales, más no recuperarlos o mejorarlos, como si lo harían las actividades de Conservación Periódica y/o Mejoramiento a nivel de Soluciones Básicas.

- Adicionalmente, en atención al argumento de la consulta u observación N° 59, en el que se indicaría que, *"las actividades de mantenimiento rutinario no aportan a la mejora del IRI en los tramos donde no se realizará la Conservación Periódica"*, la Entidad manifiesta que ello resultaría concordante a la finalidad que persigue la Conservación Rutinaria (CR), que es conservar o mantener los niveles de servicio actuales.

- Así también, la Entidad refiere que el *"IRI característico"*, es uno de los indicadores requeridos en la Conservación Rutinaria (CR) para la medición de los niveles de servicio en la *"CALZADA"*, el cual correspondería al principal parámetro para evaluar la condición funcional del pavimento existente.

- Así, considerando lo anterior, la Entidad habría decidido reformular el análisis brindado en la consulta u observación Nº59, siendo que, en base a un cuadro comparativo del indicador *"IRI característico"* utilizando las fuentes de: Términos de Referencia, Estudio de Perfil, aprobado por RD N°2124-2021-MTC/20 y Manual de Mantenimiento o Conservación Vial, habría efectuado el cálculo de los IRI para cada uno de los tramos y subtramos que conforman el Corredor Vial.

- Asimismo, se aprecia que en el referido cálculo de los IRI, la Entidad mostraría los valores que se considerarán para el *"IRI característico"* de la Conservación Rutinaria (CR), Conservación Rutinaria Antes (CRA) y Conservación Rutinaria Después (CRD) en el presente Servicio, evidenciándose una modificación del citado indicador para algunos tramos, conforme detalla en su citado Informe Técnico; por lo que, en atención a la ampliación de fundamentos, la Entidad habría acogido parcialmente el cuestionamiento del participante, precisando, además que, *como producto del retiro del IRI como nivel de servicio en los tramos 1, 2, 3 y los subtramos 4a, 4b, 5c y 6c; el factor de peso del indicador "IRIC" de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable "CALZADA".*

Así, se puede colegir que, la Entidad como responsable de la determinación de su requerimiento, y, por ende, mejor conocedora de sus necesidades, habría decidido reformular lo absuelto en la consulta u observación en cuestión, modificando y/o retirando el referido indicador IRI en determinados tramos y subtramos objeto del presente servicio a contratar, conforme detalla en su citado Informe Técnico; lo cual según refiere cumpliría con los Principios de Libertad de Concurrencia, Igualdad de Trato, Competencia, Transparencia, Eficiencia y Eficacia y Equidad.

En ese sentido, considerando lo señalado precedentemente y que la pretensión del recurrente se encontraría orientada a que la Entidad modifique el cuestionado extremo del servicio a fin de no vulnerar los principios de libertad de concurrencia e igualdad de trato; este Organismo Técnico Especializado ha decidido **ACOGER PARCIALMENTE** el presente cuestionamiento, por lo que, se implementarán las disposiciones siguientes:

- Se **deberá tener en cuenta**[5] como absolución de la consulta u observación N° 59, lo citado del Informe Técnico S/N, adjunto al INFORME N° 001-2023-MTC/20.13.1-PFTC-JRPS, de fecha 14 de septiembre de 2023, precisando lo siguiente:

"se acoge parcialmente, conforme al siguiente detalle:

Al respecto, la medición del IRIC se realizará en las siguientes actividades:

*Para la Conservación Rutinaria del tramo 1, **se retirará** la medición del IRI como nivel de servicio.*
*Para la Conservación Rutinaria del tramo 2, **se retirará** la medición del IRI como nivel de servicio.*
*Para la Conservación Rutinaria del tramo 3, **se retirará** la medición del IRI como nivel de servicio.*
*Para la Conservación Rutinaria del subtramo 4a, **se retirará** la medición del IRI como nivel de servicio.*
*Para la Conservación Rutinaria del subtramo 4b, **se retirará** la medición del IRI como nivel de servicio.*

[5] Resulta pertinente precisar que la presente disposición deberá tenerse en cuenta en la etapa correspondiente, no siendo necesario su integración en las Bases.

*Para la Conservación Rutinaria Antes del subtramo 5a, **se mantendrá** la medición del IRI como nivel de servicio y la tolerancia indicada de **8.0 m/km**.*
*Para la Conservación Rutinaria Después del subtramo 5a, **se mantendrá** la medición del IRI como nivel de servicio y la tolerancia indicada de **5.0 m/km**.*
*Para la Conservación Rutinaria Antes del subtramo 5b, **se mantendrá** la medición del IRI como nivel de servicio y la tolerancia indicada de **8.0 m/km**.*
*Para la Conservación Rutinaria Después del subtramo 5b, **se mantendrá** la medición del IRI como nivel de servicio y la tolerancia indicada de **5.0 m/km**.*
*Para la Conservación Rutinaria del subtramo 5c, **se retirará** la medición del IRI como nivel de servicio.*
*Para la Conservación Rutinaria Antes del subtramo 6a, **se mantendrá** la medición del IRI como nivel de servicio, sin embargo, la tolerancia a considerar será de **5.5 m/km**.*
*Para la Conservación Rutinaria Después del subtramo 6a, **se mantendrá** la medición del IRI como nivel de servicio, sin embargo, la tolerancia a considerar será de **4.3 m/km**.*
*Para la Conservación Rutinaria Antes del subtramo 6b, se mantendrá la medición del IRI como nivel de servicio, sin embargo, la tolerancia a considerar será de **5.1 m/km**.*
*Para la Conservación Rutinaria Después del subtramo 6b, **se mantendrá** la medición del IRI como nivel de servicio, sin embargo, la tolerancia a considerar será de **4.3 m/km**.*
*Para la Conservación Rutinaria del subtramo 6c, **se retirará** la medición del IRI como nivel de servicio.*

*Asimismo, **precisar** que, como producto del retiro del IRI como nivel de servicio en los tramos 1, 2, 3 y los subtramos 4a, 4b, 5c y 6c; el factor de peso del indicador "IRIC" de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable "CALZADA".*

- **Se adecuará** en el acápite 3.7 de los "términos de referencia" contenido en el numeral 3.1 de las Bases integradas definitivas, lo siguiente:

"(...)
3.7. EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE PLAN DE CONSERVACIÓN VIAL
(...)
3.7.1. RUTA 1 (PE-1N): EMP PE -1N (CHICAMA)-DV. ASCOPE (KM 0+000 AL 8+000)

3.7.1.1. TRAMO 1: EMP PE -1N (CHICAMA)-DV. ASCOPE (KM 0+000 AL KM 8+000), L = 8.00 Km
(...)
3.7.1.1.1. CONSERVACIÓN RUTINARIA

CONSERVACIÓN RUTINARIA, L = 8.00 Km *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(...)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (...)* *- ~~El IRIc de la Conservación Rutinaria debe ser igual o menor que 3.7 m/km.~~* *- (...)*

(...)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(...)*		

	~~IRI característico en periodo de servicio~~	~~Instrumental~~	~~Máximo 3.7 m/Km~~
(…)	*(…)*		

Plantilla de Relevamiento y cálculo del nivel de servicio

VARIABLE	*INDICADOR*	*1*	*2*	*3*	*(…)*	*Factor de peso (2)*	*(…)*
Calzada y Bermas	*Deformación, erosión, baches, encalaminado, lodazal y cruce de agua*					~~15~~ *22.5*	
	1mm<Fisuras<3mm, Fisuras>3mm					~~10~~ *17.5*	
	~~IRIc~~					~~15~~	
(…)							

3.7.1.2. TRAMO 2: EMP PE -1N DV. ASCOPE – DV. SAUSAL (KM 8+000 AL KM 24+020), L = 16.020 Km

(…)

3.7.1.2.1 CONSERVACIÓN RUTINARIA

CONSERVACIÓN RUTINARIA, L = 16.020 Km *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(…)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (…)* *-* ~~*El IRIc de la Conservacion Rutinaria debe ser igual o menor que 3.7 m/km.*~~ *- (…)*

(…)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(…)*		
	~~IRI característico en periodo de servicio~~	~~Instrumental~~	~~Máximo 3.7 m/Km~~
(…)			

Plantilla de Relevamiento y cálculo del nivel de servicio

VARIABLE	*INDICADOR*	*1*	*2*	*(…)*	*Factor de peso (2)*	*(…)*
Calzada y Bermas	*Deformación, erosión, baches, encalaminado, lodazal y cruce de agua*				~~15~~ *22.5*	
	1mm<Fisuras<3mm, Fisuras>3mm				~~10~~ *17.5*	
	~~IRIc~~				~~15~~	
(…)						

(…)

3.7.1.3. TRAMO 3: EMP PE -1N DV. SAUSAL – DV. BAÑOS (CRUCE) (KM 24+020 AL KM 59+255), L = 35.235 Km

(…)

3.7.1.3.1 CONSERVACIÓN RUTINARIA

CONSERVACIÓN RUTINARIA, L = 35.235 Km *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(…)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (…)* *- ~~El IRIc de la Conservacion Rutinaria debe ser igual o menor que 3.7 m/km.~~* *- (…)*

(…)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(…)*		
	~~IRI característico en periodo de servicio~~	*~~Instrumental~~*	*~~Máximo 3.7 m/Km~~*
(…)			

Plantilla de Relevamiento y cálculo del nivel de servicio

VARIABLE	*INDICADOR*	*1*	*2*	*(…)*	*Factor de peso (2)*	*(…)*
Calzada y Bermas	*Deformación, erosión, baches, encalaminado, lodazal y cruce de agua*				*~~15~~ 22.5*	
	1mm<Fisuras<3mm, Fisuras>3mm				*~~10~~ 17.5*	
	~~IRIc~~				*~~15~~*	
(…)						

(…)

3.7.1.4. TRAMO 4: EMP PE -1N DV. BAÑOS (CRUCE)- CASCAS (KM 59+255 AL KM 71+600), L = 12.345 Km

(…)

3.7.1.4.1. SUB TRAMO 4A: *EMP PE -1N DV. BAÑOS (CRUCE)- CASCAS (KM 59+255 AL KM 69+850), L = 10.595 Km*

(…)

3.7.1.4.1.1. CONSERVACIÓN RUTINARIA

CONSERVACIÓN RUTINARIA, L = 10.595 Km *SUB TRAMO 4A: DV. BAÑOS (CRUCE)- CASCAS* *KM 59+255 AL km 69+850, L = 10.595 Km* *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(…)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (…)* *- ~~El IRIc de la Conservacion Rutinaria debe ser igual o menor que 3.7 m/km.~~* *- (…)*

(…)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(…)*		
	~~IRI característico en periodo de servicio~~	*~~Instrumental~~*	*~~Máximo 3.7 m/Km~~*
(…)			

Plantilla de Relevamiento y cálculo del nivel de servicio

VARIABLE	*INDICADOR*	*1*	*2*	*(…)*	*Factor de peso (2)*	*(…)*
Calzada y Bermas	*Deformación, erosión, baches, encalaminado, lodazal y cruce de agua*				~~*15*~~ *22.5*	
	1mm<Fisuras<3mm, Fisuras>3mm				~~*10*~~ *17.5*	
	~~*IRIc*~~				~~*15*~~	
(…)						

(…)

3.7.1.4.2. SUB TRAMO 4B: *ZONA URBANA CASCAS (KM 69+850 AL KM 71+600), L = 1.750 Km*
(…)
3.7.1.4.2.1. CONSERVACIÓN RUTINARIA EN ZONA URBANA

CONSERVACIÓN RUTINARIA EN ZONA URBANA, L=1.750 km *SUB TRAMO 4B: ZONA URBANA CASCAS (KM 69+850 AL km 71+600), L = 1.750 Km* *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(…)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (…)* *-* ~~*IRIc< 3.7 m/Km.*~~ *- (…)*

(…)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(…)*		
	~~*IRI característico en periodo de servicio*~~	~~*Instrumental*~~	~~*Máximo 3.7 m/Km*~~
(…)			

Plantilla de Relevamiento y cálculo del nivel de servicio

VARIABLE	*INDICADOR*	*1*	*2*	*(…)*	*Factor de peso (2)*	*(…)*
Calzada	*Baches, desprendimiento de borde*				~~*16*~~ *21*	
	Grietas y juntas				~~*15*~~ *20*	
	~~*IRIc*~~				~~*10*~~	
(…)						

(…)

3.7.1.5. TRAMO 5: CASCAS - CONTUMAZA (KM 71+600 AL 109+750), L = 38.150 Km

3.7.1.5.1. SUB TRAMO 5A: *CASCAS – KM 97+800 (KM 71+600 AL 97+800), L = 26.200 Km*
(…)
3.7.1.5.1.1. TRANSITABILIDAD
(…)

3.7.1.5.1.2. CONSERVACIÓN RUTINARIA ANTES DE MEJORAMIENTO

CONSERVACIÓN RUTINARIA ANTES DE MEJORAMIENTO *SUBTRAMO 5A: CASCAS – KM 97+800*

Km. 71+600 – Km. 97+800, Longitud = 26.20 Kms. *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(...)	
Medición del Nivel de servicio:	*- El IRIc exigido para esta actividad debe ser igual o menor que 8 m/km.* *- (...)*

(...)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(...)*		
	IRIc	*Instrumental*	*Máximo 8.0 m/Km*
(...)			

(...)

3.7.1.5.1.3. MEJORAMIENTO

(...)

3.7.1.5.1.4. CONSERVACIÓN RUTINARIA DESPUÉS DE MEJORAMIENTO

CONSERVACIÓN RUTINARIA DESPUÉS DE MEJORAMIENTO *SUBTRAMO 5A: CASCAS – KM 97+800* *Km. 71+600 – Km. 97+800, Longitud = 26.20 Kms.* *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(...)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (...)* *- El IRIc de la Conservacion Rutinaria después del Mejoramiento bebe ser igual o menor que 5 m/km. (a la confiabilidad de 70%)* *- (...)*

(...)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(...)*		
	IRI característico en periodo de servicio	*Instrumental*	*Máximo 5 m/Km*
(...)			

(...)

3.7.1.5.2. SUB TRAMO 5B: *KM 97+000 – ZONA URBANA DE CONTUMAZANA (KM 97+800 AL 108+400), L = 10.600 Km*

(...)

3.7.1.5.2.1. TRANSITABILIDAD

(...)

3.7.1.5.2.2. CONSERVACIÓN RUTINARIA ANTES DE MEJORAMIENTO

CONSERVACIÓN RUTINARIA ANTES DE MEJORAMIENTO *SUBTRAMO 5B: KM 97+000 – ZONA URBANA DE CONTUMAZANA* *KM 97+000 AL 108+400, Longitud = 10.600 Kms.* *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(...)	
Medición del Nivel de servicio:	*- El IRIc exigido para esta actividad debe ser igual o menor que 8 m/km.* *- (...)*

(...)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***

Calzada	*(…)*		
	IRIc	*Instrumental*	*Máximo 8.0 m/Km*
(…)			

(…)

3.7.1.5.2.3. MEJORAMIENTO
(…)

3.7.1.5.2.4. CONSERVACIÓN RUTINARIA DESPUÉS DE MEJORAMIENTO

CONSERVACIÓN RUTINARIA DESPUÉS DE MEJORAMIENTO *SUBTRAMO 5B: km 97+000 – ZONA URBANA DE CONTUMAZANA* *KM 97+800 AL 108+400, Longitud = 10.600 Kms.* *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(…)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (…)* *- El IRIc de la Conservacion Rutinaria después del Mejoramiento bebe ser igual o menor que 5 m/km. (a la confiabilidad de 70%)* *- (…)*

(…)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(…)*		
	IRI característico en periodo de servicio	*Instrumental*	*Máximo 5 m/Km*
(…)			

(…)

3.7.1.5.3. SUB TRAMO 5C: *ZONA URBANA CONTUMAZA (KM 108+400 AL 109+750), L = 1.350 Km*
(…)
3.7.1.5.3.1. CONSERVACIÓN RUTINARIA EN ZONA URBANA

CONSERVACIÓN RUTINARIA EN ZONAS URBANAS, L=1.350 km *SUB TRAMO 5C: ZONA URBANA CONTUMAZA (KM 108+400 AL 109+750), L = 1.350 Km* *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(…)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (…)* *- ~~IRIc< 3.7 m/Km~~.* *- (…)*

(…)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(…)*		
	~~IRI característico en periodo de servicio~~	*~~Instrumental~~*	*~~Máximo 3.7 m/Km~~*
(…)			

Plantilla de Relevamiento y cálculo del nivel de servicio

VARIABLE	*INDICADOR*	*1*	*2*	*(…)*	*Factor de peso (2)*	*(…)*
Calzada	*Baches, desprendimiento de borde*				*~~16~~ 21*	

	Grietas y juntas				*~~15~~ 20*	
	~~IRIc~~				*~~10~~*	
(…)						

3.7.1.6. TRAMO 6: CONTUMAZA - CHILETE (KM 147+376.774), L = 37.627 Km

3.7.1.6.1. SUB TRAMO 6A: *CONTUMAZA (KM 109+750) – KM 119+000 KM, L = 9.250 Km*
(…)
3.7.1.6.1.1. CONSERVACIÓN RUTINARIA ANTES DE LA CONSERVACIÓN PERIODICA

CONSERVACIÓN RUTINARIA ANTES DE LA CONSERVACIÓN PERIODICA *SUBTRAMO 6A: CONTUMAZA (KM 109+750) – KM 119+000 KM* *Km. 109+750 – Km. 119+000, Longitud = 9.25 Kms.* *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(…)	
Medición del Nivel de servicio:	*- El IRIc exigido para esta actividad debe ser igual o menor que ~~5.3~~ 5.5 m/km.* *- (…)*

(…)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(…)*		
	IRI característico en periodo de servicio	*Instrumental*	*Máximo ~~5.3~~ 5.5 m/Km*
(…)			

(…)
3.7.1.6.1.2. CONSERVACIÓN PERIODICA
(…)

3.7.1.6.1.3. CONSERVACIÓN RUTINARIA DESPUÉS DE LA CONSERVACIÓN PERIODICA

CONSERVACIÓN RUTINARIA DESPUÉS DE LA CONSERVACIÓN PERIÓDICA *SUBTRAMO 6A: CONTUMAZA (KM 109+750) – KM 119+000 KM* *Km. 109+750 – Km. 119+000, Longitud = 9.25 Kms.* *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(…)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (…)* *El IRIc de la Conservacion Rutinaria después de la Conservacion Periodica debe ser igual o menor que ~~4.0~~ 4.3 m/km. (a la confiabilidad de 70%)* *- (…)*

(…)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(…)*		
	IRI característico en periodo de servicio	*Instrumental*	*Máximo ~~4.0~~ 4.3 m/Km*
(…)			

(…)

3.7.1.6.2. SUB TRAMO 6B: *KM 119+000 – CHILETE (KM 146+610), L = 27.610 Km*
(…)
3.7.1.6.2.1. CONSERVACIÓN RUTINARIA ANTES DE LA CONSERVACIÓN PERIODICA

CONSERVACIÓN RUTINARIA ANTES DE LA CONSERVACIÓN PERIODICA *SUB TRAMO 6B: KM 119+000 – CHILETE (KM 146+610)*

Km. 119+000 – Km. 146+610, Longitud = 27.61 Kms. *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(…)	
Medición del Nivel de servicio:	*- El IRIc exigido para esta actividad debe ser igual o menor que ~~5.3~~ 5.1 m/km.* *- (…)*

(…)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(…)*		
	IRI característico en periodo de servicio	*Instrumental*	*Máximo ~~5.3~~ 5.1 m/Km*
(…)			

(…)

3.7.1.6.2.2. CONSERVACIÓN PERIODICA

(…)

3.7.1.6.2.3. CONSERVACIÓN RUTINARIA DESPUÉS DE LA CONSERVACIÓN PERIODICA

CONSERVACIÓN RUTINARIA DESPUÉS DE LA CONSERVACIÓN PERIÓDICA *SUB TRAMO 6B: KM 119+000 – CHILETE (KM 146+610)* *Km. 119+000 – Km. 146+610, Longitud = 27.61 Kms.* *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(…)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (…)* *- El IRIc de la Conservacion Rutinaria después de la Conservacion Periodica bebe ser igual o menor que ~~4.0~~ 4.3 m/km. (a la confiabilidad de 70%)* *- (…)*

(…)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(…)*		
	IRI característico en periodo de servicio	*Instrumental*	*Máximo ~~4.0~~ 4.3 m/Km*
(…)			

(…)

3.7.1.6.3. SUB TRAMO 6C: *ZONA URBANA CASCAS (KM 146+610 AL 147+376.774), L = 0.767 Km*

(…)

3.7.1.6.3.1. CONSERVACIÓN RUTINARIA EN ZONA URBANA

CONSERVACIÓN RUTINARIA EN ZONAS URBANAS, L=0.767 km *SUB TRAMO 6C: ZONA URBANA CHILETE* *Km. 146+610– Km. 147+376.774, Longitud = 0.767 Kms.* *Unidad de Medida: Kilómetro – Año*	
(…)	
Medición del Nivel de servicio:	*- (…)* *~~- IRIc< 3.7 m/Km~~.* *- (…)*

(…)

Niveles de Servicio

Variable	***Indicador***	***Forma de Medición***	***Tolerancia***
Calzada	*(…)*		

	~~*IRI característico en periodo de servicio*~~	~~*Instrumental*~~	~~*Máximo 3.7 m/Km*~~
(…)			

Plantilla de Relevamiento y cálculo del nivel de servicio

VARIABLE	*INDICADOR*	*1*	*2*	*(…)*	*Factor de peso (2)*	*(…)*
Calzada	*Baches, desprendimiento de borde*				~~*16*~~ *21*	
	Grietas y juntas				~~*15*~~ *20*	
	~~*IRIc*~~				~~*10*~~	
(…)						

(…).” (El subrayado y resaltado es agregado).

- Corresponderá al Titular de la Entidad **<u>implementar las directrices</u>** pertinentes en futuros procedimientos de selección, a fin que el comité de selección cumpla con <u>absolver de forma clara y precisa las peticiones formuladas por los participantes en sus consultas u observaciones</u>, permitiendo reducir el número de aspectos que deberán ser corregidos o saneados con ocasión de la elevación de cuestionamientos, así como de integrar las Bases conforme lo establecido en el pliego absolutorio de consultas y observaciones.

- Se **<u>dejará sin efecto</u>** todo extremo del Pliego, las Bases o Informe Técnico que se opongan a las precedentes disposiciones.

Finalmente, cabe precisar que, de conformidad con el artículo 9 de la Ley, los funcionarios y servidores que intervienen en el proceso de contratación encargados de elaborar el requerimiento, indagación de mercado, el pliego absolutorio y el <u>informe técnico</u>, así como la atención de los pedidos de información requeridos, en virtud a la emisión del presente pronunciamiento, con independencia del régimen jurídico que los vincule a la Entidad, son responsables de la información que obra en los actuados para la adecuada realización de la contratación.

3. ASPECTOS REVISADOS DE OFICIO

Si bien el procedimiento de la solicitud de pronunciamiento, por norma, versa sobre los supuestos cuestionamientos derivados de la absolución de consultas y/u observaciones, y no representa la convalidación de ningún extremo de las Bases, este Organismo Técnico Especializado ha visto por conveniente hacer indicaciones puntuales a partir de la revisión de oficio, según el siguiente detalle:

3.1 Duplicidad de requisitos de calificación

De la revisión del numeral 3.1 del Capítulo III de la Sección Específica de las Bases Integradas, se advierte que se ha consignado, los requisitos de calificación, consignados en el numeral 3.2 “requisitos de calificación” del mismo capítulo.

En ese sentido, con ocasión de la integración definitiva de Bases, se implementarán las disposiciones siguientes:

- Se **suprimirá** los "requisitos de calificación" del numeral 3.1 del Capítulo III de la Sección Específica de las Bases integradas definitivas.

3.2 Experiencia del postor en la especialidad

De la revisión del literal B "experiencia del postor en la especialidad", consignado en los requisitos de calificación del Capítulo III de las Bases integradas, se aprecia lo siguiente:

"B. EXPERIENCIA DEL POSTOR EN LA ESPECIALIDAD

Requisitos:

(…)

Se consideran **SERVICIOS SIMILARES** a los siguientes:

1) Servicios de Gestión, Mejoramiento y Conservación Vial por Niveles de Servicio en carreteras a nivel de mezcla asfáltica en caliente y/o tratamiento superficial bituminoso y/o slurry seal y/o mortero asfáltico y/o micropavimento y/o superficie de rodadura de material asfáltico o bituminoso; **y fuera del ámbito urbano**.
2) Servicios de gestión y conservación vial por niveles de servicio en carreteras a nivel de mezcla asfáltica en caliente y/o tratamiento superficial bituminoso y/o slurry seal y/o mortero asfáltico y/o micropavimento y/o superficie de rodadura de material asfáltico o bituminoso; **y fuera del ámbito urbano**.
3) Servicios u obras de Construcción o Rehabilitación o Mejoramiento o Conservación Periódica o la combinación de los términos anteriores, Siempre y cuando se acredite que se tratan de intervenciones en carreteras a nivel de mezcla asfáltica en caliente y/o tratamiento superficial bituminoso y/o slurry seal y/o mortero asfáltico y/o micropavimento y/o superficie de rodadura de material asfáltico o bituminoso; **y fuera del ámbito urbano** ~~y que se ha ejecutado las siguientes actividades:~~
(…)

4) Se aceptarán otras experiencias cuya **denominación no concuerde** con la descrita en los numerales **1), 2) y 3)** siempre y cuando se acredite que se tratan de intervenciones en carreteras a nivel de mezcla asfáltica en caliente y/o tratamiento superficial bituminoso y/o slurry seal y/o mortero asfáltico y/o micropavimento y/o superficie de rodadura de material asfáltico o bituminoso; y **fuera del ámbito urbano** ~~y que se haya ejecutado las siguientes actividades:~~

(…)

También se aceptará los conceptos que presenta el participante:
- Firmes flexibles: Firme constituido por capas granulares no tratadas y por un pavimento bituminoso de espesor inferior a 15 cm (puede ser un tratamiento superficial).
- Firmes Semiflexibles: Firme constituido por capas de mezcla bituminosa, de espesor total igual o superior a 15 cm, sobre capas granulares no tratadas.
- Firmes Semirrigidos: Firme constituido por un pavimento bituminoso de cualquier espesor sobre una o más capas tratadas con conglomerantes hidráulicos, con espesor conjunto de éstas igual o superior a 20 cm.
Siempre y cuando se acredite que se tratan de intervenciones en carreteras a nivel de mezcla asfáltica en caliente y/o tratamiento superficial bituminoso y/o slurry seal y/o mortero asfáltico y/o micropavimento y/o superficie de rodadura de material asfáltico o bituminoso; **y fuera del ámbito urbano**.

Para la acreditación de la condición de "fuera del ámbito urbano" en el caso de experiencias adquiridas en el Perú o en el extranjero, por lo tanto, podrá presentarse

documento adicional que de manera fehaciente e indubitable demuestre el cumplimiento de las características solicitadas.

Nota:

i. *Se considerará como término similar a "carretera" los términos de: "Autovía" o "Autopista" o "Corredor Vial" o "Vía de evitamiento" o "Red Vial".*

Para la experiencia del postor en la especialidad, además de lo incluido en las bases, también se aceptará como termino similar a carretera los siguientes:
- Ruta
- Red Vía Regional
- Autovías
- Autopistas
- Red Vial Nacional

también se aceptará como termino similar a carretera los siguientes:
- Red vial Nacional, y/o
- Autopistas nacionales, y/o
- Red vial regional y/o
- Red vial departamental y/o
- Red vial provincial y/o
- Carretera Nacional, y/o
- Carretera Departamental, y/o
- Carretera Provincial

También se aceptará como termino similar a carretera los siguientes:
- RUTA
-TRAMO

También se aceptará como termino similar a carretera lo siguiente:
- "camino vecinal"

Para la experiencia del postor en la especialidad, además de lo incluido en las bases, también se aceptará como termino similar a carretera los siguientes:
- Ruta
- Via Regional
- Autovías
- Autopistas

ii. *Para el caso de experiencias adquiridas en el extranjero, podrá presentarse documento adicional que permita verificar el cumplimiento de las características solicitadas. Si el documento se encuentra en otro idioma se presentará la respectiva traducción por traductor público juramentado o traductor colegiado certificado, salvo el caso de la información técnica complementaria contenida en folletos, instructivos, catálogos o similares, que puede ser presentada en el idioma original. El postor es responsable de la exactitud y veracidad de dichos documentos.*

iii. *Se considerarán como similares a* ***mezcla asfáltica en caliente*** *las siguientes experiencias en: Carpeta asfáltica en caliente o concreto asfáltico en caliente o carpeta asfaltada en caliente o mezcla asfáltica en caliente o mezcla densa en caliente o mezcla semi densa en caliente o pavimento de hormigón asfáltico en caliente o pavimento de concreto asfáltico en caliente o pavimento asfáltico en caliente o pavimento bituminoso en caliente o refuerzo asfáltico en caliente o recapeo asfáltico en caliente o aglomerado asfáltico en caliente o mezcla bituminosa en caliente.*

"Pavimento Asfaltico" también se aceptará como similar a "carpeta asfáltica en caliente" siempre y cuando se acredite fehacientemente que se trate de "Pavimento Asfáltico EN CALIENTE"
"Pavimento Asfaltico" o "Carpeta asfáltica" también se aceptará como similar a "carpeta

asfáltica en caliente" siempre y cuando se acredite fehacientemente que se trate de "Pavimento Asfáltico EN CALIENTE" o "Carpeta asfáltica EN CALIENTE".
También se aceptará como término similar a "carpeta asfáltica en caliente": el siguiente término:
"PAVIMENTO BITUMINOSO DE ASFALTO EN CALIENTE"
También se aceptará como término similar a "Mezcla asfáltica en caliente": el siguiente término:
-Mezcla asfáltica en caliente modificada con polímeros
También se aceptará como término similar a "mezcla asfáltica en caliente": los siguiente términos:
- PAVIMENTACION EN CARPETA ASFALTICA FABRICADO EN CALIENTE
- PAVIMENTO A NIVEL CARPETA ASFALTICA EN CALIENTE
- PAVIMENTACION ASFALTICA EN CALIENTE
- ASFALTO EN CALIENTE MODIFICADO CON POLIMEROS SBS
También se aceptará como término similar a "TRATAMIENTO SUPERFICIAL BITUMINOSO": el siguiente término:
- TRATAMIENTO SUPERFICIAL DOBLE BITUMINOSO

iv. *El "Glosario de términos de uso frecuente en los proyectos de infraestructura vial" aprobado con Resolución Directoral N° 02-2018-MTC/14, por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, donde se define VÍA URBANA: Arterias o calles conformantes de una red vial de una ciudad o centro poblado que no es integrante del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC). Por lo que la terminología "vías interurbanas", será equivalente a "fuera del ámbito urbano".*

v. *Se considerarán como similares a* ***tratamiento superficial bituminoso****, se encuentran las siguientes experiencias en: tratamiento superficial bicapa, tratamiento superficial simple, tratamiento superficial monocapa, tratamiento superficial doble.*
También se aceptará como similar a "tratamiento superficial bituminoso" el siguiente término:
- Tratamientos superficiales
Siempre y cuando acredite que sea con material bituminoso y cumpla con los demás requisitos de los términos de referencia y las bases

vi. *En el caso de experiencias en ejecución de obras, la experiencia del postor se acreditará con copia simple de: (i) contratos y sus respectivas actas de recepción de obra; (ii) contratos y sus respectivas resoluciones de liquidación; o (iii) contratos y sus respectivas constancias de prestación o cualquier otra documentación de la cual se desprenda fehacientemente que la obra fue concluida, así como el monto total que implicó su ejecución; correspondientes a un máximo de veinte (20) contrataciones, durante los 8 años anteriores a la fecha de la presentación de ofertas que se computarán desde la suscripción del acta de recepción de obra.*

Las notas i, iii, iv y v son aplicables para los profesionales (Personal Clave y Personal No Clave)

También se aceptará como término similar a "base estabilizada", los siguientes términos:
- Material de base granular estabilizada con cemento.
- Base granular estabilizada con asfalto convencional
- Base granular natural estabilizada con cemento

Es necesario que los participantes acrediten que sus experiencias son fuera del ámbito Urbano y atendiendo a la igualdad de trato, ya sea dicha experiencia en el Perú como en el extranjero.

Para la acreditación de la condición de "fuera del ámbito urbano" en el caso de experiencias adquiridas en el Perú o en el extranjero, podrá presentarse documento adicional que de manera fehaciente e indubitable demuestre el cumplimiento de las características solicitadas.

Para acreditar la experiencia del Postor en la Especialidad, se considerará que el monto facturado será igual al monto cancelado o depositado, siempre y cuando que éste cumple con lo indicado en el ítem ii) de la Acreditación más el monto de la detracción, siempre y cuando éste último se

encuentre conforme al artículo 18 de la Resolución de Superintendencia N° 183-2004/SUNAT y modificada por Resolución de Superintendencia N° 098-2008/SUNAT.
Se precisa que el postor debe presentar necesariamente los documentos que acrediten el monto depositado y el monto de la detracción.

En caso sea acreditada en moneda extranjera y el Tipo de Cambio (Venta), no se encuentre en el listado publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, se usará el TIPO DE CAMBIO CONTABLE (En S/) de la moneda publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP.

En caso en los registros del Tipo de Cambio Venta y Tipo de Cambio Contable publicado en la SBS, no exista el tipo de moneda de donde provenga la experiencia declarada en la oferta, será válido usar el tipo de cambio conforme a las disposiciones del organismo similar a la SBS o autoridad competente del lugar de origen.

En los contratos de ejecución de obras para calificar la Experiencia del Postor en la Especialidad, deben contener la información correspondiente al monto de la experiencia a ser acreditada y de ser el caso los detalles de las modificaciones y/o variaciones ocurridas en la ejecución del contrato, por lo que se aceptará como términos similares a "monto total que implico su ejecución" los términos de:
- Precio final o
- Costo final o
- Costo final de la obra o
- Monto correspondiente a la liquidación final.
Siempre y cuando acredite que estos términos correspondan al "monto total que implico su ejecución" y cumpla con los demás requisitos de las bases.

(…)".

Al respecto, corresponde señalar lo siguiente:

a) Respecto a "fuera del ámbito urbano":

Sobre el particular, se está requiriendo que los servicios acrediten la condición *"fuera del ámbito urbano"*; sin embargo, en diversos Pronunciamientos[6], se indica que acuerdo con el "Glosario de Términos de Uso Frecuente en los Proyectos de Infraestructura Vial", aprobado mediante la Resolución Ministerial Nº 02-2018-MTC/02, en la definición de carretera no se especifica si los proyectos son "fuera o dentro del ámbito urbano".

Es decir, requerir que necesariamente la experiencia previa obtenida por los postores cumpla necesariamente acreditar con la condición o característica "fuera del ámbito urbano", no se ajustaría con la definición establecida en el Glosario de Términos de Uso Frecuente en los Proyectos de Infraestructura Vial.

Siendo que, en virtud al Principio de Libertad de Concurrencia, debe darse la posibilidad a que los potenciales oferentes acrediten la experiencia obtenida "dentro o fuera del ámbito urbano"; por lo que, correspondería, <u>se suprimirá</u> el término *"fuera del ámbito urbano"*.

b) Respecto a experiencia provenga del extranjero para cotejar la condición "fuera del ámbito urbano":

[6] Ver Pronunciamiento N° 314-2023/OSCE-DGR, Pronunciamiento N° 366 -2023/OSCE-DGR, entre otras.

Sobre el particular, se está requiriendo documento adicional para acreditar la "experiencia del postor en la especialidad" relativa a la condición de experiencia que provenga del Perú o extranjero para cotejar la condición "fuera del ámbito urbano"; siendo que, ello no se condice con los lineamientos de las Bases Estándar, en el cual se ha previsto una forma de acreditación determinada; por lo cual, se **suprimirá** los textos siguientes: *"Es necesario que los participantes acrediten que sus experiencias son fuera del ámbito Urbano y atendiendo a la igualdad de trato, ya sea dicha experiencia en el Perú como en el extranjero.*

Para la acreditación de la condición de "fuera del ámbito urbano" en el caso de experiencias adquiridas en el Perú o en el extranjero, podrá presentarse documento adicional que de manera fehaciente e indubitable demuestre el cumplimiento de las características solicitadas."

c) Respecto a la "acreditación prevista para "obras":

Sobre el particular, se ha consignado una forma de acreditación prevista para "obras", pese a que, el objeto materia de la contratación comprende el "servicio" de gestión, mejoramiento y conservación vial; por lo cual, se suprimirá la acreditación de ejecución de obra.

En ese sentido, con ocasión de la integración definitiva de Bases, se implementarán las disposiciones siguientes:

- Se **adecuará** en los "requisitos de calificación" del Capítulo III de las Bases integradas definitivas, lo siguiente:

"B. EXPERIENCIA DEL POSTOR EN LA ESPECIALIDAD

Requisitos:

(…)

Se consideran **SERVICIOS SIMILARES** a los siguientes:

1) Servicios de Gestión, Mejoramiento y Conservación Vial por Niveles de Servicio en carreteras a nivel de mezcla asfáltica en caliente y/o tratamiento superficial bituminoso y/o slurry seal y/o mortero asfáltico y/o micropavimento y/o superficie de rodadura de material asfáltico o bituminoso~~; y fuera del ámbito urbano~~.
2) Servicios de gestión y conservación vial por niveles de servicio en carreteras a nivel de mezcla asfáltica en caliente y/o tratamiento superficial bituminoso y/o slurry seal y/o mortero asfáltico y/o micropavimento y/o superficie de rodadura de material asfáltico o bituminoso~~; y fuera del ámbito urbano~~.
3) Servicios u obras de Construcción o Rehabilitación o Mejoramiento o Conservación Periódica o la combinación de los términos anteriores, Siempre y cuando se acredite que se tratan de intervenciones en carreteras a nivel de mezcla asfáltica en caliente y/o tratamiento superficial bituminoso y/o slurry seal y/o mortero asfáltico y/o micropavimento y/o superficie de rodadura de material asfáltico o bituminoso~~; y fuera del ámbito urbano~~ ~~y que se ha ejecutado las siguientes actividades:~~
(…)

4) Se aceptarán otras experiencias cuya **denominación no concuerde** con la descrita en los numerales **1), 2) y 3)** siempre y cuando se acredite que se tratan de intervenciones en carreteras a nivel de mezcla asfáltica en caliente y/o tratamiento superficial bituminoso y/o slurry seal y/o mortero asfáltico y/o micropavimento y/o superficie de rodadura de material asfáltico o bituminoso; ~~y fuera del ámbito urbano y que se haya ejecutado las siguientes actividades:~~

(…)

También se aceptará los conceptos que presenta el participante:
- Firmes flexibles: Firme constituido por capas granulares no tratadas y por un pavimento bituminoso de espesor inferior a 15 cm (puede ser un tratamiento superficial).
- Firmes Semiflexibles: Firme constituido por capas de mezcla bituminosa, de espesor total igual o superior a 15 cm, sobre capas granulares no tratadas.
- Firmes Semirrigidos: Firme constituido por un pavimento bituminoso de cualquier espesor sobre una o más capas tratadas con conglomerantes hidráulicos, con espesor conjunto de éstas igual o superior a 20 cm.

Siempre y cuando se acredite que se tratan de intervenciones en carreteras a nivel de mezcla asfáltica en caliente y/o tratamiento superficial bituminoso y/o slurry seal y/o mortero asfáltico y/o micropavimento y/o superficie de rodadura de material asfáltico o bituminoso; ~~y fuera del ámbito urbano.~~

~~Para la acreditación de la condición de "fuera del ámbito urbano" en el caso de experiencias adquiridas en el Perú o en el extranjero, por lo tanto, podrá presentarse documento adicional que de manera fehaciente e indubitable demuestre el cumplimiento de las características solicitadas.~~

Nota:

i. *Se considerará como término similar a "carretera" los términos de: "Autovía" o "Autopista" o "Corredor Vial" o "Vía de evitamiento" o "Red Vial".*

Para la experiencia del postor en la especialidad, además de lo incluido en las bases, también se aceptará como termino similar a carretera los siguientes:
- Ruta
- Red Vía Regional
- Autovías
- Autopistas
- Red Vial Nacional

también se aceptará como termino similar a carretera los siguientes:
- Red vial Nacional, y/o
- Autopistas nacionales, y/o
- Red vial regional y/o
- Red vial departamental y/o
- Red vial provincial y/o
- Carretera Nacional, y/o
- Carretera Departamental, y/o
- Carretera Provincial

También se aceptará como termino similar a carretera los siguientes:
- RUTA
-TRAMO

También se aceptará como termino similar a carretera lo siguiente:
- "camino vecinal"

Para la experiencia del postor en la especialidad, además de lo incluido en las bases, también se aceptará como termino similar a carretera los siguientes:
- Ruta

- Via Regional
- Autovías
- Autopistas

ii. *Para el caso de experiencias adquiridas en el extranjero, podrá presentarse documento adicional que permita verificar el cumplimiento de las características solicitadas. Si el documento se encuentra en otro idioma se presentará la respectiva traducción por traductor público juramentado o traductor colegiado certificado, salvo el caso de la información técnica complementaria contenida en folletos, instructivos, catálogos o similares, que puede ser presentada en el idioma original. El postor es responsable de la exactitud y veracidad de dichos documentos.*

iii. *Se considerarán como similares a* ***mezcla asfáltica en caliente*** *las siguientes experiencias en: Carpeta asfáltica en caliente o concreto asfáltico en caliente o carpeta asfaltada en caliente o mezcla asfáltica en caliente o mezcla densa en caliente o mezcla semi densa en caliente o pavimento de hormigón asfáltico en caliente o pavimento de concreto asfáltico en caliente o pavimento asfáltico en caliente o pavimento bituminoso en caliente o refuerzo asfáltico en caliente o recapeo asfáltico en caliente o aglomerado asfáltico en caliente o mezcla bituminosa en caliente.*

"Pavimento Asfaltico" también se aceptará como similar a "carpeta asfáltica en caliente" siempre y cuando se acredite fehacientemente que se trate de "Pavimento Asfáltico EN CALIENTE"
"Pavimento Asfaltico" o "Carpeta asfáltica" también se aceptará como similar a "carpeta asfáltica en caliente" siempre y cuando se acredite fehacientemente que se trate de "Pavimento Asfáltico EN CALIENTE" o "Carpeta asfáltica EN CALIENTE".
También se aceptará como término similar a "carpeta asfáltica en caliente": el siguiente término:
"PAVIMENTO BITUMINOSO DE ASFALTO EN CALIENTE"
También se aceptará como término similar a "Mezcla asfáltica en caliente": el siguiente término:
-Mezcla asfáltica en caliente modificada con polímeros
También se aceptará como término similar a "mezcla asfáltica en caliente": los siguiente términos:
- PAVIMENTACION EN CARPETA ASFALTICA FABRICADO EN CALIENTE
- PAVIMENTO A NIVEL CARPETA ASFALTICA EN CALIENTE
- PAVIMENTACION ASFALTICA EN CALIENTE
- ASFALTO EN CALIENTE MODIFICADO CON POLIMEROS SBS
También se aceptará como término similar a "TRATAMIENTO SUPERFICIAL BITUMINOSO": el siguiente término:
- TRATAMIENTO SUPERFICIAL DOBLE BITUMINOSO

iv. *El "Glosario de términos de uso frecuente en los proyectos de infraestructura vial" aprobado con Resolución Directoral N° 02-2018-MTC/14, por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, donde se define VÍA URBANA: Arterias o calles conformantes de una red vial de una ciudad o centro poblado que no es integrante del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC). Por lo que la terminología "vías interurbanas", será equivalente a "fuera del ámbito urbano".*

v. *Se considerarán como similares a* ***tratamiento superficial bituminoso****, se encuentran las siguientes experiencias en: tratamiento superficial bicapa, tratamiento superficial simple, tratamiento superficial monocapa, tratamiento superficial doble.*
También se aceptará como similar a "tratamiento superficial bituminoso" el siguiente término:
- Tratamientos superficiales
Siempre y cuando acredite que sea con material bituminoso y cumpla con los demás requisitos de los términos de referencia y las bases

~~vi. *En el caso de experiencias en ejecución de obras, la experiencia del postor se acreditará*~~

~~*con copia simple de: (i) contratos y sus respectivas actas de recepción de obra; (ii) contratos y sus respectivas resoluciones de liquidación; o (iii) contratos y sus respectivas constancias de prestación o cualquier otra documentación de la cual se desprenda fehacientemente que la obra fue concluida, así como el monto total que implicó su ejecución; correspondientes a un máximo de veinte (20) contrataciones, durante los 8 años anteriores a la fecha de la presentación de ofertas que se computarán desde la suscripción del acta de recepción de obra.*~~

Las notas i, iii, iv y v son aplicables para los profesionales (Personal Clave y Personal No Clave)

También se aceptará como término similar a "base estabilizada", los siguientes términos:
- Material de base granular estabilizada con cemento.
- Base granular estabilizada con asfalto convencional
- Base granular natural estabilizada con cemento

~~Es necesario que los participantes acrediten que sus experiencias son fuera del ámbito Urbano y atendiendo a la igualdad de trato, ya sea dicha experiencia en el Perú como en el extranjero.~~

~~Para la acreditación de la condición de "fuera del ámbito urbano" en el caso de experiencias adquiridas en el Perú o en el extranjero, podrá presentarse documento adicional que de manera fehaciente e indubitable demuestre el cumplimiento de las características solicitadas.~~

Para acreditar la experiencia del Postor en la Especialidad, se considerará que el monto facturado será igual al monto cancelado o depositado, siempre y cuando que éste cumple con lo indicado en el ítem ii) de la Acreditación más el monto de la detracción, siempre y cuando éste último se encuentre conforme al artículo 18 de la Resolución de Superintendencia N° 183-2004/SUNAT y modificada por Resolución de Superintendencia N° 098-2008/SUNAT.
Se precisa que el postor debe presentar necesariamente los documentos que acrediten el monto depositado y el monto de la detracción.

En caso sea acreditada en moneda extranjera y el Tipo de Cambio (Venta), no se encuentre en el listado publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP, se usará el TIPO DE CAMBIO CONTABLE (En S/) de la moneda publicado por la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP.

En caso en los registros del Tipo de Cambio Venta y Tipo de Cambio Contable publicado en la SBS, no exista el tipo de moneda de donde provenga la experiencia declarada en la oferta, será válido usar el tipo de cambio conforme a las disposiciones del organismo similar a la SBS o autoridad competente del lugar de origen.

~~En los contratos de ejecución de obras para calificar la Experiencia del Postor en la Especialidad, deben contener la información correspondiente al monto de la experiencia a ser acreditada y de ser el caso los detalles de las modificaciones y/o variaciones ocurridas en la ejecución del contrato, por lo que se aceptará como términos similares a "monto total que implico su ejecución" los términos de:~~
~~- Precio final o~~
~~- Costo final o~~
~~- Costo final de la obra o~~
~~- Monto correspondiente a la liquidación final.~~
~~Siempre y cuando acredite que estos términos correspondan al "monto total que implico su ejecución" y cumpla con los demás requisitos de las bases.~~

(…)".

- Se **dejará sin efecto** todo extremo del Pliego, las Bases o Informe Técnico que se opongan a las precedentes disposiciones.

3.3 Responsabilidad por vicios ocultos

De la revisión del acápite 5.7 "responsabilidad del contratista", contenido en los términos de referencia del Capítulo III de las Bases integradas, se aprecia lo siguiente:

> *"5.7. RESPONSABILIDAD DEL CONTRATISTA*
>
> *En aquellas actividades y/o estructuras en que haya tenido intervención durante el Mejoramiento y la Conservación Periódica, tales como muros de contención, cunetas, alcantarillas, badenes, pavimentos, el CONTRATISTA es el responsable por la calidad ofrecida y por los vicios ocultos del servicio ofertado, por un* ***período de tres (03) años*** *a partir de la Conformidad Final otorgada por el CONTRATANTE, en conformidad a lo dispuesto en el Artículo 40° de la Ley de Contrataciones del Estado.*
>
> *La Conservación Rutinaria, tales como sellados de fisuras, parchados, marcas en el pavimento; en donde haya intervenido el Contratista Conservador, es el responsable por la calidad ofrecida y por los vicios ocultos por un* ***período de un (01) año*** *a partir de la Conformidad Final otorgada por el CONTRATANTE, en conformidad a lo dispuesto en el Artículo 40° de la Ley de Contrataciones del Estado."*

Al respecto, cabe señalar que, la normativa de contrataciones del Estado dispone que el contratista es responsable por los "vicios ocultos" que afecten a los bienes y servicios ofertados, por un plazo no menor de un (1) año contado a partir de la conformidad otorgada por la Entidad. Es así que, los vicios ocultos se presentan cuando la prestación adolece de defectos cuya existencia es anterior o concomitante al momento en el que la Entidad emite la conformidad y que no pudieron ser detectados.

Sin embargo, la normativa de contrataciones del Estado no ha previsto que en el contrato se pueda separar distintos vicios ocultos para determinadas actividades. Siendo que, incluso ello podría conllevar a que existan controversias entre actividades parecidas o similares respecto a qué plazo de responsabilidad les sería aplicable. Por lo tanto, considerando que los mencionados plazos han sido validados por el mercado, y atendiendo al Principio de Libertad de Concurrencia, se modificará a efecto de que se aplique el plazo mínimo previsto en la normativa; es decir, "por un plazo no menor de un (1) año contado a partir de la conformidad otorgada por la Entidad".

En ese sentido, con ocasión de la integración definitiva de Bases, se implementarán las disposiciones siguientes:

- Se **adecuará** en el acápite 5.7 "responsabilidad del contratista", contenido en los términos de referencia del Capítulo III de las Bases integradas definitivas, lo siguiente:

> *"5.7. RESPONSABILIDAD DEL CONTRATISTA*
>
> ~~*En aquellas actividades y/o estructuras en que haya tenido intervención durante el Mejoramiento y la Conservación Periódica, tales como muros de contención, cunetas, alcantarillas, badenes, pavimentos, el CONTRATISTA es el responsable por la calidad ofrecida y por los vicios ocultos del servicio ofertado, por un período de tres (03) años a partir de la Conformidad Final otorgada por el CONTRATANTE, en conformidad a lo dispuesto en el Artículo 40° de la Ley de Contrataciones del Estado.*~~
>
> ~~*La Conservación Rutinaria, tales como sellados de fisuras, parchados, marcas en el pavimento;*~~

~~*en donde haya intervenido el Contratista Conservador, es el responsable por la calidad ofrecida y por los vicios ocultos por un período de un (01) año a partir de la Conformidad Final otorgada por el CONTRATANTE, en conformidad a lo dispuesto en el Artículo 40° de la Ley de Contrataciones del Estado.*~~

La conformidad del servicio por parte de LA ENTIDAD no enerva su derecho a reclamar posteriormente por defectos o vicios ocultos, conforme a lo dispuesto por los artículos 40 de la Ley de Contrataciones del Estado y 173 de su Reglamento.

El plazo máximo de responsabilidad del contratista es de un (1) año, contado a partir de la conformidad otorgada por LA ENTIDAD."

- Se **dejará sin efecto** todo extremo del Pliego, las Bases o Informe Técnico que se opongan a las precedentes disposiciones.

3.4 Respecto del requisito de calificación Formación académica

De la revisión del requisito de calificación Formación académica, consignado en el numeral 3.2 del Capítulo III de la Sección Específica de las Bases Integradas, se aprecia que la Entidad, respecto del Especialista en Geología, Suelos y Pavimentos, ha señalado que aceptara la formación académica de Ingeniero Geotecnico *"siempre que cumplan con los demás requisitos de los términos de referencia y las bases*; no obstante, dicha condición resultaría subjetiva, toda vez que, no indica qué requisitos adicionales se deben cumplir y la generaría podría conllevar una calificación poco objetiva.

En tal sentido, con ocasión de la integración definitiva de las Bases, se implementará la siguiente disposición:

- Se **suprimirá** del requisito de calificación "Formación académica", consignado en el literal A.2.1 del numeral 3.2 "requisitos de calificación" de las Bases integradas definitivas, el texto: *"siempre que cumplan con los demás requisitos de los términos de referencia y las bases"*.

- Se **dejará sin efecto** todo extremo del Pliego, las Bases o Informe Técnico que se opongan a las precedentes disposiciones.

Adicionalmente a ello, mediante absolución de la consulta u observación N° 84, el comité de selección precisó que, en cuanto a la formación académica del profesional clave "Especialista en Geología, Suelos y Pavimentos" se aceptaría la formación académica como: Ingeniero Geotécnico; por lo que, corresponde que dicha precisión sea integrada también en el acápite 1.11.2.2.1. "Perfil mínimo del personal profesional (CLAVE Y NO CLAVE)" de los términos de referencia.

En tal sentido, con ocasión de la integración definitiva de las Bases, se implementará la siguiente disposición:

- Se **incluirá** en el acápite 1.11.2.2.1. "Perfil mínimo del personal profesional (CLAVE Y NO CLAVE)" de los términos de referencia de las Bases integradas definitivas, para la formación académica del personal clave "Especialista en Geología, Suelos y Pavimentos", el texto: *"se aceptará: Ingeniero Geotécnico"*.

- Se **<u>dejará sin efecto</u>** todo extremo del Pliego, las Bases o Informe Técnico que se opongan a las precedentes disposiciones.

3.5 Respecto al Anexo N° 6: Precio de la oferta

De la revisión conjunta del literal g) previsto en el numeral 2.2.1.1 y del literal h) previsto en el numeral 2.3, ambos pertenecientes al Capítulo II de la Sección Específica de las Bases Integradas no definitivas, se aprecia lo siguiente:

Numeral 2.2.1.1	***Numeral 2.3***
"2.2.1.1. Documentos para la admisión de la oferta *(…)* *g) El precio de la oferta en Soles (S/). Adjuntar obligatoriamente el Anexo Nº 6* ***<u>y Formato N.° 01 del Capítulo VI: Formatos de la Estructura del Valor Referencial debidamente llenado y suscrito</u>****.* *El precio total de la oferta y los subtotales que lo componen son expresados con dos (2) decimales. Los precios unitarios pueden ser expresados con más de dos decimales."*	*h) Estructura de costos. (Formato N.° 01, Formato N.° 02, Formato N.° 03, Formato N.° 04A, Formato N.° 04B, Formato N.° 05, Formato N.° 06, Formato N.° 07, Formato N.° 08, Formato N.° 09, Formato N.° 10, Formato N.° 11, Formato N.° 12, Formato N.° 13, Formato N.° 14 y Formato N.° 15). Los mismos que estarán sustentados con sus respectivos Análisis de Precios Unitarios.*

Firmado digitalmente por GARAY MORALES Franklin Williams FAU 20419026809 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 05.10.2023 17:03:42 -05:00

Al respecto, de la revisión de los extremos citados de las bases, se advierte que, la Entidad estaría exigiendo la presentación del "Formato N° 01" para la admisión de la oferta; sin embargo, adicionalmente a ello, también estaría exigiendo su presentación para el perfeccionamiento de contrato.

Firmado digitalmente por BRAVO MENDOZA Miguel Elias FAU 20419026809 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 05.10.2023 16:19:42 -05:00

Del mismo modo, la exigencia de adjuntar el "Formato N° 01" para la admisión de la oferta, no se extrae de los alcances previstos en las Bases Estándar aplicables, pues éstas, prevén que el precio de la oferta deberá ser acreditado únicamente a través del Anexo N° 6 de las referidas bases. Siendo de notar que, éstas resultan de observancia obligatoria, de conformidad con el numeral 7.3 de la Directiva N° 001-2019-OSCE/CD.

Firmado digitalmente por FLORES BALLESTEROS Dilma Yesenia FAU 20419026809 soft
Motivo: Doy V° B°
Fecha: 05.10.2023 16:15:37 -05:00

En tal sentido, con ocasión de la integración definitiva de las Bases, se implementará la siguiente disposición:

- Se **<u>adecuará</u>** el contenido del literal g) previsto en el numeral 2.2.1.1 del Capítulo II de la Sección Específica de las Bases integradas definitivas, conforme a lo siguiente:

> *"2.2.1.1. Documentos para la admisión de la oferta*
> *(…)*
> *g) El precio de la oferta en Soles (S/). Adjuntar obligatoriamente el Anexo Nº 6 ~~y Formato N.° 01 del Capítulo VI: Formatos de la Estructura del Valor Referencial debidamente llenado y suscrito~~.*

El precio total de la oferta y los subtotales que lo componen son expresados con dos (2) decimales. Los precios unitarios pueden ser expresados con más de dos decimales."

- Se **dejará sin efecto** todo extremo del Pliego, las Bases o Informe Técnico que se opongan a las precedentes disposiciones.

4. CONCLUSIONES

En virtud de lo expuesto, este Organismo Técnico Especializado ha dispuesto:

4.1 Se procederá a la integración definitiva de las Bases a través del SEACE, en atención a lo establecido en el artículo 72 del Reglamento.

4.2 Es preciso indicar que contra el pronunciamiento emitido por el OSCE no cabe interposición de recurso administrativo alguno, siendo de obligatorio cumplimiento para la Entidad y los proveedores que participan en el procedimiento de selección.

Adicionalmente, cabe señalar que, las disposiciones vertidas en el pliego absolutorio que generen aclaraciones, modificaciones o precisiones, priman sobre los aspectos relacionados con las Bases integradas, salvo aquellos que fueron materia del presente pronunciamiento.

4.3 Un vez emitido el pronunciamiento y registrada la integración de Bases Definitiva por el OSCE, corresponderá al comité de selección **modificar** en el cronograma del procedimiento, las fechas de registro de participantes, presentación de ofertas y otorgamiento de la buena pro, teniendo en cuenta que, entre la integración de Bases y la presentación de propuestas no podrá mediar menos de siete (7) días hábiles, computados a partir del día siguiente de la publicación de las Bases integradas en el SEACE, conforme a lo dispuesto en el artículo 70 del Reglamento.

4.4 Finalmente, se recuerda al Titular de la Entidad que el presente pronunciamiento no convalida extremo alguno del procedimiento de selección.

Jesús María, 5 de octubre de 2023

Códigos: 6.1, 6.3 y 12.6

Firmado digitalmente por GUTIERREZ CABANI Ana Maria FAU 20419026809 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 05.10.2023 17:14:08 -05:00