

## **PRONUNCIAMIENTO N° 571-2023/OSCE-DGR**

Entidad: MTC – Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional)

Referencia: Concurso Público N° 35-2023-MTC/20-1, convocado para la contratación del “Servicio de gestión y conservación por niveles de servicio del corredor vial: Bappo - Bayovar - Sechura - Catacaos - Piura / Lambayeque – Olmos / Puente Primavera - Av. Guardia Civil - Av. Luis Montero - Av. Progreso - DV. Catacaos (EMP. PE-1N)”

---

### **1. ANTECEDENTES**

Mediante el Formulario de Solicitud de Emisión de Pronunciamento, recibido el 24 de noviembre de 2023<sup>1</sup> y subsanado el 4 de diciembre de 2023<sup>2</sup>, 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 PERÚ SAC**, 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 modificaciones, en adelante “el Reglamento”.

Ahora bien, cabe indicar que en la emisión del presente pronunciamento 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.

Al respecto, en la emisión del presente pronunciamento se utilizó el orden establecido por el comité de selección en el pliego absolutorio<sup>3</sup> y en función a los temas materia de cuestionamientos del mencionado participante, conforme el siguiente detalle:

**Cuestionamiento Único:** Respecto a la absolución de las consultas u observaciones N° 55, N° 65 y N° 67, referidas al “*Índice de Rugosidad Internacional (IRI)*”

---

<sup>1</sup> Mediante Trámite Documentario N° 2023-25748335-LIMA.

<sup>2</sup> Mediante Trámite Documentario N° 2023-25931857-LIMA.

<sup>3</sup> Para la emisión del presente Pronunciamento se utilizará la numeración establecida en el pliego absolutorio en versión PDF.

## 2. CUESTIONAMIENTOS

### Cuestionamiento Único

Respecto al “Índice de Rugosidad Internacional (IRI)”

El participante **SACYR OPERACIÓN Y SERVICIOS PERÚ SAC** cuestionó la absolución de las consultas u observaciones N° 55, N° 65 y N° 67, señalando en su solicitud de elevación lo siguiente:

- **Consulta u Observación N° 55:**

*“Referente al indicador IRI característico en periodo de servicio, según indica las presentes TDR el IRI de la Conservación Rutinaria debe ser igual o menor que 4.3 m/km en los tramos de conservación rutinaria I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, los cuales no contemplan intervenciones del tipo mantenimiento periódico y/o mejoramiento, por el contrario solo actividades del tipo conservación 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 a reparaciones menores en las cuales indica “...siempre que estos tengan carácter puntual o localizado y no comprometen 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.**

*Fuente: MANUAL DE CARRETERAS, MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN VIAL R.D. N° 08-2014-MTC/14.*

*Una de las principales actividades que corresponden a la conservación rutinaria es 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.**

*Fuente: MANUAL DE CARRETERAS, MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN VIAL R.D. N° 08-2014-MTC/14.*

*Como complemento a lo indicado en los puntos 1, 2 y 3, estos contratos de servicios son periódicamente contratados por la entidad con la finalidad de preservar el estado funcional de las vías del país, de acuerdo a lo descrito en tus términos de referencia.*

*Se entiende como contratos de “Ejecución Única” como aquellos que se ejecutan en un solo acto y que se agota su finalidad. Concepto que no corresponde a los servicios similares en mención.*

*Por ello, consideramos que el comité de selección presenta una contradicción respecto a este punto que contraviene con lo descrito en las bases estándar.*

*Como fundamento tangible y demostrable a la contratación y/o incorrecta interpretación del servicio de Conservación y/o Mantenimiento Rutinario por el comité de selección, presentamos a continuación 2 antecedentes que diversos comités de selección de la misma entidad, con procesos de similar finalidad, y con suficiente expertise en temas de conservación de carreteras, han fallado a favor confirmando retirar del Nivel de servicio el indicados IRI en los tramos donde no se va a intervenir a nivel de Conservación periódica, considerando que las actividades a nivel de mantenimiento rutinario no aportan a la mejora de este parámetro.*

*(...)*

*Si bien los pliegos de absolución de consultas y observaciones de los procesos de selección así como los pronunciamientos emitidos por el OSCE no tienen un carácter vinculante para futuros procesos, se debe tener en consideración que los servicios descritos están constituidos con igual o mayores características al proceso de selección de la referencia (conservación rutinaria, conservación periódica y conservación periódica de puentes), otorgando un marco general sobre la aplicación del concepto de ejecución periódica en estos contratos.” (El subrayado y resaltado es agregado)*

- **Consulta u Observación N° 65:**

*“En aplicación a los Principios que rigen las contrataciones del Estado 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 a 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.*

**Se solicita definir a qué singularidades se hace referencia, adicionales a las definidas por la supervisión durante la ejecución del servicio. Esto considerando que esta información es crítica para la elaboración de la propuesta económica correspondiente.**

*A continuación presentamos un antecedente de otro comité de selección de la misma entidad, en un proceso de similar finalidad, donde han fallado a favor confirmando que, no habrá exigencia sobre el cumplimiento del IRI en tramos que incluyan: singularidades, puntos críticos, hundimientos, alteraciones del perfil longitudinal de la carretera que incrementen el IRI y no provengan de deficiencias constructivas atribuibles al contratista conservador, intersecciones con otras vías, puentes, pozos de inspección, resaltos (gibas), badenes, tachas, sumideros, buzones, cruces ferroviarios, resonadores, curvas de vuelta, curvas de inflexión tipo “s”, curvas verticales sucesivas de longitud corta y en sectores con curvas verticales y horizontales.*

*(...)*

*Si bien los pliegos de absolución de consultas y observaciones de los procesos de selección así como los pronunciamientos emitidos por el OSCE no tienen un carácter vinculante para futuros procesos, se debe tener en consideración que los servicios descritos están constituidos con igual o mayores características al proceso de selección de la referencia (conservación rutinaria, conservación periódica y conservación periódica de puentes).” (El subrayado y resaltado es agregado)*

- **Consulta u Observación N° 67:**

**“Referente al indicador IRI característico para conservación periódica, según indica los presentes TDR el IRIC de la Conservación Periódica debe ser igual o menor que 3.5 m/km en el tramo XI lo que resulta contradictorio** según el MANUAL DE CARRETERAS, MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN VIAL R.D. N° 08-2014-MTC/14, ya que el nivel de servicio exigido corresponde siempre y cuando se ejecute obra y no se encuentre en servicio como es el caso, como se muestra en el cuadro a continuación:

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

3a. Niveles de servicio para: CALZADA (Tratamiento Superficial)		Nivel de Servicio Tipo de Vía				
Parámetro	Medida	Autopista 1ª clase	Autopista 2ª clase	Carretera 1ª clase	Carretera 2ª Clase	Carretera 3ª Clase
		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 <sub>c</sub> (1)
Rugosidad Obra con Recapa Asfáltica	Rugosidad característica del tramo (TSB con Recapa Asfáltica)	-	-	-	-	3.5 IRI <sub>c</sub> (1)
<b>Rugosidad Período de Servicio</b>	<b>Rugosidad característica del tramo (TSB Período de Servicio)</b>	-	-	-	-	<b>4.3 IRI<sub>c</sub> (1)</b>
Fricción Superficial	Coefficiente 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<sub>c</sub> característica (IRI<sub>c</sub>), a la confiabilidad de 70%

IRI<sub>c</sub> = IRI<sub>s</sub> + 0.524 x ds

IRI<sub>s</sub> = 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 HDPM, 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

**Fuente: MANUAL DE CARRETERAS, MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN VIAL R.D. N° 08-2014-MTC/14.**

Según el MANUAL DE CARRETERAS, MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN VIAL R.D. N° 08-2014-MTC/14, para el nivel de servicio a aplicar para tramos en período de servicio es de 4.3 m/km.

Consideramos la ejecución de la conservación periódica tiene como alcance solo la actividad de micropavimento y no otras actividades que permitan la mejora de este parámetro (IRI) **resultaría imposible alcanzar el nivel de servicio solicitado en tramos donde el IRI actual sea mayor que 3.5 m/km.**” (El subrayado y resaltado es agregado)

## Pronunciamiento

Al respecto, considerando la afinidad entre las consultas u observaciones antes señaladas, a fin de desarrollar el análisis correspondiente, se abordará el cuestionamiento en los siguientes **tres (3) extremos**:

### a) **Consulta u Observación N° 55:**

A través de la consulta u observación N° 55, se solicitó a la Entidad suprimir la exigencia del Índice de Rugosidad Internacional (IRI) de los niveles de servicio relativos a la conservación rutinaria, debido a que una de sus actividades sería el “parchado superficial”; el cual generaría efectos negativos sobre dicho índice. Ante lo cual, la Entidad no confirmó lo solicitado, debido a que la actividad de “parchado superficial”, no sería ni la única ni la principal actividad contenida en la conservación rutinaria; por lo que confirma que la medición del IRI en los Tramos I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X y XI, será de acuerdo a los términos de referencia.

Posteriormente, el recurrente formuló cuestionamiento a fin que la Entidad suprima la exigencia del Índice de Rugosidad Internacional (IRI) de los Tramos I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX y X, debido a que los mismos estarían referidos a la conservación rutinaria; considerando que las actividades a nivel de mantenimiento rutinario no aportaría a la mejora de este parámetro.

En virtud del aspecto cuestionado, mediante el Informe N° 013-2023-MTC/20.13.1-CMCO-DHPT-JLSP<sup>4</sup>, la Entidad señaló lo siguiente:

*“Primero se precisa que el Área Usuaría no está vulnerando los Principios que rigen las contrataciones del Estado, (...).*

*Al respecto, conforme a lo señalado por el solicitante, el presente servicio solo ha contemplado dentro de sus alcances las siguientes intervenciones:*

- ✓ *Conservación Rutinaria (CR) para los tramos I, III, V, VI, VII, VIII, IX, X y subtramo II.1.*
- ✓ *Conservación Rutinaria (CR) en zonas urbanas para el subtramo II.2.*
- ✓ *Conservación Rutinaria (CR) para los subtramos IV.1, IV.2 y IV.3.*
- ✓ *Conservación Rutinaria Antes de la Conservación Periódica (CRACP) para el tramo XI.*
- ✓ *Conservación Rutinaria Después de la Conservación Periódica (CRDCP) para el tramo XI.*
- ✓ *Conservación Periódica (CP) para el tramo XI.*

*Asimismo, conforme a lo señalado por el solicitante, las actividades de Conservación Rutinaria (CR) se encuentran dentro del marco técnico dado en el numeral 1.18 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, 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, 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*

<sup>4</sup> Ingresado mediante Trámite Documentario N° 2023-25931857-LIMA, de fecha 4 de diciembre de 2023.

*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.*

*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 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, más no recuperarlos o mejorarlos que si lo hacen las actividades de Conservación Periódica.*

*De lo planteado en la consulta / observación N°55 por el participante SACYR OPERACIÓN Y SERVICIOS PERÚ S.A.C. - SAOPSE PERÚ S.A.C, indica que “las actividades de conservación rutinaria no contribuyen 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, se reformulará el análisis respecto de la consulta / observación N°55, en aplicación a los Principios que rigen las contrataciones del Estado 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 a cumplimiento de los fines, metas y objetivos de la Entidad; y*
- 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. Manual de Mantenimiento o Conservación Vial, aprobado por RD N°08-2014- MTC/20, de fecha 27.03.2014.*
- (...)*

Del cuadro comparativo, podemos determinar lo siguiente:

- i) Para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo I:

<b>IRI característico (m/km)</b>	
<b>TDR</b>	<b>Manual de Conservación</b>
Máx. 4.3	Máx. 3.5

De ello, se tiene que los valores de IRIc de los TDR es mayor a los establecidos 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 I, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”.**

- ii) Para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo II.1:

<b>IRI característico (m/km)</b>	
<b>TDR</b>	<b>Manual de Conservación</b>
Máx. 4.3	Máx. 3.5

De ello, se tiene que los valores de IRIc de los TDR es mayor a los establecidos 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 II.1, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”.**

- iii) Para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo II.2:

<b>IRI característico (m/km)</b>	
<b>TDR</b>	<b>Manual de Conservación</b>
Máx. 4.3	Máx. 3.5

De ello, se tiene que los valores de IRIc de los TDR es mayor a los establecidos 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 II.2, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”.**

- iv) Para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo III:

<b>IRI característico (m/km)</b>
----------------------------------



<b>TDR</b>	<b>Manual de Conservación</b>
Máx. 4.3	Máx. 3.5

*De ello, se tiene que los valores de IRIc de los TDR es mayor a los establecidos 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 III, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”.***

v) Para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo IV.1:

<b>IRI característico (m/km)</b>	
<b>TDR</b>	<b>Manual de Conservación</b>
Máx. 4.3	Máx. 3.5

*De ello, se tiene que los valores de IRIc de los TDR es mayor a los establecidos 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 IV.1, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”.***

vi) Para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo IV.2:

<b>IRI característico (m/km)</b>	
<b>TDR</b>	<b>Manual de Conservación</b>
Máx. 4.3	Máx. 3.5

*De ello, se tiene que los valores de IRIc de los TDR es mayor a los establecidos 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 IV.2, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”.***

vii) Para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo IV.3:

<b>IRI característico (m/km)</b>	
<b>TDR</b>	<b>Manual de Conservación</b>
Máx. 4.3	Máx. 3.5

*De ello, se tiene que los valores de IRIc de los TDR es mayor a los establecidos 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 IV.3, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”.**

viii) Para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo V:

<b>IRI característico (m/km)</b>	
<b>TDR</b>	<b>Manual de Conservación</b>
Máx. 4.3	Máx. 3.5

De ello, se tiene que los valores de IRIc de los TDR es mayor a los establecidos 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 V, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”.**

ix) Para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo VI:

<b>IRI característico (m/km)</b>	
<b>TDR</b>	<b>Manual de Conservación</b>
Máx. 4.3	Máx. 3.5

De ello, se tiene que los valores de IRIc de los TDR es mayor a los establecidos 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 VI, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”.**

x) Para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo VII:

<b>IRI característico (m/km)</b>	
<b>TDR</b>	<b>Manual de Conservación</b>
Máx. 4.3	Máx. 3.5

De ello, se tiene que los valores de IRIc de los TDR es mayor a los establecidos 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 VII, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”.**

xi) Para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo VIII:

<b>IRI característico (m/km)</b>	
<b>TDR</b>	<b>Manual de Conservación</b>
Máx. 4.3	Máx. 3.5

De ello, se tiene que los valores de IRIc de los TDR es mayor a los establecidos 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 VIII, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”.**

xii) Para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo IX:

<b>IRI característico (m/km)</b>	
<b>TDR</b>	<b>Manual de Conservación</b>
Máx. 4.3	Máx. 3.5

De ello, se tiene que los valores de IRIc de los TDR es mayor a los establecidos 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 IX, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”.**

xiii) Para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo X:

<b>IRI característico (m/km)</b>	
<b>TDR</b>	<b>Manual de Conservación</b>
Máx. 4.3	Máx. 3.5

De ello, se tiene que los valores de IRIc de los TDR es mayor a los establecidos 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 X, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”.**

(El subrayado y resaltado es nuestro)

Asimismo, adjunto al informe técnico, la Entidad remitió el siguiente Anexo del Informe Técnico<sup>5</sup>, mediante el cual señaló lo siguiente:

<sup>5</sup> Ingresado mediante Trámite Documentario N° 2023-25931857-LIMA, de fecha 4 de diciembre de 2023.

Realizada la ampliación de fundamentos de absolución de consultas del cuestionamiento a la c/o N° 55, **se adiciona el presente anexo al informe técnico anterior, a fin de indicar todos los extremos del requerimiento que estarían sujetos a modificación, con ocasión de lo decidido por el área usuaria, en relación a lo dispuesto en el Informe N° 013-2023-MTC/20.13.1-CMCO-DHPT-JLSP:**

- i) Siendo que el IRI característico no será considerado para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo I, en el cuadro Niveles de servicio del 4.4.1.1 “Conservación Rutinaria”, se suprime el siguiente contenido:

Variable	Indicador	Forma de Medición	Tolerancia
	Baches (Huecos)	Visual	0% Máximo
	IRIc	Instrumental	≤ 4.3 m/km

Por ello el factor de peso del indicador “IRIc” de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el tramo I, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”; modificando el cuadro Planilla de relevamiento y cálculo del nivel de servicio del acápite 4.4.1.1 “Conservación Rutinaria” de la siguiente manera:

VARIABLE	INDICADOR	SECTORES										Número de sectores con fallas (1)	Factor de peso (2)	Porcentaje de incumplimiento (3) = (1) x (2) / 10
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
Calzada	Baches, reparaciones o parchados, piel de cocodrilo, deformación por deficiencia estructural, ahuellamiento, peladura y desprendimientos.												25 30	
	1mm<Fisura<3 mm, Fisura > 3 mm)												8 13	
	IRIc	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	

- ii) Siendo que el IRI característico no será considerado para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo II.1, en el cuadro Niveles de servicio del 4.4.2.1.1 “Conservación Rutinaria”, se suprime el siguiente contenido:

Variable	Indicador	Forma de Medición	Tolerancia
	Baches (Huecos)	Visual	0% Máximo
	IRIc	Instrumental	≤ 4.3 m/km

Por ello el factor de peso del indicador “IRIc” de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el tramo II.1, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”; modificando el cuadro Planilla de relevamiento y cálculo del nivel de servicio del acápite 4.4.2.1.1 “Conservación Rutinaria” de la siguiente manera:

VARIABLE	INDICADOR	SECTORES										Número de sectores con fallas (1)	Factor de peso (2)	Porcentaje de incumplimiento (3) = (1) x (2) / 10
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
Calzada	Baches, reparaciones o parchados, piel de cocodrilo, deformación por deficiencia estructural, ahuellamiento, peladura y desprendimientos.												25	29
	1mm<Fisura<3 mm, Fisura > 3 mm)												7	11
	IRIe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-

iii) Siendo que el IRI característico no será considerado para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo II.2, en el cuadro Niveles de servicio del 4.4.2.2.1 “Conservación Rutinaria”, se suprime el siguiente contenido:

Variable	Indicador	Forma de Medición	Tolerancia
...			
	Baches (Huecos)	Visual	0% Máximo
	IRIe	Instrumental	≤ 4.3 m/km

Por ello el factor de peso del indicador “IRIc” de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el tramo II.2, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”; modificando el cuadro Planilla de relevamiento y cálculo del nivel de servicio del acápite 4.4.2.2.1 “Conservación Rutinaria” de la siguiente manera:

VARIABLE	INDICADOR	SECTORES										Número de sectores con fallas (1)	Factor de peso (2)	Porcentaje de incumplimiento (3) = (1) x (2) / 10
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
Calzada	Baches, reparaciones o parchados, piel de cocodrilo, deformación por deficiencia estructural, ahuellamiento, peladura y desprendimientos.												30	35
	1mm<Fisura<3 mm, Fisura > 3 mm)												8	13
	IRIe												10	

iv) Siendo que el IRI característico no será considerado para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo III, en el cuadro Niveles de servicio del 4.4.3.1 “Conservación Rutinaria”, se suprime el siguiente contenido:

Variable	Indicador	Forma de Medición	Tolerancia
...			
	Baches (Huecos)	Visual	0% Máximo
	IRIe	Instrumental	≤ 4.3 m/km

Por ello el factor de peso del indicador “IRIc” de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el tramo III, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”; modificando el cuadro Planilla de relevamiento y cálculo del nivel de servicio del acápite 4.4.3.1 “Conservación Rutinaria” de la siguiente manera:

VARIABLE	INDICADOR	SECTORES										Número de sectores con fallas (1)	Factor de peso (2)	Porcentaje de incumplimiento (3) = (1) x (2) / 10
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
Calzada	Baches, reparaciones o parchados, piel de cocodrilo, deformación por deficiencia estructural, ahuellamiento, peladura y desprendimientos.												25 29	
	1mm<Fisura<3 mm, Fisura > 3 mm)												7 11	
	IRIc												8	

- v) Siendo que el IRI característico no será considerado para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo IV.1, en el cuadro Niveles de servicio del 4.4.4.1.1 “Conservación Rutinaria”, se suprime el siguiente contenido:

Variable	Indicador	Forma de Medición	Tolerancia
		...	
	Baches (Huecos)	Visual	0% Máximo
	IRIc	Instrumental	≤ 4.3 m/km

Por ello el factor de peso del indicador “IRIc” de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el tramo IV.1, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”; modificando el cuadro Planilla de relevamiento y cálculo del nivel de servicio del acápite 4.4.4.1.1 “Conservación Rutinaria” de la siguiente manera:

VARIABLE	INDICADOR	SECTORES										Número de sectores con fallas (1)	Factor de peso (2)	Porcentaje de incumplimiento (3) = (1) x (2) / 10
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
Calzada	Baches, reparaciones o parchados, piel de cocodrilo, deformación por deficiencia estructural, ahuellamiento, peladura y desprendimientos.												25 30	
	1mm<Fisura<3 mm, Fisura > 3 mm)												8 13	
	IRIc												10	

- vi) Siendo que el IRI característico no será considerado para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo IV.2, en el cuadro Niveles de servicio del 4.4.4.2.1 “Conservación Rutinaria”, se suprime el siguiente contenido, se suprime:

Variable	Indicador	Forma de Medición	Tolerancia
----------	-----------	-------------------	------------

...		
Baches (Huecos)	Visual	0% Máximo
IRIc	Instrumental	≤ 4.3 m/km

Por ello el factor de peso del indicador “IRIc” de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el tramo IV.2, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”; modificando el cuadro Planilla de relevamiento y cálculo del nivel de servicio del acápite 4.4.4.2.1 “Conservación Rutinaria” de la siguiente manera:

VARIABLE	INDICADOR	SECTORES										Número de sectores con fallas (1)	Factor de peso (2)	Porcentaje de incumplimiento (3) = (1) x (2) / 10
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
Calzada	Baches, reparaciones o parchados, piel de cocodrilo, deformación por deficiencia estructural, ahuellamiento, peladura y desprendimientos.												25 30	
	1mm<Fisura<3 mm, Fisura > 3 mm)												8 13	
	IRIc												10	

vii) Siendo que el IRI característico no será considerado para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo IV.3, en el cuadro Niveles de servicio del 4.4.4.3.1 “Conservación Rutinaria”, se suprime el siguiente contenido:

Variable	Indicador	Forma de Medición	Tolerancia
...			
	Baches (Huecos)	Visual	0% Máximo
	IRIc	Instrumental	≤ 4.3 m/km

Por ello el factor de peso del indicador “IRIc” de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el tramo IV.3, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”; modificando el cuadro Planilla de relevamiento y cálculo del nivel de servicio del acápite 4.4.4.3.1 “Conservación Rutinaria” de la siguiente manera:

VARIABLE	INDICADOR	SECTORES										Número de sectores con fallas (1)	Factor de peso (2)	Porcentaje de incumplimiento (3) = (1) x (2) / 10
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
Calzada	Baches, reparaciones o parchados, piel de cocodrilo, deformación por deficiencia estructural, ahuellamiento, peladura y desprendimientos.												25 30	
	1mm<Fisura<3 mm, Fisura > 3 mm)												8 13	
	IRIc												10	

viii) Siendo que el IRI característico no será considerado para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo V, en el cuadro Niveles de servicio del 4.4.5.1 “Conservación Rutinaria”, se suprime el siguiente contenido:

Variable	Indicador	Forma de Medición	Tolerancia
...			
	Baches (Huecos)	Visual	0% Máximo
	IRIc	Instrumental	≤ 4.3 m/km

Por ello el factor de peso del indicador “IRIc” de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el tramo V, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”; modificando el cuadro Planilla de relevamiento y cálculo del nivel de servicio del acápite 4.4.5.1 “Conservación Rutinaria” de la siguiente manera:

VARIABLE	INDICADOR	SECTORES										Número de sectores con fallas (1)	Factor de peso (2)	Porcentaje de incumplimiento (3) = (1) x (2) / 10
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
Calzada	Baches, reparaciones o parchados, piel de cocodrilo, deformación por deficiencia estructural, ahuellamiento, peladura y desprendimientos.												20 24	
	1mm<Fisura<3 mm, Fisura > 3 mm)												7 11	
	IRIc												8	

ix) Siendo que el IRI característico no será considerado para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo VI, en el cuadro Niveles de servicio del 4.4.6.1 “Conservación Rutinaria”, se suprime el siguiente contenido:

Variable	Indicador	Forma de Medición	Tolerancia
...			
	Baches (Huecos)	Visual	0% Máximo
	IRIc	Instrumental	≤ 4.3 m/km

Por ello el factor de peso del indicador “IRIc” de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el tramo VI, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”; modificando el cuadro Planilla de relevamiento y cálculo del nivel de servicio del acápite 4.4.6.1 “Conservación Rutinaria” de la siguiente manera:



VARIABLE	INDICADOR	SECTORES										Número de sectores con fallas (1)	Factor de peso (2)	Porcentaje de incumplimiento (3) = (1) x (2) / 10
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
Calzada	Baches, reparaciones o parchados, piel de cocodrilo, deformación por deficiencia estructural, ahuellamiento, peladura y desprendimientos.												25 29	
	1mm<Fisura<3 mm, Fisura > 3 mm)												7 11	
	IRI <sub>e</sub>												8	

- x) Siendo que el IRI característico no será considerado para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo VII, en el cuadro Niveles de servicio del 4.4.7.1 “Conservación Rutinaria”, se suprime el siguiente contenido, se suprime:

Variable	Indicador	Forma de Medición	Tolerancia
...			
	Baches (Huecos)	Visual	0% Máximo
	IRI <sub>e</sub>	Instrumental	≤ 4.3 m/km

Por ello el factor de peso del indicador “IRI<sub>e</sub>” de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el tramo VII, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”; modificando el cuadro Planilla de relevamiento y cálculo del nivel de servicio del acápite 4.4.7.1 “Conservación Rutinaria” de la siguiente manera:

VARIABLE	INDICADOR	SECTORES										Número de sectores con fallas (1)	Factor de peso (2)	Porcentaje de incumplimiento (3) = (1) x (2) / 10
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
Calzada	Baches, reparaciones o parchados, peladura y desprendimientos.												20 24	
	1mm<Fisura<3 mm, Fisura > 3 mm)												7 11	
	IRI <sub>e</sub>												8	

- xi) Siendo que el IRI característico no será considerado para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo VIII, en el cuadro Niveles de servicio del 4.4.8.1 “Conservación Rutinaria”, se suprime el siguiente contenido:

Variable	Indicador	Forma de Medición	Tolerancia
...			
	Baches (Huecos)	Visual	0% Máximo
	IRI <sub>e</sub>	Instrumental	≤ 4.3 m/km

Por ello el factor de peso del indicador “IRI<sub>e</sub>” de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el tramo VIII, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio

para la variable “CALZADA”; modificando el cuadro *Planilla de relevamiento y cálculo del nivel de servicio del acápite 4.4.8.1 “Conservación Rutinaria”* de la siguiente manera:

VARIABLE	INDICADOR	SECTORES										Número de sectores con fallas (1)	Factor de peso (2)	Porcentaje de incumplimiento (3) = (1) x (2) / 10
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
Calzada	Baches, reparaciones o parchados, peladura y desprendimientos.												20 24	
	1mm<Fisura<3 mm, Fisura > 3 mm)												7 11	
	IRIc												8	

xii) Siendo que el IRI característico no será considerado para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo IX, en el cuadro *Niveles de servicio del 4.4.9.1 “Conservación Rutinaria”*, se suprime el siguiente contenido:

Variable	Indicador	Forma de Medición	Tolerancia
		...	
	Baches (Huecos)	Visual	0% Máximo
	IRIc	Instrumental	≤ 4.3 m/km

Por ello el factor de peso del indicador “IRIc” de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el tramo IX, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”; modificando el cuadro *Planilla de relevamiento y cálculo del nivel de servicio del acápite 4.4.9.1 “Conservación Rutinaria”* de la siguiente manera:

VARIABLE	INDICADOR	SECTORES										Número de sectores con fallas (1)	Factor de peso (2)	Porcentaje de incumplimiento (3) = (1) x (2) / 10
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
Calzada	Baches, reparaciones o parchados, peladura y desprendimientos.												20 24	
	1mm<Fisura<3 mm, Fisura > 3 mm)												7 11	
	IRIc												8	

xiii) Siendo que el IRI característico no será considerado para la Conservación Rutinaria (CR) del tramo X, en el cuadro *Niveles de servicio del 4.4.10.1 “Conservación Rutinaria”*, se suprime el siguiente contenido, se suprime:

Variable	Indicador	Forma de Medición	Tolerancia
		...	
	Baches (Huecos)	Visual	0% Máximo
	IRIc	Instrumental	≤ 4.3 m/km

Por ello el factor de peso del indicador “IRIc” de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el tramo X, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio

para la variable “CALZADA”; modificando el cuadro *Planilla de relevamiento y cálculo del nivel de servicio del acápite 4.4.10.1 “Conservación Rutinaria”* de la siguiente manera:

VARIABLE	INDICADOR	SECTORES										Número de sectores con fallas (1)	Factor de peso (2)	Porcentaje de incumplimiento (3) = (1) x (2) / 10
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
Calzada	Baches, reparaciones o parchados, peladura y desprendimientos.												20 24	
	1mm<Fisura<3 mm, Fisura > 3 mm)												7 11	
	IRI <sup>6</sup>												8	

(El subrayado y resaltado es nuestro)

Es así que mediante el citado informe, el área usuaria de la Entidad, como mejor conocedora de sus necesidades<sup>6</sup>, brindó mayores alcances por los cuales ha admitido lo solicitado por el recurrente y, en consecuencia, dispone que el “IRI característico” no será considerado como indicador para la conservación rutinaria de los Tramos I, II.1, II.2, III, IV.1, IV.2, IV.3, V, VI, VII, VIII, IX y X. En consecuencia, disponen la modificación de diversos extremos del requerimiento, a fin que guarden congruencia con lo determinado en los referidos informes técnicos.

Dicho lo anterior, cabe precisar que el Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado no posee calidad de perito técnico respecto de la pertinencia de establecer determinadas características técnicas del requerimiento, por lo cual, solicitó información a la Entidad, la cual emitió el referido informe técnico; el cual posee carácter de declaración jurada y está sujeto a rendición de cuentas.

En ese sentido, considerado que la pretensión del recurrente estaría orientada a que se suprima la exigencia del Índice de Rugosidad Internacional (IRI) de los Tramos relativos a la conservación rutinaria y en la medida que la Entidad mediante su informe posterior ha admitido suprimir dicha exigencia, este Organismo Técnico Especializado ha decidido **ACOGER** el presente cuestionamiento.

En tal sentido, considerando lo indicado en el informe técnico de la Entidad y en atención a la integración definitiva de las Bases, se implementarán las siguientes disposiciones:

- **Se adecuará** el contenido de las Bases Integradas Definitivas, conforme a lo indicado en el Anexo del Informe Técnico.

<sup>6</sup> 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.

- **Cabe precisar que**, se deberá dejar sin efecto todo extremo de las Bases y el Pliego que se opongan a la presente disposición.

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, el pliego absolutorio y **el informe técnico**, 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.

**b) Consulta u Observación N° 65:**

A través de la consulta u observación N° 65 se solicitó a la Entidad que se sirvan confirmar que no exigiría el cumplimiento del “Índice de Rugosidad Internacional (IRI)” en aquellos tramos que incluyan “singularidades, puntos críticos, hundimientos, alteraciones del perfil longitudinal de la carretera que incrementen el IRI y no provengan de deficiencias constructivas atribuibles al contratista conservador, intersecciones con otras vías, puentes, pozos de inspección, resaltos (gibas), badenes, tachas, sumideros, buzones, cruces ferroviarios, resonadores, curvas de vuelta, curvas de inflexión tipo “S”, curvas verticales sucesivas de longitud corta y en sectores con curvas verticales y horizontales”. Ante lo cual, la Entidad no confirmó lo solicitado y aclaró que la evaluación y medición del IRI, se realizará de acuerdo a lo establecido en el requerimiento; en tanto que establece cuales son las singularidades que serán definidas por el Supervisor. Asimismo, aclara que, de la medición del IRI se excluirán aquellas medidas que sean afectadas por las singularidades.

Posteriormente, el recurrente formuló cuestionamiento a fin que, la Entidad defina claramente cuáles serían las singularidades “adicionales a las definidas por la Supervisión” en el acápite 3.1.4 del requerimiento, debido a que dicha información resultaría crítica para la elaboración de la oferta económica.

En virtud del aspecto cuestionado, mediante el Informe N° 013-2023-MTC/20.13.1-CMCO-DHPT-JLSP<sup>7</sup>, la Entidad señaló lo siguiente:

*“Primero se precisa que el Área Usuaria no está vulnerando los Principios que rigen las contrataciones del Estado (...).*

*Respecto a la solicitud del participante, **se precisa que para el presente Servicio se ha establecido en “Evaluación y medición del Índice de Rugosidad Internacional (IRI) y textura”, del literal a) del numeral 3.1.4, lo siguiente:***

<sup>7</sup> Ingresado mediante Trámite Documentario N° 2023-25931857-LIMA, de fecha 4 de diciembre de 2023.

“(…)

Las mediciones se realizará en toda la longitud de los tramos indicados en el presente TDR (considerando ruta, ubicación inicio – fin y superficie de rodadura), por ambas huellas, obteniendo medidas cada 20m, en los cuales se excluirán las medidas afectadas por las singularidades. Luego éstas se promediarán con el fin de obtener las mediciones de IRI cada 200 m para los relevamientos de información. Para la obtención del IRIc, se hará el cálculo de la desviación estándar con los datos cada 20 m de acuerdo al Manual de Carreteras: Mantenimiento o Conservación Vial.

Se entiende por singularidades, a todas aquellas alteraciones del perfil longitudinal de la carretera que incrementen el IRI y no provengan de deficiencias constructivas, como pueden ser intersecciones con otras vías, puentes, pozos de inspección, resaltos (o gibas), badenes, tachas, sumideros, buzones, cruces ferroviarios, resonadores, curvas de vuelta, curvas de inflexión tipo “s”, curvas verticales sucesivas de longitudes cortas y en sectores con curvas verticales y horizontales, entre otros, los cuales serán definidos por el Supervisor.

(…)”

En ese sentido, No se acoge, ratificando lo indicado en la absolución de la consulta que señala: (…)

En la cual se indicó:

- ✓ Las singularidades que serán definidos por el Supervisor.
- ✓ Se excluirán las medidas afectadas por las singularidades.
- ✓ Se debe cumplir lo establecido en los términos de referencia.

Lo cual es coherente con lo establecido en “Evaluación y medición del Índice de Rugosidad Internacional (IRI) y textura.” del literal a) del numeral 3.1.4. de los términos de referencia.

Siendo que en dicho numeral se indicó que, se entiende por singularidades, a todas aquellas alteraciones del perfil longitudinal de la carretera que incrementen el IRI y no provengan de deficiencias constructivas, estableciendo que puede ser singularidades: intersecciones con otras vías, puentes, pozos de inspección, resaltos (o gibas), badenes, tachas, sumideros, buzones, cruces ferroviarios, resonadores, curvas de vuelta, curvas de inflexión tipo “s”, curvas verticales sucesivas de longitudes cortas y en sectores con curvas verticales y horizontales entre otros, los cuales serán definidas por el supervisor.

En cuanto a los puntos críticos, hundimientos y alteraciones del perfil longitudinal de la carretera que incrementen el IRI y no provengan de deficiencias constructivas atribuibles al contratista conservador que indica en la consulta, sí pueden considerarse como singularidades. Para ello el supervisor es quien define las singularidades que alteren el perfil longitudinal de la carretera que incrementen el IRI y no provengan de deficiencias constructivas, los cuales deben ser excluidos, según lo establecido en el título: Evaluación y medición del Índice de Rugosidad Internacional (IRI) y textura, del literal a), y numeral 3.1.4. de los términos de referencia.

Finalmente se precisa no se ha establecido en los términos de referencia que “no habrá exigencia sobre el cumplimiento del IRI en tramos que incluyan; singularidades, puntos críticos, hundimientos, alteraciones del perfil longitudinal de la carretera que incrementen el IRI y no provengan de deficiencias constructivas atribuibles al contratista conservador, intersecciones

*con otras vías, puentes, pozos de inspección, resaltos (gibas), badenes, tachas, sumideros, buzones, cruces ferroviarios, resonadores, curvas de vuelta, curvas de inflexión tipo *¿s¿*, curvas verticales sucesivas de longitud corta y en sectores con curvas verticales y horizontales”. **Aclarando que se ha establecido que en la medición del IRI se excluirán las medidas afectadas por las singularidades.”***

(El subrayado y resaltado es nuestro)

Es así que mediante el citado informe, el área usuaria de la Entidad, como mejor conocedora de sus necesidades<sup>8</sup>, brindó mayores alcances por los cuales se ha ratificado en denegar el extremo solicitado, toda vez que no admite que se excluya la exigencia del Índice de Rugosidad Internacional (IRI) en los tramos que incluyan singularidades; sino que, por el contrario, aclara que sí se exigiría el IRI en dichos tramos y se excluirán aquellas medidas afectadas por las referidas singularidades, conforme a lo establecido en el acápite 3.1.4 del requerimiento.

Asimismo, se ratificó en que pueden ser singularidades, entre otros, los siguientes: intersecciones con otras vías, puentes, pozos de inspección, resaltos (o gibas), badenes, tachas, sumideros, buzones, cruces ferroviarios, resonadores, curvas de vuelta, curvas de inflexión tipo “s”, curvas verticales sucesivas de longitudes cortas y en sectores con curvas verticales y horizontales; los cuales deben ser definidos por el Supervisor.

Por otra parte, en cuanto a los puntos críticos, hundimientos y alteraciones del perfil longitudinal de la carretera que incrementen el IRI y no provengan de deficiencias constructivas atribuibles al contratista conservador, la Entidad aclara que sí podrían considerarse por el Supervisor como singularidades adicionales a las establecidas en el acápite 3.1.4 del requerimiento.

Dicho lo anterior, cabe precisar que el Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado no posee la calidad de perito técnico respecto de la pertinencia de las características técnicas del requerimiento, por lo cual, solicitó información a la Entidad, la cual emitió el referido informe técnico; el cual posee carácter de declaración jurada y está sujeto a rendición de cuentas.

En ese sentido, considerado que la pretensión del recurrente estaría orientada a que se defina claramente cuáles serían las singularidades “adicionales a las definidas por la Supervisión” en el acápite 3.1.4 del requerimiento y en la medida que la Entidad mediante su informe posterior ha aclarado dicho supuesto, este Organismo Técnico Especializado ha decidido **ACOGER PARCIALMENTE** el presente cuestionamiento.

En tal sentido, considerando lo indicado en el informe técnico de la Entidad y en atención a la integración definitiva de las Bases, se implementarán las siguientes disposiciones:

---

<sup>8</sup> 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.

- **Se deberá tener en cuenta** el contenido del Informe 013-2023-MTC/20.13.1-CMCO-DHPT-JLSP.

N°

- **Cabe precisar que**, se deberá dejar sin efecto todo extremo de las Bases y el Pliego que se opongan a la presente disposición.

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, el pliego absolutorio y **el informe técnico**, 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.

**c) Consulta u Observación N° 67:**

A través de la consulta u observación N° 67 se solicitó a la Entidad que se sirvan suprimir la exigencia del “Índice de Rugosidad Internacional (IRI)” de los niveles de servicio relativos a la conservación periódica del Tramo XI o, caso contrario, se sirvan confirmar que no se consideraría la exigencia del IRI en los sectores que no cumplan con el nivel de servicio previo a la ejecución de la conservación periódica. Ante lo cual, la Entidad acoge parcialmente y decide suprimir algunos extremos del acápite 4.4.11.2 del requerimiento; sin embargo, no confirmó lo solicitado; por lo que confirma que la medición del IRI en los Tramos I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X y XI, será de acuerdo a los términos de referencia.

Posteriormente, el recurrente formuló cuestionamiento a fin de que la Entidad suprima la exigencia del “Índice de Rugosidad Internacional característico (IRIc) ” del Tramo XI, debido a que el índice consignado en el requerimiento no se condice con el Manual de Carreteras, Mantenimiento y Conservación Vial, contenido en la R.D. N° 08-2014-MTC/14.

En virtud del aspecto cuestionado, mediante el Informe 013-2023-MTC/20.13.1-CMCO-DHPT-JLSP<sup>9</sup>, la Entidad señaló lo siguiente:

N°

---

<sup>9</sup> Ingresado mediante Trámite Documentario N° 2023-25931857-LIMA, de fecha 4 de diciembre de 2023.

*“Primero se precisa que el Área Usaria no está vulnerando los Principios que rigen las contrataciones del Estado, tales como:*

- i. Libertad de Concurrencia, puesto que se promueve el libre acceso y participación de los proveedores, sin adoptar prácticas que limiten o afecten la libre concurrencia de proveedores;*
- ii. Igualdad de Trato, puesto que no se evidencia la existencia de privilegios, ventajas o prerrogativas a favor de algún proveedor menos un trato discriminatorio a alguno de los proveedores; y:*
- iii. Competencia, puesto que el presente procedimiento incluye disposiciones que permiten una competencia efectiva para obtener la oferta más ventajosa, sin adoptar prácticas que restrinjan o afecten la competencia para la contratación del presente servicio.*

*Al respecto, conforme a lo señalado por el solicitante, el presente servicio solo ha contemplado dentro de sus alcances las siguientes intervenciones:*

- ✓ Conservación Rutinaria (CR) para los tramos I, III, V, VI, VII, VIII, IX, X y subtramo II.1.*
- ✓ Conservación Rutinaria (CR) en zonas urbanas para el subtramo II.2.*
- ✓ Conservación Rutinaria (CR) para los subtramos IV.1, IV.2 y IV.3.*
- ✓ Conservación Rutinaria Antes de la Conservación Periódica (CRACP) para el tramo XI.*
- ✓ Conservación Rutinaria Después de la Conservación Periódica (CRDCP) para el tramo XI.*
- ✓ Conservación Periódica (CP) para el tramo XI.*

*Asimismo, conforme a lo señalado por el solicitante, las actividades de Conservación Rutinaria Después de la Conservación Periódica (CRDCP) y la Conservación Periódica (CP) se encuentran dentro del marco técnico dado en el numeral 1.18 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, 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, 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.

- iii. Según el Manual de Carreteras: Mantenimiento o Conservación Vial, aprobado por Resolución Directoral N°08-2014-MTC/14 y modificado por Resolución Directoral N° 05- 2016-MTC/14, indica que la conservación periódica "...mayormente está referida a las condiciones que se requiere recuperar en los elementos que conforman lo que en el Perú se denomina las calzadas y las bermas de la carretera, así como correcciones puntuales generadas por alguna inestabilidad en los terraplenes, que producirán posiblemente pequeños hundimientos y que requieren recuperación localizada de la plataforma, de la superficie de rodadura y de las obras complementarias.

La conservación periódica en las carreteras pavimentadas se realiza en periodos de más de un (01) año; la intervención de recuperación se centra fundamentalmente sobre la calzada y las bermas. En las tareas previas de programación de esta intervención puede detectarse un proceso de incremento previsible en la demanda. Motivo éste que significará tomar en cuenta este factor y en caso necesario, además de aplicar la conservación periódica consistente en la colocación alternativa de un sello o de un micropavimento, podría optarse por la colocación de un refuerzo que prolongaría la vida útil del pavimento por otros cinco o más años...".

- iv. Según el Glosario de Términos de Uso Frecuente en Proyectos de Infraestructura Vial, aprobado por Resolución Directoral N°02-2018-MTC/14, define el mantenimiento o conservación periódica como "el conjunto de actividades, programables cada cierto período, que se realizan en las vías para recuperar sus condiciones de servicio. Estas actividades pueden ser manuales o mecánicas y están referidas, principalmente, a: i) reposición de capas de rodadura, reciclado de pavimento, recapeo, colocación de capas nivelantes, tratamientos superficiales y sellos, ii) aplicación de soluciones básicas, técnicamente evaluadas y ambientalmente sostenibles, en las capas de rodadura, iii) reparación puntual de capas inferiores del pavimento, iv) reparación puntual de: túneles, muros, sistema de drenaje, elementos de seguridad y señalización, v) reparación puntual de la plataforma de la carretera, que puede incluir elementos de drenaje y actividades que contribuyan a la estabilidad de la misma, y vi) reparación puntual de los componentes de los puentes, tanto de la superestructura, como de la subestructura".

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.

*Las actividades de Conservación Periódica (CP) persigue recuperar sus condiciones de servicio con actividades considerando la colocación de tratamientos superficiales y sellos como una de las actividades, por lo que se establece el micropavimento en la conservación periódica.*

*De ello, precisar 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.*

*En ese sentido, las actividades de Conservación Rutinaria Después de la Conservación Periódica (CRDCP), ejecutadas en forma permanente, se realizan para cumplir los estándares admisibles, es decir conservar o mantener los niveles de servicio, más no recuperarlos o mejorarlos que si lo hacen las actividades de Conservación Periódica.*

*De lo planteado en la consulta / observación N°67 por el participante SACYR OPERACIÓN Y SERVICIOS PERÚ S.A.C. - SAOPSE PERÚ S.A.C, solicita que "...que se retire el indicador IRI en su totalidad o que no se considere en los sectores que no cumplan con este nivel de servicio previo a la ejecución de la conservación periódica, lo cual es concordante a la finalidad que persigue la Conservación Rutinaria Después de la Conservación Periódica (CRDCP), que es conservar o mantener los niveles de servicio. En ese sentido, se reformulará el análisis respecto de la consulta / observación N°67, en aplicación a los Principios que rigen las contrataciones del Estado 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 a cumplimiento de los fines, metas y objetivos de la Entidad; y*
- 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 Después de la Conservación Periódica (CRDCP) 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. Manual de Mantenimiento o Conservación Vial, aprobado por RD N°08-2014- MTC/20, de fecha 27.03.2014.*

Para ello, se presenta un cuadro comparativo del indicador “IRI característico” utilizando las siguientes fuentes:  
(...)

Del cuadro comparativo podemos determinar lo siguiente:

- i) Para la Conservación Periódica (CP) del tramo XI:

<b>IRI característico (m/km)</b>		
<b>TDR</b>	<b>Manual de Conservación (con recapa asfáltica)</b>	<b>Manual de Conservación (en período de servicio)</b>
Máx. 3.5	Máx. 2.9	Máx. 3.7

De ello, se tiene que los valores de IRIc de los TDR es mayor a lo establecido para recapa asfáltica y menor a lo establecido en período de servicio en el manual de conservación, **por ello se actualiza el IRIc = 3.7 m/km, establecido en los TDR para la Conservación Periódica.**

- ii) Para la Conservación Rutinaria Después de la Conservación Periódica (CRDCP) del tramo XI:

<b>IRI característico (m/km)</b>	
<b>TDR</b>	<b>Manual de Conservación</b>
Máx. 4.3	Máx. 3.7

De ello, se tiene que los valores de IRIc de los TDR es mayor a los establecidos 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 XI, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”.**

(El subrayado y resaltado es nuestro)

Asimismo, adjunto al informe técnico, la Entidad remitió el siguiente Anexo del Informe Técnico<sup>10</sup>, mediante el cual señaló lo siguiente:

<sup>10</sup> Ingresado mediante Trámite Documentario N° 2023-25931857-LIMA, de fecha 4 de diciembre de 2023.

Asimismo, realizada la ampliación de fundamentos de absolución de consultas del cuestionamiento a la c/o N° 67, **se adiciona el presente anexo al informe técnico anterior, a fin de indicar todos los extremos del requerimiento que estarían sujetos a modificación, con ocasión de lo decidido por el área usuaria, en relación a lo dispuesto en el Informe N° 013-2023-MTC/20.13.1-CMCO-DHPT-JLSP:**

- i) Siendo que se actualiza el IRI característico de 3.5 m/km a 3.7 m/km para la Conservación Periódica (CP) del tramo XI, en Nivel de servicio del 4.4.11.2 “Conservación Periódica”, se modifica el siguiente contenido, como se tiene en el siguiente cuadro:

<b>Nivel de Servicio:</b>	<p>➤ Para los sectores donde se realice la intervención; al término de la conservación periódica, el IF debe ser igual o menor que <del>3.5</del> 3.7 m/Km. (confiabilidad de 70%)</p> <p>➤ Asimismo, se exigirán los otros niveles, según el cuadro de indicadores de nivel de servicio exigido en la conservación rutinaria después de la conservación periódica del numeral 4.4.11.3</p>
---------------------------	---

Asimismo, en el numeral 4.5.4 CONTROL FINAL PARA LA RECEPCIÓN DE LA CONSERVACIÓN PERIÓDICA se modifica el texto “... (IRIc debe ser igual o menor que ~~3.5~~ m/Km) ...” con el texto “... (IRIc debe ser igual o menor que 3.7 m/Km) ...”

- ii) Siendo que el IRI característico no será considerado para la Conservación Rutinaria Después de la Conservación Periódica (CRDCP) del tramo XI, en el cuadro Niveles de servicio del 4.4.11.3 “Conservación Rutinaria Después de la Conservación Periódica”, se suprime el siguiente contenido, se suprime:

Variable	Indicador	Forma de Medición	Tolerancia
		...	
	Baches (Huecos)	Visual	0% Máximo
	<del>IRIc</del>	<del>Instrumental</del>	<del>≤ 4.3 m/km</del>

Por ello el factor de peso del indicador “IRIc” de la Planilla de Relevamiento y Cálculo del Nivel de Servicio para el tramo XI, se redistribuirá 50/50 entre los otros dos (2) indicadores de servicio para la variable “CALZADA”; modificando el cuadro Planilla de relevamiento y cálculo del nivel de servicio del acápite 4.4.11.3 “Conservación Rutinaria Después de la Conservación Periódica” de la siguiente manera:

VARIABLE	INDICADOR	SECTORES										Número de sectores con fallas (1)	Factor de peso (2)	Porcentaje de incumplimiento (3) = (1) x (2) / 10
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			
Calzada	Baches, reparaciones o parchados, piel de cocodrilo, deformación por deficiencia estructural, ahuellamiento, peladura y desprendimientos.												25 30	
	1mm<Fisura<3 mm, Fisura > 3 mm)												8 13	
	IRIc												10	

(El subrayado y resaltado es nuestro)

Es así que mediante el citado informe, el área usuaria de la Entidad, como mejor conocedora de sus necesidades<sup>11</sup>, brindó mayores alcances por los cuales ha admitido lo solicitado por el recurrente y en consecuencia, dispone que el “IRI característico” no será considerado como indicador para la conservación rutinaria después de la conservación periódica del Tramo XI. Asimismo, en relación a la Conservación Periódica (CP), dispone actualizar el IRIc a 3.7 m/km, a fin de que guarde congruencia con el Manual de Conservación. En consecuencia, disponen la modificación de diversos extremos del requerimiento, a fin que guarden congruencia con lo determinado en los referidos informes técnicos.

Dicho lo anterior, cabe precisar que, el Organismo Supervisor de las Contrataciones del Estado, no posee calidad de perito técnico respecto de la pertinencia de las características técnicas del requerimiento, por lo cual, solicitó información a la Entidad, la cual emitió el referido informe técnico; el cual posee carácter de declaración jurada y está sujeto a rendición de cuentas.

En ese sentido, considerado que la pretensión del recurrente estaría orientada a que, se suprima la exigencia del Índice de Rugosidad Internacional (IRI) del Tramo XI y en la medida que la Entidad mediante su informe posterior ha admitido suprimir dicha exigencia, este Organismo Técnico Especializado ha decidido **ACOGER** el presente cuestionamiento.

En tal sentido, considerando lo indicado en el informe técnico de la Entidad y en atención a la integración definitiva de las Bases, se implementarán las siguientes disposiciones:

- **Se adecuará** el contenido de las Bases Integradas Definitivas, conforme a lo indicado en el Anexo del Informe Técnico.

<sup>11</sup> 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.

- **Cabe precisar que**, se deberá dejar sin efecto todo extremo de las Bases y el Pliego que se opongan a la presente disposición.

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, el pliego absolutorio y **el informe técnico**, 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. CONCLUSIONES**

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

- 3.1.** Se procederá a la integración definitiva de las Bases a través del SEACE, en atención a lo establecido en el artículo 72 del Reglamento.
- 3.2.** 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, asimismo, cabe señalar que las disposiciones del Pronunciamiento priman sobre aquellas disposiciones emitidas en el pliego absolutorio y Bases integradas que versen sobre el mismo tema.
- 3.3.** El comité de selección deberá **modificar** las fechas de registro de participantes, presentación de ofertas y otorgamiento de la buena pro, para lo cual deberá tenerse presente que los proveedores deberán efectuar su registro en forma electrónica a través del SEACE hasta antes de la presentación de propuestas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 57 del Reglamento; asimismo, cabe señalar que, conforme a lo dispuesto en el artículo 70 del Reglamento, 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.
- 3.4.** Finalmente, se recuerda al Titular de la Entidad que el presente pronunciamiento no convalida extremo alguno del procedimiento de selección.

Jesús María, 22 de diciembre de 2023