

PARTE B

CONDICIONES PARTICULARES

PARTE B**CONDICIONES PARTICULARES****TITULO I****DISPOSICIONES LEGALES APLICABLES****1. RÉGIMEN JURÍDICO**

La presente CONCESIÓN se registrará por el Pliego de Bases y Condiciones con sus Anexos y las Circulares aclaratorias o modificatorias, la Oferta y la Resolución de Adjudicación, el Contrato de Concesión y Anexos al Contrato si los hubiere, y por el Decreto que apruebe el Contrato celebrado. Además y en todo aquello que no esté expresamente regulado por la documentación citada se registrará, en lo pertinente, por la legislación específica vigente, a saber:

a) Legislación de la REPÚBLICA ARGENTINA.

Como se indica en el Punto 1.5 del Pliego de Condiciones Generales, la licitación se enmarca en la Ley N° 17.520, modificada por las Leyes N° 21.691 y N° 23.696; el Decreto Reglamentario N° 1105 del 20 de octubre de 1989, el Decreto N° 635 del 11 de julio de 1997 y el Decreto N° 966 del 16 de agosto de 2005.

Resultan de interés, entre otras, las siguientes Leyes, Decretos y Resoluciones: la Ley de Ferrocarriles N° 2873 y sus modificaciones; la Ley N°13.064 (Ley de Obras Públicas); la Ley N° 19.587 (Higiene y Seguridad en el Trabajo); la Ley N° 22.431, modificada por la Ley N° 24.314 (Discapacitados); la Ley N° 22428 (Conservación de Suelos); la ley N° 24.051 (Residuos Peligrosos); la Ley N° 24.557 (Riesgos del Trabajo); la Ley N° 24.921 (Transporte Multimodal); la Ley N° 24.449 (Tránsito y Seguridad vial); la Ley N° 24.611 (Código Aduanero); la Ley N° 24.653 (Transporte Automotor de Cargas); la Resolución de la ex Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas (SETOP) N° 7/1981 y el Decreto N° 747/1988; la Resolución de la Subsecretaría de Transporte (SST) N° 197/88 (Transporte de Substancias peligrosas); el Decreto N° 1388 del 29 de noviembre de 1996 (integración de la CNRT) y el Decreto N° 443 del 1 de junio de 2000 (Creación del ONAB).

b) Legislación de la Provincia de MENDOZA

Mediante la Resolución N° 562 de fecha 31 de marzo de 2005, el Subsecretario de Medio Ambiente de la Provincia de MENDOZA declaró que la empresa proponente ha dado cumplimiento al procedimiento de evaluación del impacto ambiental de la obra en el tramo comprendido entre la Estación Mutlimodal de Cargas a emplazar en el Departamento de LUJÁN DE CUYO y el límite internacional con la REPÚBLICA DE CHILE; y otorgó la correspondiente declaración de impacto ambiental a la traza del proyecto señalado, sujeto al cumplimiento de su contenido y de las instrucciones de carácter obligatorio

enumeradas en la misma resolución, por parte de la empresa adjudicataria. Copia de la citada Resolución N° 562/2005 se adjunta como Anexo I.1.

Mediante la Ley N° 7374, el Senado y la Cámara de Diputados de la Provincia de MENDOZA declararon de utilidad pública y sujetos a expropiación los inmuebles necesarios para complementar la traza ferroviaria del Ferrocarril Trasandino Central. Como Anexo I.2. se adjunta copia de la Ley de la Provincia de MENDOZA N° 7374.

2. NORMAS DE INTERPRETACIÓN

A efectos de la aplicación e interpretación de las disposiciones contractuales, regirá el siguiente orden de prelación:

1. El Pliego de Bases y Condiciones con sus Anexos y las Circulares aclaratorias o modificatorias emitidas y notificadas a los Oferentes.
2. La Oferta y la Resolución de adjudicación.
3. El Contrato de Concesión y sus Anexos.
4. El Decreto que apruebe el Contrato celebrado.

Todos los documentos que integran el Contrato serán considerados como recíprocamente explicativos, pero en el caso de surgir ambigüedades o discrepancias, prevalecerá el Pliego de Bases y Condiciones y sus Anexos, con las aclaraciones o modificaciones emitidas por Circular y las aclaraciones contenidas en el Contrato de Concesión.

TITULO II

BIENES AFECTADOS A LA CONCESIÓN

1 AREA DE LA OBRA BÁSICA DE LA CONCESIÓN Y AREA OPERATIVA PARA LA EXPLOTACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO DE TRANSPORTE.

1.1 Delimitación del Area de la Obra básica y área operativa para su explotación mediante la Concesión del servicio ferroviario.

El Área donde se desarrollará la obra básica de la concesión y que conformará el Área operativa para la explotación mediante la concesión de los servicios de transporte ferroviario de cargas y pasajeros comprende los cuadros de estación y zona de vía del denominado Ramal A 12 del Ferrocarril BELGRANO de trocha métrica, entre la progresiva km. 1072,35 (empalme Ramales A 12 y A 10) y la progresiva km. 1259,5 en el límite internacional con la REPUBLICA DE CHILE, con las especificaciones y salvedades que se indican en este punto y en los puntos 1.2., 1.3, 1.4. y 1.5. del presente Título II.

Adicionalmente, se incluye con carácter de Área de reserva a incorporar en el Área Operativa para la explotación de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros que proponga operar el Oferente, el tramo de zona de vía del ramal A 16 del mismo ferrocarril, entre el empalme con el Ramal A 12 y la progresiva km. 1099,781 contigua a la Estación BENEGAS perteneciente al Ramal SM 29 de la ex Línea SAN MARTÍN; como así también un sector de dicha Estación BENEGAS, hoy afectada a la concesión de ALL CENTRAL S.A.. La afectación definitiva de dicho sector del cuadro de estación será a criterio y decisión exclusiva del Concedente, de acuerdo con la propuesta de transporte ferroviario de pasajeros que al respecto presente el adjudicatario.

Con una anticipación no inferior a SEIS (6) meses del inicio de los servicios de pasajeros, el Concedente requerirá del Concesionario la incorporación del área en reserva al área operativa de la concesión.

La Obra básica de la concesión requerida para la reactivación del servicio comprende la rehabilitación de la infraestructura y superestructura -incluyendo terraplenes, taludes, muros de sostenimiento y protección contra aludes y avalanchas, túneles y demás obras de arte- en los tramos preexistentes y la construcción de un tramo nuevo de aproximadamente DIECIOCHO (18) km. de longitud en la zona del Aprovechamiento Múltiple POTRERILLOS; todo ello conforme los términos de la Propuesta presentada bajo el régimen de Iniciativa Privada que se detalla en el Título III .

Asimismo y de acuerdo con dicha Propuesta, la obra básica de la concesión incluye la construcción de una Estación Multimodal de Cargas a emplazar al oeste del parque industrial petroquímico en el Departamento de LUJÁN DE CUYO y de su ramal de acceso, de aproximadamente MIL QUINIENTOS (1.500) metros de extensión, que se vincula al ramal A 12 en proximidades de la progresiva 1.110 km. Con referencia a la propiedad de las obras a realizar, resulta de aplicación lo establecido en el Punto 1.5. del Pliego de Condiciones Generales.

La Ley N° 7374 de la Provincia de MENDOZA a que se hace referencia en el Título I ha declarado de utilidad pública y sujetas a convenios de transferencia o a expropiación, las fracciones de terrenos fiscales y privados que permiten complementar los terrenos necesarios para la ejecución integral del proyecto, esto es, la construcción del nuevo tramo de 18 km., la construcción de la Estación Multimodal de Cargas y su acceso, y la construcción de desvíos o ampliación de playas de maniobras en estaciones. La expropiación y posterior transferencia al ESTADO NACIONAL de los terrenos precitados, se realizará conforme a los procedimientos establecidos en la misma Ley.

1.2 Extensión y características del ramal concesionado.

La longitud aproximada de los ramales de la Línea donde se desarrollará la obra básica de la concesión y la consiguiente explotación de los servicios de transporte ferroviario es la siguiente:

km. 1072,245 - km. 1259, 549 del Ramal A12 = 187,304 km.

km. 1094,072 - km. 1099.781 del Ramal A16 = 5,709 km.

La información y datos referentes a la infraestructura existente (terraplenes, puentes, túneles, etc.) incluyendo trazado planialtimétrico, planos de estaciones, planos de vías y obras de arte, establecimientos y dependencias están contenidos en la propuesta presentada que se detalla en Título III.

1.3 Estaciones e Instalaciones

El listado de estaciones y los planos en que se delimitan los cuadros de estación y terrenos anexos que se integran a la concesión, se incorporan como Anexo II.1. del Presente Pliego de Condiciones Particulares.

De conformidad con el carácter de concesión integral que se otorga durante las etapas de ejecución de las obras y de su explotación, el Concesionario será responsable del mantenimiento, vigilancia y limpieza de todos los edificios, accesos, andenes, vías, playas y toda otra instalación puesta al servicio de la carga, pasajeros o del material rodante. En este orden, los terrenos de estaciones, playas y zona de vía en general, serán conservados erradicando las malezas y serán mantenidos limpios, retirando los residuos provenientes de la propia actividad del Concesionario, de sus arrendatarios y subcontratistas, así como los que arrojen pasajeros o terceros.

El sector del ramal A16 y el sector de la Estación BENEGAS que se afectan con carácter de Área de reserva para el Area Operativa de la Concesión se grafican en los planos esquemáticos que obran como Anexo II.2. del presente Pliego de Condiciones Particulares.

1.4 Delimitación definitiva del Area de la concesión.

De conformidad con lo expuesto en los puntos 1.1. a 1.3., el Area de la concesión se integra con el área de los cuadros de estación indicados en el punto 1.3., con la zona de vía y con otros terrenos donde se emplazan establecimientos o instalaciones fijas requeridos para la operación ferroviaria, comprendidas entre las progresivas indicadas en el punto 1.2.. También lo integran los terrenos o inmuebles requeridos para la ejecución de la Obra Básica de la Concesión. El Concesionario recibirá el sistema con las estaciones, desvíos, instalaciones indicados, en el estado en que se encuentren.

A partir de la fecha en que se firme el Contrato de Concesión y hasta el término de TRESCIENTOS SESENTA (360) días contados a partir del día de la toma de la Posesión, la Autoridad de Aplicación y el Concesionario establecerán con precisión los inmuebles comprendidos dentro del área operativa graficada que integrarán la concesión, teniendo en cuenta las necesidades de operación inmediatas y de largo plazo; exceptuando aquellos terrenos o edificios que no se consideren necesarios para la operación.

En el caso de los terrenos o inmuebles que sean directamente afectados por el desarrollo de componentes de la Obra Básica de la Concesión, el plazo precitado

podrá extenderse hasta TRESCIENTOS SESENTA (360) días a partir de la recepción definitiva de las obras.

En virtud de los términos del Acta tripartita suscripta entre la Nación, la Provincia y el Proponente que se incorpora como Anexo II.3 y que el futuro Concesionario deberá aceptar, las partes se comprometen a implementar las soluciones habitacionales que resulten necesarias para relocalizar a los ocupantes de inmuebles ubicados dentro del Área de la concesión. El costo de las expropiaciones y desalojos requeridos para dar lugar a lo indicado serán a cargo del Concedente.

1.5 Construcción de la nueva traza del Ferrocarril Trasandino Central en la zona de Alto Potrerillos.

La construcción de la obra Aprovechamiento Múltiple POTRERILLOS realizada por la Provincia de MENDOZA afectó un sector del ramal A 12 delimitado entre las progresivas km. 1119,00 y km. 1136,833 -que incluye las antiguas Estaciones POTRERILLOS y CACHEUTA - varios de cuyos tramos han quedado sumergidos bajo las aguas.

La rehabilitación de los servicios ferroviarios requiere construir el nuevo tramo alternativo al que se ha hecho referencia en 1.1., que reemplazará el sector de traza ferroviaria inhabilitada, incluyendo el enlace con los sectores previo y posterior al tramo sumergido.

Los terrenos declarados de utilidad pública y sujetos a convenio de transferencia o expropiación por la citada Ley de la Provincia de MENDOZA N° 7374, posibilitan la realización de esta obra sobre la margen sur del Río MENDOZA y del Embalse POTRERILLOS.

La nueva traza ferroviaria propuesta, que se desarrolla entre el km. 1.119,00 (progresiva km. 0,00 del Proyecto) y el Km. 1136,833 (progresiva km. 18,571 del Proyecto), se ajusta básicamente a la "Traza Seleccionada" determinada por el MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y OBRAS PUBLICAS de la Provincia de MENDOZA (MAyOP) aprobada en la evaluación ambiental del proyecto, y a las pautas dadas por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD respecto a las distancias entre corredores vial y ferroviario para permitir futuras ampliaciones de la ruta y satisfacer condiciones de seguridad. Cualquier excepción puntual que se aparte de dicha traza deberá gestionarse ante el MAyOP en oportunidad de presentarse el proyecto ejecutivo de la obra en el sector.

El proyecto de nueva traza ferroviaria puede dividirse en dos tramos, de acuerdo con el nivel de cercanía y/o conflicto entre la traza ferroviaria y la traza vial; y consecuentemente, con la documentación técnica presentada en la propuesta original y en la documentación acordada posteriormente, que el proyecto definitivo debe respetar:

- a) Un tramo comprendido entre el km. 1119,00 de la traza anterior (progresiva km. 0,00 del Proyecto) , a la salida de la Boca Oeste del Túnel CALETON y el km. 9,195 del nuevo proyecto de traza ferroviaria (en proximidades del punto de

encuentro con progresiva km. 1,060 de Ruta Nacional N° 7; Punto V 30) indicado en el plano que obra en el Folio 11 de la Carpeta O/7 de la propuesta original.

- b) Un segundo tramo comprendido entre la progresiva ferroviaria km. 9,195 y la progresiva km. 18, 571 del proyecto de nueva traza ferroviaria, que responde a la documentación técnica presentada por la Empresa TECNICAGUA mediante la Nota N° 05 – 0132 de fecha 12 de mayo de 2005, que se ha incorporado como Anexo complementario de la Carpeta O/7 en la documentación técnica de la presente Licitación.

En particular, este segundo tramo incluye el proyecto de nueva traza en una franja de DIEZ MIL TRESCIENTOS METROS (10.300 m) de longitud por CIENTO METROS (100 m.) de ancho a que se refiere el artículo 8 de la citada Ley N° 7374 de la Provincia de MENDOZA, donde deben coexistir en dicha estrecha franja de terreno, el tramo ya construido y reubicado de la Ruta Nacional N° 7 y un nuevo tramo de la traza del Ferrocarril Trasandino Central

Mediante la citada Nota N° 05 – 0132/2005 y como parte de los estudios de ingeniería requeridos, sobre la base del Convenio suscripto oportunamente por la SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE FERROVIARIO y la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, la empresa TECNICAGUA SAICA presentó la documentación técnica referente a la nueva traza ferroviaria a construir en el segundo tramo antedicho, que considera los acuerdos alcanzados con el 4° Distrito de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD (MENDOZA).

El tema es desarrollado con mayor detalle en la documentación adjunta a dicha Nota N° 05 – 0132, que contiene DOCE (12) planimetrías, CIENTO SETENTA Y CINCO (175) perfiles transversales, TREINTA (30) perfiles de alcantarillas, plano de los perfiles tipo de vía considerados y plano con esquema de los falsos túneles ferroviarios a construir en los dos pasos a desnivel con la Ruta Nacional N° 7.

En este sector, el proyecto ejecutivo a realizar por el Concesionario deberá considerar los requerimientos de la infraestructura de la Ruta Nacional N° 7, sin desmedro de las condiciones seguridad requeridas para la operación ferroviaria y, en ese orden, deberá respetar determinadas soluciones de proyecto, para que ambas infraestructuras no se afecten entre si (alcantarillas, obras de seguridad, etc.).

1.6 Cruces ferroviarios y cruces peatonales.

En la zona vial de la REPÚBLICA ARGENTINA, se deberá dar cumplimiento a las disposiciones establecidas en la Resolución de la ex-SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE y OBRAS PÚBLICAS (SETOP) N° 7/1981 (Normas para cruces entre caminos y vías férreas) y el Decreto N° 747/88, o las que la sustituyan.

Cuando durante el transcurso de la concesión, se requieran habilitar nuevos cruces o modificar los existentes, los mismos deberán gestionarse mediante la presentación de la documentación técnica pertinente, a efectos de obtener la conformidad del proyecto respectivo y su aprobación por la Autoridad competente

1.7 Interferencias de la Ruta Nacional N° 7 con la traza ferroviaria.

Como consecuencia de la ejecución de obras de mejoras en el trazado de la Ruta Nacional N° 7, en oportunidad que el ramal ferroviario se encontraba desactivado y también por corrimientos de la traza ferroviaria en la década del 70, existen tramos de la red ferroviaria y de la red vial que se encuentran muy próximos, a igual o diferente nivel, registrándose superposiciones entre la zona de vía y la zona de camino.

A efectos de posibilitar la coexistencia de las DOS (2) vías de comunicación en los estrechos espacios de las laderas en que se desarrollan ambos trazados, dar solución a las interferencias y garantizar la seguridad en la circulación en ambas trazas, se requiere ejecutar diferentes obras de protección de la traza ferroviaria y/o de la traza vial que incluyen muros de separación y contención; rectificaciones o corrimientos de tramos de la traza vial, bermado de cerros, construcción de cruces a distintos nivel, etc.

El listado de las obras definidas para eliminar las zonas de conflicto entre ambas trazas y garantizar la seguridad en la circulación se presenta en el Anexo II.4. El Concedente asumirá el costo de estas obras, que se ejecutarán durante el desarrollo de la concesión y cuyo presupuesto total estimado asciende a PESOS TREINTA Y OCHO MILLONES (\$ 38.000.000).

En su presentación, el Oferente deberá cotizar todas las obras incluidas en dicho Anexo II.4.

A requerimiento del Concedente, las obras viales indicadas en dicho Anexo II.4., requeridas para eliminar las zonas de conflicto y garantizar la seguridad en la circulación, podrán ser ejecutadas por la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD o por el Concesionario, siendo de preferente atención la coordinación en la ejecución de obras de carácter interdependiente o complementario con las obras ferroviarias. El Concedente procurará dar carácter prioritario a la realización de estas obras y definirá un cronograma de ejecución compatible con el desarrollo de la concesión y sujeto a sus disponibilidades presupuestarias.

Durante la ejecución de las obras, el Concesionario deberá cumplimentar todas las disposiciones establecidas en la Resolución N° 562 de fecha 31 de marzo de 2005 indicada en el Título I.

1.8 Interferencias de la Línea Aérea de Media Tensión (LAMT) instalada por la EMPRESA DISTRIBUIDORA DE ELECTRICIDAD DE MENDOZA S.A. (EDEMESA) con la traza ferroviaria.

La EMPRESA DISTRIBUIDORA DE ELECTRICIDAD DE MENDOZA S.A. (EDEMESA) ha construido una Línea Aérea de Media Tensión (LAMT) en el tramo POTRERILLOS – USPALLATA y en el tramo de Alta Montaña que presenta tramos cuyos postes de sustentación y/o retención se encuentran muy próximos a la traza ferroviaria o aun dentro de la zona de vía y cuadros de estación; asimismo existen otros tramos soterrados a una profundidad que no cumple la normativa vigente.

El Concedente ha requerido a la Provincia de MENDOZA que la empresa distribuidora adecue la traza de la LAMT a la normativa vigente, a efectos de eliminar las interferencias existentes; si existieran excepciones debido a las restricciones físicas propias de algunos tramos del corredor, serán evaluadas con carácter restrictivo y en el marco de la normativa vigente.

La adecuación de la LAMT se deberá efectivizar indefectiblemente al momento del inicio de las obras en cada sector, conforme a la normativa establecida en el Decreto N° 9254 de fecha 28 de diciembre de 1972, en la Resolución de la Secretaría de Energía N° 77 de fecha de 12 de marzo /98, en su modificatoria la Resolución N° 297/98 y en las normas provinciales que rijan en la materia.

2 MATERIAL RODANTE

El material rodante que el adjudicatario que utilice podrá provenir de incorporaciones de unidades nuevas o usadas, siendo de aplicación el criterio establecido en el Punto 1.5. del Pliego de Condiciones Generales respecto de la propiedad del mismo. En todos los casos se dará cumplimiento a los requerimientos dispuestos en las Condiciones Particulares N° 11 y N° 12 incorporadas en el Título III del presente Pliego de Condiciones Particulares.

3 INVENTARIO DE LOS BIENES EXISTENTES EN EL AREA DE LA CONCESIÓN

El Oferente deberá indicar en su oferta la propuesta con las condiciones y la metodología para la revisión del inventario y la toma de posesión de los bienes que incluye la Concesión, fijándose las pautas finales en el Contrato de Concesión.

A partir del decimoquinto día anterior a aquel en que se tome posesión del Area de la concesión, el personal designado de la Autoridad de Control juntamente con los representantes de la Provincia de MENDOZA y el Adjudicatario llevarán a cabo la verificación de la existencia y estado de los activos existentes en el Area de la Concesión. Una vez concluido dicho Inventario, se labrará el Acta correspondiente que será suscripta por el Representante Legal del Concesionario y la Autoridad de Aplicación.

El Concesionario deberá mantener actualizado el inventario de los activos afectados, al que deberá agregar los bienes que vaya incorporando. En este orden, agregará al inventario las inversiones de construcción, reconstrucción y /o acondicionamiento de la infraestructura que hubiese realizado, las instalaciones de señalamiento, comunicaciones y/o de provisión de energía, la Estación Multimodal, y otros bienes inmuebles o muebles.- Anualmente deberá entregar al Concedente el inventario actualizado.

TITULO III

PARÁMETROS BASICOS PARA LAS OBRAS Y
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

PLIEGO TECNICO

1. PROPUESTA TECNICAGUA para el TRAMO ARGENTINO

1.1. Listado de temas principales

El listado de temas principales que se desarrollan en la Propuesta TECNICAGUA original, con los ajustes producidos en el proceso evaluador, se encuentran desarrollados en las Carpetas que se indican en el Cuadro 1.1 siguiente.

Cuadro 1.1:

TEMA	CARPETA ARGENTINA
Aspectos Generales	A/1
Relevamiento Planialtimétrico y prospección de vía Ramales A12 y A16. Perfiles Longitudinales	O/1- O/3- O/4- O/4 ^a
Perfiles Transversales de vía.	O/5
Relevamiento de Obras de Arte.	O/6- O6g- O6b- O6c-O6d
Relevamientos de cruces PAN – PDN. Vías de estaciones. Verificación y redimensionamiento de la vía.	O/6
Nueva traza de vía en POTRERILLOS. Uso del Suelo. Titularidad de los terrenos	O/7
Playa Multimodal LUJÁN DE CUYO. Material Rodante, mantenimiento. Dinámica de trenes.	O/8
Programación de tráfico. Itinerarios. Estaciones de cruce. Areas de AUV Rotación del material rodante. Cantidad de vagones por tipo.	O/9
Planos de estaciones. Planillas con el Relevamiento de edificios. Infraestructura de servicios.	O/10

Infraestructura de servicios (Agua, cloacas, gas, electricidad, comunicaciones.)	O/11
Proyecto de vías y edificios afectados para el proyecto en estaciones. Planimetrías y perfiles de estaciones.	O/11 ^a
Estudio de la Demanda, Tarifas y Anexos.	P/1- P/2- P/3- P/4- P/5- P/6- P/7- P/8- P/9- P/10
Evaluación Impacto Ambiental.	T/1- T/2- T/3
Expropiaciones.	E/1
Evaluación Económica.	Q/1
Inversiones.	S/N
Evaluación Social.	R/1
Aspectos Jurídicos y Anexos.	AJ/1- AJ/2- AJ3- AJ4- AJ/5
Aspectos Catastrales.	AC/1- AC/2- AC/2a- AC/3- AC/4
Aspectos Tributarios.	AT/1- AT/2

Un listado completo de las carpetas presentadas en la propuesta original y su índice temático se indican en el Anexo III.1. El listado de las carpetas presentadas en respuesta a las observaciones realizadas por el Comité Consultor de Evaluación que sustituyen o complementan las carpetas anteriores se presentan en el Anexo III.2.

1.2. Propuesta TECNICAGUA.

La Carpeta denominada Intercambio de Notas (IN) contiene la correspondencia intercambiada entre el Comité Consultor de Evaluación (CE) y TECNICAGUA SAICA, de la que resultaron modificaciones en algunos aspectos relevantes de la Propuesta Técnica original, que se acordaron incorporar al Pliego. Por ello, las Carpetas del Punto 1.1 más la Carpeta IN constituyen la Propuesta TECNICAGUA (PT).

1.3. CONDICIONES PARTICULARES (CP)

Son las Condiciones incorporadas como resultado del proceso de evaluación de la Propuesta de TECNICAGUA S.A.I.C.A., que complementan y deben ser desarrolladas y cumplidas junto con la Propuesta contenida en 1.1 y 1.2., para la elaboración y cotización de la Oferta, o desarrolladas por el Concesionario, según se indica en cada caso.

Las Condiciones Particulares incorporadas se detallan a continuación:

Condición Particular referente a la Aceptación y ratificación de la Propuesta

Condición Particular N° 1 – Aceptación de estudios y relevamientos de la Propuesta.

Queda expresamente establecido respecto de los estudios, evaluaciones económicas, sociales, tablas técnicas, estadísticas, planos, relevamientos topográficos, etc., que forman parte de la propuesta, que los datos allí expuestos deberán ser revisados y en consecuencia ratificados o rectificadas por los oferentes mediante sus propios análisis y evaluaciones, previo a la elaboración de su oferta.

Condición Particular referente a la Asistencia en la Operación Ferroviaria

Condición Particular N° 2 - Operador ferroviario.

La oferta será avalada por un Operador Ferroviario responsable a juicio del Comitente, quien será solidario con la propuesta Operativa del Oferente y permanecerá compartiendo la conducción de la operación por un lapso mínimo de CUATRO (4) años. (ver Capítulo Quinto, Sobre N°1 Parte A, ítem 8).

Dicho Operador Ferroviario responsable deberá ser una Empresa Operadora de transporte ferroviario en actividad, con experiencia no inferior a CINCO (5) años en la operación de un sistema ferroviario de transporte de cargas y/o pasajeros con servicios de trenes con frecuencias regulares

Con una anticipación no inferior a NOVENTA (90) días antes de la habilitación de los servicios de transporte, el Adjudicatario comunicará a la Autoridad de Aplicación la nómina y antecedentes profesionales de los Gerentes que estarán a cargo del Área técnica y de la Operación de trenes, que deberán en ambos casos contar con una actuación mínima de CINCO (5) años en sus respectivas áreas. El Concedente se reserva el derecho de observar la nómina propuesta, por cuestiones relativas a la actuación previa necesaria.

En todos los casos, el Concesionario dispondrá además de personal técnico ayudante de los especialistas del Operador, con capacidad para poder internalizar las enseñanzas que ellos deberán transferirles, con la finalidad que, al término del periodo de asesoramiento de CUATRO (4) años, dichos ayudantes conozcan y estén capacitados suficientemente para realizar por sí solos el manejo confiable de las operaciones y el mantenimiento del sistema. Ver también Item 5 de este TITULO III.

Posteriormente, en cualquier y todo momento durante el transcurso de la concesión y a solicitud de la Autoridad u Organismo de Control, el Concesionario deberá poder demostrar que cuenta con personal idóneo y habilitado para actuar en la Operación Técnica de un Ferrocarril de cargas y/o pasajeros, a saber: material rodante (locomotoras diesel y vagones), vías y obras de arte, señalamiento y

comunicaciones, explotación técnica (tiempos de marcha, maniobras en patios, personal de trenes y estaciones, rotación de vagones, horarios de trenes).

Transcurridos CUATRO (4) años a partir del inicio de la operación de los servicios de transporte ferroviario y tras la pertinente evaluación, la Autoridad de Aplicación podrá otorgar el carácter de Operador Ferroviario al Concesionario. En caso de no obtener tal calificación, el Concesionario deberá acreditar la continuidad del contrato de asistencia de un Operador Ferroviario durante DOS (2) años adicionales, situación que deberá renovar periódicamente en caso de no obtener la calificación precitada.

Condiciones Particulares referentes a la Infraestructura

Condición Particular N° 3 - Criterios y Normas a cumplimentar en las Obras de vías.

La construcción y/o rehabilitación de la infraestructura de vía y su posterior mantenimiento deberán ajustarse a las normas de Ferrocarriles Argentinos (Ver Título III, Apartado4).

El Oferente desarrollará el cálculo de la capacidad portante de la vía de acuerdo con la metodología expuesta en el Boletín Técnico VO 1/99 de la CNRT, debiendo adoptar el coeficiente de sub - balasto que surja de ensayos de suelo a realizarse en cada sector de características geológicas diferentes.

En la ejecución de las obras de vía conforme al cálculo precedente, el Concesionario cumplimentará los siguientes puntos:

Vía nueva a construir

La vía nueva a construir sobre la línea férrea principal deberá ser construida con rieles nuevos y el cálculo técnico deberá permitir verificar que sea apta para soportar el tráfico continuo de las locomotoras que se propongan y utilicen en la explotación del ramal. El peso de los rieles no será inferior a TREINTA Y NUEVE (39) kilogramos por metro (kg/m) soldados en barras de entre TREINTA (30) metros y TREINTA Y SEIS (36) metros de longitud, unidas en sus extremos con eclisas tipo barra de SEIS (6) agujeros, junta semi apoyada.

Si el perfil del riel que se incorpore no fuera un perfil homologado o de uso en el territorio nacional, deberá preverse la compatibilidad del perfil de rodadura con que se provea al material rodante que circule. El concepto es extensivo a los aparatos de vía.

Los rieles deberán montarse sobre durmientes de hormigón monobloque o durmientes de madera dura, cuya cantidad por kilómetro será función de los valores de las otras variables utilizadas para el cálculo de la infraestructura que se propone, y de los guarismos que resulten de los ensayos específicos, tal como se especifica en el primer párrafo de la norma precitada. La cantidad mínima no será inferior a UN

MIL SEISCIENTOS TREINTA Y NUEVE (1.639) unidades por kilómetro, con fijación elástica.

Los durmientes estarán apoyados sobre balasto de piedra partida grado A1 con un espesor mínimo bajo cara inferior del durmiente, emergente del cálculo de la capacidad portante indicado en la Norma precitada.

La vía estará diseñada para una velocidad máxima de al menos CUARENTA (40) kilómetros por hora y una capacidad portante de al menos VEINTIDOS (22) toneladas por eje.

Asimismo, deberá tenerse en cuenta, el peso por eje de las grúas ferroviarias que deberán asentarse sobre ella con su máxima carga posible, en eventuales tareas de normalización de descarrilamientos.

Vía preexistente a reacondicionar

La rehabilitación de la vía preexistente deberá ajustarse a lo indicado en la propuesta TECNICAGUA original, con los ajustes producidos en el proceso evaluador.

En ese orden, la tarea de reemplazo de los rieles existentes contemplará, al menos, la incorporación de rieles nuevos de peso no inferior a TREINTA Y NUEVE (39) kilogramos por metro que deberán soldarse en barras de entre TREINTA (30) metros y TREINTA Y SEIS (36) metros de longitud, unidos en extremos con eclisas tipo barra de SEIS (6) agujeros junta semi apoyada; y la incorporación y la incorporación de balasto de piedra partida grado A1 en un espesor bajo cara inferior de durmiente según resulte del cálculo de aplicar la Norma precitada, a fin de darle a la vía una capacidad portante acorde con el peso de la locomotora que se proponga para la explotación del ramal. Además, el espesor de balasto no podrá ser inferior al mínimo que resulte de aplicar las disposiciones de la Norma Técnica de Vía y Obras N° 2 de Ferrocarriles Argentinos.

Se reemplazarán los durmientes deteriorados por durmientes de quebracho colorado nuevos y los restantes serán los existentes aptos, incrementando la distribución actual hasta un mínimo de MIL SEISCIENTOS TREINTA Y NUEVE (1639) unidades por kilómetro, con una distribución de junta semiapoyada. Todos los durmientes, nuevos y existentes aptos, serán entallados, agujereados y abocardados por medios mecánicos, ajustado al patín del riel que se utilice y en función de la fijación que le corresponda, según lo indicado en la propuesta TECNICAGUA original, con los ajustes producidos en el proceso evaluador, la cual deberá contemplar la instalación de clepe elástico. Para el caso de los durmientes existentes aptos, se deberán entarugar los agujeros existentes, previo al entallado. Los dos durmientes de ambos extremos de cada junta deberán ser nuevos.

Se deberá contemplar el reemplazo de la totalidad de los durmientes en las alcantarillas metálicas y puentes con sus correspondientes bulones de amarre; dichos durmientes deberán ser cepillados en las dos caras para asegurar uniformidad de espesor.

Se utilizará balasto con granulometría según especificación FA 7040. La tapada será a nivel superior del durmiente. Se deberá nivelar el perfil longitudinal y colocar y nivelar estacas en puntos progresivos múltiplos de CIEN (100) metros, para referir los niveles definitivos a que se quiere llegar.

Las estacas serán de sección cuadrada de 0,08 metros de lado y de una longitud suficiente que permita hincarlas en el suelo y permanecer hasta la recepción final de la obra. Todas las estacas deberán llevar para su identificación el número de la marca efectuada sobre el riel frente al cual se ubiquen. Se deberán pintar en el riel las marcas y su identificación con pintura amarilla inalterable a los agentes atmosféricos.

Una vez descargada la piedra se procederá a efectuar los sucesivos levantes de vía hasta alcanzar las cotas definitivas.

Se realizará un primer levante de vía en una capa no superior a DIEZ (10) cm, debiendo quedar la vía centrada, apisonada, alineada y nivelada. Este levante podrá realizarse por medios manuales. Dentro de las VEINTE Y CUATRO (24) horas del corte de vía se deberá efectuar la descarga de piedra y el primer levante.

Por segundo levante se entiende a todos los levantes que tienen que hacerse hasta la cota definitiva. A partir del segundo levante, incluido este, los mismos deberán ejecutarse con bateadora – niveladora - alineadora; distribuidora - perfiladora de balasto y compactadora de balasto en las cajas y en las banquetas.

Entre ambos levantes se deberá esperar el paso de por lo menos cuatro trenes cargados, no computándose para este fin los trenes de balasto para la obra. Una vez finalizado el segundo levante, de ser necesario se corregirán los sectores fuera de tolerancia y se aportará piedra balasto en aquellos lugares que así lo requieran. Finalmente se realizará el perfilado final de las banquetas, centro de vía y barrido de piedra sobrante sobre los durmientes y fijaciones.

Antes de proceder a la nivelación definitiva y guarnecimiento final, deberá dejar transcurrir como mínimo DIEZ (10) días a contar desde el último levante, debiendo quedar la vía apta para que los trenes de carga que circulen puedan desarrollar una velocidad de CUARENTA (40) kilómetros por hora y tener una capacidad portante de al menos VEINTIDOS (22) toneladas por eje.

No obstante, en las obras de acondicionamiento inicial de tramos de vías que no impliquen cambio de rieles, podrá aceptarse transitoriamente una capacidad portante de DIECIOCHO (18) toneladas por eje, a la que deberá adaptarse el material rodante que circule.

Obras de arte preexistentes a reacondicionar

El Concesionario deberá presentar la memoria de cálculo de todas las obras de arte preexistentes o a construir en el ramal, demostrando que las mismas son aptas para las cargas que circularán sobre ellas. Si no pudiera obtener planos con las características de las obras de arte preexistentes, o si ellas presentasen

modificaciones respecto de lo que indicaran los planos, el Concesionario deberá efectuar su relevamiento y revisión del cálculo.

Asimismo, el Concesionario efectuará las pruebas de carga de todas las obras de arte antes de la habilitación de la vía por la Autoridad u Organismo de Control.

La reparación de las distintas obras de arte, cuya prospección se encuentra plasmada en la propuesta de TECNICAGUA SAICA deberá considerar, en todos los casos, realizar un tratamiento anticorrosivo en las vigas metálicas. de acuerdo con las siguientes especificaciones:

Cualquier superficie metálica destinada a ser pintada deberá someterse previamente a una prolija limpieza de manera que quede libre de capas de pinturas efectuadas anteriormente, escamas, herrumbres, restos carbonosos y/o cualquier sustancia o partícula que impida la correcta fijación de la pintura al metal.

Si pasa mucho tiempo entre el trabajo anterior y la primer mano de pintura, inmediatamente antes de aplicarla, deberá asegurarse la eliminación de todo rastro de humedad, polvo y residuos sueltos que puedan hallarse depositados o retenidos en las partes a pintar, empleando cepillo o escobilla de cerda o de paja, o bien operando con aire a presión.

Secuencia de pasos:

Desengrase (si fuese necesario)	- Con soplete - Con disolventes volátiles
Remoción de escamas de laminación, incluso desmohecido.	- Con chorro de arena.
Remoción de pinturas Remoción de pinturas (cont.)	- por raspado manual y cepillado - con cinceles a percusión y cepillado - con chorro de arena. - Con soplete - con removedores disolventes

Para el pintado de superficies vale lo especificado en la norma I.R.A.M. 1094 "pintado de superficies férreas". Las superficies a pintar deberán estar completamente secas, no debiéndose pintar en días cuya humedad relativa sea superior al OCHENTA POR CIENTO (80%) y/o cuya temperatura ambiente sea inferior a 5 °C y superior a 40 °C.

- ? Productos vinílicos para el pretratamiento de superficies metálicas ("Wash Primer" vinílico): Las siguientes son las instrucciones que deberán seguirse, atendiendo a lo regulado por la Resolución P.N° 3611/69 de Especificación FA 8215/69.

Después del arenado y antes de que existan señas de oxidación, deberá aplicarse una mano de "Wash Primer" vinílico que deberá responder a la norma IRAM 1186 (o en su defecto el último esquema de norma aprobado). En todos los casos, el pintado (del) con "Wash Primer" vinílico deberá ser cubierto por la primer

mano de pintura de fondo anticorrosiva, antes de las SETENTA Y DOS (72) horas de su aplicación - su aplicación será únicamente a pincel -.

De igual modo y en atención a la misma Resolución, Especificación FA 8214/69, la primer mano de pintura de fondo anticorrosiva, deberá responder a la norma IRAM 1182 “pinturas anticorrosivas de fondo sintética, de secado al aire, colorada, a base de cromato de zinc” – su aplicación será únicamente a pincel.

- ✍ “Primer mano de pintura de fondo anticorrosiva”: deberá responder a la norma IRAM 1182 “pinturas anticorrosivas de fondo sintética, de secado al aire, colorada, a base de cromato de zinc” – su aplicación será únicamente a pincel.
- ✍ “Segunda mano de pintura de fondo anticorrosiva”: en este caso, con las mismas exigencias de la primer mano, pero incorporándole un pequeño porcentaje de negro humo, para poder distinguir las distintas aplicaciones – su aplicación será únicamente a pincel.
- ✍ La primer mano de acabado deberá efectuarse de acuerdo a la norma FA 8.213 (de Abril de 1975) y será un esmalte de aluminio con ligera tonalidad azulada, que responderá a la norma IRAM 1115, con excepción del ensayo de leafing (descascamiento), cuyo valor deberá ser cero – se aclara que el pigmento deberá tener un valor mínimo del DOCE POR CIENTO (12 %) excluidas materias grasas, volátiles y pigmento azul. En la composición del pigmento, el aluminio deberá tener un mínimo de 98% excluidas materias grasas, volátiles y pigmento azul. La pasta de aluminio utilizada para la fabricación del esmalte “no leafing” (antidescascarante) deberá responder a la norma IRAM 1164 TIPO II, con excepción del ensayo de “brillo” y “propiedades de flotabilidad”, que deberá tener valor cero. Su aplicación será únicamente a pincel y dentro de los QUINCE (15) días de haberse aplicado la segunda mano de pintura de fondo anticorrosiva, verificándose previamente que no exista arena adherida o incrustada en la pintura anticorrosiva. Si la hubiera, será necesario eliminarla por lijado y reparar la discontinuidad de la película –
- ✍ “Segunda mano de acabado”: será un esmalte de aluminio que responderá a la norma IRAM 1115 tipo b (DOS (2) envases, uno para la pasta de aluminio y otro para el vehículo). La pasta de aluminio deberá responder a la norma IRAM 1164 tipo II – Su aplicación será únicamente a pincel.

El contratista deberá solicitar oportunamente la inspección y aprobación de los trabajos correspondientes a la ejecución de cada mano de pintura terminada.

Espesores mínimos de capas secas

Mano de “Wash Primer” + 2 manos anticorrosivas = 80 micrones

Mano de “Wash Primer” + 2 manos anticorrosivas + 2 manos de acabado = 120 micrones

En todas las alcantarillas del sector, se deberán reparar los guardabalastos deteriorados y pintar los cabezales.

Pasos a nivel asfaltados

Se realizará la remoción de la calzada, el reemplazo de la totalidad de los durmientes, la colocación de los guardarrieles y/o rieles protectores a ambos lados del riel de corrida y cama de rieles, descarga de piedra balasto, nivelación, alineación y reconstrucción de la carpeta asfáltica hasta el nivel superior del hongo con el correspondiente acompañamiento de la calzada actual; o instalación de losetas premoldeadas de hormigón armado, realizando las soldaduras aluminotérmicas necesarias para que los rieles queden sin juntas en toda la longitud del paso a nivel.

Los trámites para coordinar con el Ente Vial y distintas Municipalidades serán realizados por el Contratista, quedando a su cargo la construcción de carteles indicativos, balizamiento y/o señalamientos que pudieran ser necesarios y/o requeridos para la seguridad en la circulación vehicular.

Pasos a nivel de tierra

Se reemplazarán la totalidad de durmientes y fijaciones, colocando los contrarrieles y cama de rieles después de realizado el último levante y realizando las soldaduras aluminotérmicas necesarias para que los rieles queden sin juntas en toda la longitud del paso a nivel.

Los trámites para coordinar con el Ente Vial y distintas Municipalidades serán realizados por el Concesionario, quedando a su cargo la construcción de carteles indicativos, balizamiento y/o señalamientos que pudieran ser necesarios y/o requeridos para la seguridad en la circulación vehicular.

Aparatos de vías

El tratamiento de los distintos aparatos de vía (ADV) componentes del trazado, cuya prospección se encuentra plasmada en la propuesta de TECNICAGUA, deberá considerar en todos los casos:

- ✍ Destape y rebaje, reemplazo de los durmientes que así lo requieran, reemplazar los rieles intercalarios y/o invertir posición de ser necesario, reemplazo de fijaciones y ajuste de bulones que sean necesarios, verificar y/o corregir medidas geométricas y cotas de protección, con desplazamiento de cojinetes de deslizamiento (silletas planas) o durmientes según corresponda; nivelar, alinear y escuadrar todo el aparato, descarga de piedra balasto, levante, alineación y adecuación del perfil transversal del cambio.
- ✍ Para todos los aparatos de vía y vías de enlace se deberá adecuar los desagües y drenajes correspondientes en las zonas trabajadas. Todo lo producido de las tareas de destape y/o sobrante de suelo será debidamente desparramado y/o retirado de la zona de vía.

Mojones de la traza

Las progresivas de kilómetro y medio kilómetro deberán señalizarse al costado de la vía mediante la utilización de chapas identificatorias, incorporando chapas

intermedias si fueran necesarias (Opcionalmente, se podrán aprovechar los postes telegráficos existentes). Los mojones deberán indicar las progresivas que resulten de la longitud definitiva del ramal, a causa de la construcción de la nueva traza.

Asimismo, los cambios de pendiente en la traza deberán ser iindicados con chapas que expresen el valor de pendiente en "metros por mil".-

Condición Particular N° 4 – Ensayos de los rieles existentes.

Habida cuenta del año de fabricación de la mayoría de los rieles existentes en el ramal, el/los oferente/s deberá/n desarrollar los siguientes ensayos sobre los rieles que no sean reemplazados en el primer y segundo año de la Concesión, antes de la habilitación de la circulación de trenes en los tramos por ellos constituidos. Las muestras requeridas deberán ser representativas en función del tipo y estado de los rieles, a satisfacción de la Autoridad u Organismo de Control..

- a) Físicos y Mecánicos para determinar y verificar su composición química, estructura metalográfica y características de resistencia. Para la realización de los ensayos se deberá seguir lo prescrito en la Norma UIC 860 (edición 01/07/86), norma referida por la especificación FA 7.065 de Noviembre de 1980.
- b) Verificación integral, por ultrasonido o similar, del estado de fisuración de los rieles instalados en las vías de circulación, antes de la puesta en marcha de los servicios.

El/los oferente/s podrá/n diferir la ejecución de estas tareas para realizarlas luego de la toma de posesión de la concesión, en caso de resultar adjudicatario/s, pero en este caso no podrá/n aducir desconocimiento del estado de los rieles o vicio oculto de los mismos.

El adjudicatario será responsable de cambiar todos aquellos rieles que no cumplan con las condiciones requeridas en las normas para garantizar la seguridad en los servicios.

Condición Particular N° 5 – Defensas en tramos próximos a cursos de agua.

En todos los tramos de la traza que circulen próximos a cursos de agua que revistan importancia (por su caudal, por otros cursos de agua de quienes sean afluentes, si tienen toma de agua para potabilizar o regar, etc.), el Concesionario deberá colocar como mínimo contrarriel en toda la longitud del tramo para dificultar el descarrilamiento y/o posible volcamiento de los vagones, o proponer otra medida que se juzgue más conveniente, que deberá ser aprobada por la Inspección Técnica de la Obra.

Condición Particular N° 6 - Perfil Planialtimétrico.

El Concesionario deberá:

- a) Confeccionar el perfil "Planialtimétrico" de todo el corredor en su forma tradicional (tal se lo muestra en folios O/8 -56 a O/8 – 70); se presentará el perfil altimétrico

longitudinal en la parte superior del plano de la hoja y en la parte inferior de aquélla, la planimetría concordante con la progresiva kilométrica superior y las especificaciones propias a cada curva (dibujada esquemáticamente a izquierda o derecha) indicando progresiva inicial, progresiva final, radio de curvatura y desarrollo, en metros con precisión de centímetros, como así también su especificación en grados métricos con precisión de dos decimales.

Los tramos de planimetría deberán especificarse en metros, con precisión de centímetros, reflejando las longitudes reales en horizontal de cada pendiente (no compensar). Las cotas altimétricas deberán especificarse en metros con precisión de milímetros.

La escala de representación no deberá ser menor a: Horizontal 1:10.000 y Vertical 1:2.000.

- b) En los planos pertenecientes a la llamada "Planimetría Georreferenciada" con ubicación de Obras de Arte del Ramal "A12", cuya gráfica indica el perfil longitudinal altimétrico en su parte inferior, y las curvas y planimetría en la superior (tal como se desarrolla en carpeta "O/4" desde folios O/4/2 a O/4/21 y en carpeta "O/4 a", desde folios O/4a/2 a O/4a/24), deberá indicarse el kilometraje progresivo correspondiente al ramal A12 y conservar su mismo sentido, tomando la última progresiva coincidente con la histórica, como punto inicial del nuevo amojonamiento que surja de considerar la nueva traza. Asimismo, se deberán referenciar kilométricamente en la planimetría, los inicios y finales de cada curva, estableciendo la correspondencia con el perfil longitudinal de ese folio.

De igual modo, los puntos singulares del perfil longitudinal tales como comienzos o finales de rampas y pendientes, deberán tener su concordancia kilométrica representada en la planimetría de ese mismo folio.

Condición Particular N° 7 – Curvas en Perfil Planialtimétrico. Peralte

Para cada curva indicada en el perfil planialtimétrico, el Concesionario deberá especificar su peralte (como paso previo a la determinación definitiva de los diagramas de servicios).

Condición Particular N° 8 - Instalaciones de Seguridad en Playa de Maniobras

En el proyecto ejecutivo de las playas de maniobras, el Concesionario deberá considerar lo siguiente:

Toda playa de maniobras de estaciones deberá estar provista de las instalaciones de seguridad clásicas; si el acceso fuese en fuerte pendiente, deberá contemplar la incorporación de un desvío de escape antes de la entrada al cuadro de la misma.

Las playas de maniobras de estaciones que, además de presentar su cuadro en pendiente, no permitan, por su estrechez, desarrollar una adecuada parrilla de vías secundarias, deberán incluir en su diseño, el desvío a paragolpe sobre la vía secundaria contigua a la principal. Si ello fuese imposible por limitaciones de tipo

físico, el desvío a paragolpe se reemplazará con “cambio trampa”, a fin de evitar que, si se desplazara algún vehículo sin control, pueda invadir la vía principal.

Condición Particular N° 9 – Pasos peatonales y alambrados perimetrales en estaciones.

El Oferente deberá incluir en su oferta la evaluación de todos los pasos peatonales que resulten necesarios en los ramales del Area de la concesión, teniendo en consideración especial las estaciones que son visitadas por contingentes turísticos (ej. Puente del Inca) Deberá referir la solución constructiva y señalización prevista en cada caso.

En el proyecto ejecutivo, el Concesionario deberá precisar la ubicación de los pasos peatonales que deberá ser aprobada por la Autoridad u Organismo de Control.

A la fecha de habilitación de los servicios de transporte, el Concesionario deberá haber cercado las estaciones en cuya proximidad se verifique la presencia habitual de turistas o donde pueda registrarse la deambulacion de personas ajenas a la explotación, que comprometan la seguridad.

La propuesta de cerramiento de estaciones será presentada con el proyecto ejecutivo, a efectos de su evaluación por la Autoridad u Organismo de Control.-

Los pasos peatonales que permitan la circulación y cruce de vías dentro de la zona ferroviaria pueden ser propuestos por el Concesionario y deben ser aprobados por la Autoridad de Aplicación.

Los pasos peatonales que posibiliten el cruce de vías desde y hacia sectores o terrenos pertenecientes a la vía pública, deben ser solicitados por la Autoridad Local o acordados por el Concesionario y la Autoridad Local y serán tramitados conforme el procedimiento indicado en el Apartado 1.6. del Título II del Pliego de Condiciones Particulares.

Condición Particular N° 10 - Diseño de la Estación Multimodal Luján de Cuyo.

El/los Oferente/s deberá/n considerar los siguientes aspectos en el Diseño de la Estación Multimodal:

Estación Multimodal: El diseño de la Estación Multimodal (EMM) debe incorporar, además de lo expuesto en el Tomo O/8, fs. 84, una descripción operativa de los movimientos en la Playa ferroviaria y su conexión con el resto de los sectores que componen la operatoria de la Estación Multimodal. La ubicación y el diseño de la playa permitirán acompañar el crecimiento de la demanda. Asimismo, la EMM deberá contar dentro de su perímetro con instalaciones alternativas para invertir el sentido de circulación de las locomotoras, modificando la posición de la cabina de conducción.

Se adicionan las siguientes consideraciones, que deberán ser cumplimentadas por el Concesionario:

1.1. Espacio para los Organismos de Control aduanero, SENASA, Migraciones, Policía Federal, etc.

El Proyecto de la Estación Multimodal preverá la inclusión de los espacios e instalaciones apropiadas para el funcionamiento de los Organismos Nacionales, a saber: Dirección General de Aduanas, Servicio de Sanidad Animal, Dirección de Migraciones y Policía Federal que tienen a su cargo el control del tráfico de mercaderías y/o prestación de los servicios de seguridad para dichos tráficos que transporta el Concesionario. A tal efecto, el proyecto considerará los espacios e instalaciones corrientes en terminales de este tipo, previéndose su progresiva ampliación en correspondencia con el crecimiento de los tráficos intervenidos

Cuando el Concesionario realice el Proyecto Ejecutivo de estas instalaciones (TITULO VI), deberá coordinar detalle de funcionamiento con los Organismos Nacionales indicados, teniendo en cuenta lo indicado en el punto 1.8 de la presente Condición Particular.

1.2. Proyecto general.

El Concesionario deberá proyectar y construir los accesos, estacionamientos, edificios y obras complementarias para el correcto funcionamiento del Centro.

El proyecto se desarrollará sobre el eje circulatorio, dentro de los límites ya especificados, comprendiendo los edificios, instalaciones internas y externas completas para la distribución de agua corriente, servicio contra incendio y riego, desagües cloacales y pluviales, instalaciones eléctricas y electromecánicas, iluminación, telefonía apta para computación, pararrayos, señalización horizontal y vertical, parquización y cualquier otra obra que sea necesaria para su correcto funcionamiento.

1.3. Horizonte de diseño inicial:

El proyecto a construir en el inicio de las operaciones estará dimensionado para los servicios de transporte del año CUARTO (4º) inclusive del proyecto y preverá la ampliación de los locales e instalaciones conforme a los aumentos del flujo de cargas hasta alcanzar el tonelaje máximo de diseño.

Las obras que eventualmente quedaran desactivadas podrán ser recicladas por el Concesionario para su explotación. Todas estas adaptaciones deberán ser autorizadas por la Autoridad de Aplicación.

1.4. Documentación necesaria para la aprobación de la obra.

Además de lo ya establecido en el Título correspondiente a presentación de planos y especificaciones respecto de la documentación necesaria, en lo referente a los organismos aduaneros, etc., se establecerá la obligatoriedad de presentar la siguiente documentación básica:

- ✍ Planialtimetría general, planta general, planta de redes externas.
- ✍ Plantas, cortes y vistas de todos los edificios.

- ✍ Plantas y cortes de todas las instalaciones: sanitarias, electromecánicas, eléctricas, de incendio y riego, desagües pluviales y cloacales, telefonía, audio, iluminación, tanto internas como externas, y memorias de cálculo.
- ✍ Plantas, detalles constructivos y memorias de cálculo de todos los tipos de estructuras, torres tanque, cubiertas, bases de columnas de iluminación, de señalamiento, etc., de acuerdo con las reglamentaciones vigentes.
- ✍ Planillas de locales, detalles constructivos en general y en especial, de los locales sanitarios.

1.5. Planos

Planos de señalamiento horizontal, de parquización y cualquier otro tipo de plano general; planos de detalle, planillas y memoria de cálculo que no estén incluidas en este listado taxativo y sean necesarios para la correcta interpretación del proyecto y la ejecución de la obra, incluyéndose memoria descriptiva y pliego de especificaciones técnicas completas. Además, se deberá entregar copia de los archivos que contienen los mismos planos en la última versión de AUTOCAD.

1.6. Generalidades constructivas.

- 1) Para el proyecto de los edificios se deberán tener en cuenta los factores climáticos y sismológicos de la región, utilizándose materiales y técnicas constructivas que sean compatibles con los mismos, para evitar defectos, costo excesivo de mantenimiento de los edificios e instalaciones, y proporcionar un adecuado nivel de confort a las personas, requiriéndose que las mismas cumplan como mínimo con los Códigos de Edificación vigentes en los Municipios donde se encuentren.
- 2) Para los edificios públicos y ferroviarios a construir en la Estación Multimodal, una vez proyectados preliminarmente, deberán aprobarse los balances térmicos necesarios, incluyéndose aislaciones térmicas en paredes, cubiertas, etc., de forma que los sistemas de acondicionamiento de aire, enfriamiento o circulación a ser utilizados, tengan un óptimo rendimiento y sean sólo un complemento para lograr un nivel de confort aceptable.

En caso que se utilicen sobretechos ellos tendrán una cubierta propia con aislación térmica e hidrófuga, De encontrarse los sobretechos o aleros de los edificios a una altura tal que no arroje sombra sobre los sectores de trabajo e inspección, se colocarán parasoles pendientes del mismo.

La documentación de estos edificios deberá ser sometida a la aprobación previa de la Autoridad de Aplicación.

1.7. Otros servicios que deben ser provistos por el Concesionario en la Estación Multimodal.

- a) Señalización según las normas vigentes en caminos, playas de estacionamiento, entradas y salidas, en centros comerciales y en todos los lugares que se requiera por razones de seguridad o para orientación de los usuarios en el Area.
- b) Provisión de agua potable.
- c) Torres-tanque de reserva de agua de consumo e incendio.

La torre tanque incluirá una cisterna de bombeo y tanque de reserva dimensionados de forma de abastecer el consumo de agua de uso sanitario y la reserva para incendio, para la totalidad de las construcciones, a través del tendido de una red de servicio contra incendio con sus correspondientes hidrantes y mangueras alojadas en nichos.

A su vez, serán colocadas canillas surtidoras para regado y limpieza de veredas laterales. Las instalaciones responderán a las especificaciones de la ex OBRAS SANITARIAS.DE LA NACION., ENTE TRIPARTITO DE OBRAS Y SERVICIOS SANITARIOS, DIRECCIÓN NACIONAL DE AGUA Y ENERGÍA, Cuerpos de Bomberos respectivos y/o Autoridad de Aplicación correspondiente, con respecto al calculo y los materiales a utilizar, y se proyectará de acuerdo a las necesidades para cada año de operación, a medida que se incorporan los establecimientos de la EMM.

Contará con DOS (2) electrobombas de capacidad suficiente para elevar el agua desde la cisterna al tanque de reserva.

- d) La torre tanque contará con baliza aérea y pararrayos, el cual protegerá las superficies construidas. El Concesionario deberá prever el abastecimiento de agua potable necesaria para el total de las instalaciones propias y ajenas que funcionan en la EMM.
- e) Línea telefónica externa directa para la Autoridad de Control.
- f) Teléfonos públicos en áreas de explotación comercial.
- g) Provisión de energía eléctrica, con una potencia suficiente para cubrir todos los requerimientos en cuanto a iluminación, operación de equipos y maquinarias y en general todos los requerimientos que aseguren un correcto, seguro y ágil funcionamiento de los servicios.
- h) Asimismo, deberá preverse la instalación de un equipo generador de emergencia capaz de asegurar el suministro eléctrico del equipamiento requerido para las funciones de administración y control de tráfico de trenes y la iluminación imprescindible de los sectores de circulación de camiones y ejecución de operaciones de riesgo en la playa.
- i) Centros de Potencia.

1. El Concesionario construirá un edificio destinado a albergar los transformadores, medidores de electricidad general y particulares, teniendo presente la posible ubicación de los organismos más arriba enumerados que desempeñarán sus funciones en la EMM, para su funcionamiento como centro aduanero internacional.

Dicho edificio contará con un local destinado a la instalación de un grupo electrógeno de emergencia, con capacidad para abastecer a

todos los circuitos de electricidad e iluminación (interior y exterior) de la Estación Multimodal (año quinto) a UN TERCIO (1/3) de la capacidad total instalada y las electrobombas en forma total.

La conexión de la línea de tensión que abastecerá los complejos, garantizará la prestación del servicio en forma permanente, con excepción de casos de fuerza mayor, en que deberá entrar en funcionamiento el grupo electrógeno y los circuitos de emergencia. También garantizará el abastecimiento de combustible para el funcionamiento del grupo de emergencia durante VEINTICUATRO (24) horas como mínimo.

La superficie de los locales necesarios para la instalación de los transformadores, grupo electrógeno, etc., con un área de mantenimiento y almacenamiento de combustible será del orden de los SESENTA (60) m² como mínimo. Esta construcción no llevará sobretecho y contará con un acceso de vehículos para carga y descarga de combustible y equipos.

2. Protección eléctrica.

Todas las columnas y tableros deberán ser conectados a tierra de acuerdo a normas, si la capacidad del pararrayos que tendrá el tanque de agua de la EMM no fuera suficiente. Para tal fin, se proyectará un sistema de puesta a tierra adecuado que cumpla con las reglamentaciones en vigencia.

j) Obras complementarias:

1. Canalización.

Con el objeto de permitir la ampliación de las obras construídas o la extensión de redes de abastecimiento de electricidad, iluminación, teléfonos, etc., el Concesionario deberá prever la instalación de cañerías bajo pavimentos, estacionamientos, veredas, etc. en sectores en que deban ser atravesados por las mismas, para evitar roturas posteriores.

Asimismo, deberá prever la instalación de bocas de tormenta o sumideros con rejas de hierro fundido, para mejor escurrimiento del agua en pavimentos, tanto en los carriles de transporte, como estacionamiento, boxes, retornos, etc. El proyecto de las redes de desagüe pluviales contemplará en forma integral, la confluencia de los desagües de pavimentos y edificios, con sus correspondientes cámaras de inspección, para limpieza y desobstrucción del sistema.

2. Veredas.

Las veredas perimetrales y plazoletas donde se localicen las cabinas de inspección, serán ejecutadas en hormigón alisado con juntas de

trabajo o buñas que formen baldosones reglamentarios pero monolíticas.

Llevarán juntas de dilatación formando paneles regulares. Además se ejecutarán juntas de dilatación en coincidencia con el perímetro de los edificios, cuando existan cambios de dirección o de curvatura, etc. Las juntas serán rellenas con poliestireno expandido y selladas con mástic asfáltico. El espesor del hormigón no será inferior a DOCE (12) centímetros y se extenderá sobre el terreno perfectamente compactado y nivelado, previo hormigón de limpieza.

3. Cercos delimitadores.

Para delimitar los diferentes sectores respecto del terreno circundante, y en forma perimetral, se realizará un cercado con postes olímpicos y malla de alambre romboidal, con TRES (3) hilos de alambre de púa en la parte superior de la cerca.

Las columnas estructurales que se encuentren en áreas de circulación vehicular deberán ser protegidas con caños y perfiles de hierro dimensionados al impacto.

4. Señalización horizontal y vertical. Carteles de entrada.

Se proyectará y ejecutará la señalización horizontal termoplástica sobre pavimento, en todas las circulaciones, indicando carriles, prohibición de sobrepaso, sentido de circulación y dirección, giros, estacionamiento, etc., conforme a las reglamentaciones vigentes y en concordancia con las necesidades de uso.

El señalamiento vertical responderá a las normas al respecto, conforme a los códigos vigentes para señales de circulación seguridad e información en la DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD y reglamentaciones vigentes de Higiene y Seguridad en el Trabajo.

Los carteles de entrada, que llevarán la inscripción con el nombre de la Estación Multimodal, ejecutada en forma similar a las de las señales y/o carteles restantes, serán ejecutados en las mismas placas que las utilizadas en la señalización, con las dimensiones adecuadas, montados sobre estructura metálica, que podrá estar soportada por columnas de hormigón armado o cualquier otro tipo de estructura diseñada para tal fin. Dichas estructuras responderán a las reglamentaciones vigentes para su cálculo.

5. Parquización.

Una vez realizada la obra, se procederá a la nivelación y relleno de las zonas a parquizar con suelo vegetal y se procederá a la plantación de árboles y arbustos de la zona, de manera de proveer sombra en los sectores de estacionamiento a cielo abierto y de césped adecuado a las condiciones climáticas del lugar. El proyecto se realizará tratando

de no alterar las condiciones ecológicas de la zona, procurando la utilización de especies de distinta época de floración y de hojas caducas y/o perennes, de acuerdo con las necesidades de sombra o asoleamiento en las distintas estaciones del año.

6. Mástiles.

Se construirán DOS (2) mástiles con basamento para contener sendos escudos, el Nacional y el Provincial. Los mástiles, cuyas alturas no serán inferiores a DIEZ (10) metros, estarán destinados a portar las banderas respectivas.

1.8. Procedimientos e Infraestructura a utilizar para el control del tráfico de cargas y tráfico de pasajeros.

Control de cargas:

- ✍ El Control de cargas debe indefectiblemente efectuarse en la cabecera tanto en el egreso como en el ingreso (Playa Multimodal Luján de Cuyo).
- ✍ En la Estación más cercana al Límite (Las Cuevas) efectuará la constatación de precintos y de las unidades de transporte, con previa presentación de la documentación de transporte pertinente conforme las reglamentaciones vigentes – Acuerdo de transporte internacional terrestre - A.T.I.T. Anexo I, Capítulo IX, Formalidades a observar en las Aduanas de paso de frontera.
- ✍ Para la operatoria de cargas debe contemplarse expresamente todos los aspectos previstos en el Acuerdo de transporte internacional terrestre - A.T.I.T. Capítulo III, artículos 36 a 57, y su Anexo “Aspectos Aduaneros”.

A efectos de la operatoria de la Estación Terminal y/u otras estaciones, el Concesionario debe considerar el horario de funcionamiento normal de los Organismos, siendo cualquier requerimiento adicional a cargo del Concesionario.

Control de Turismo:

En oportunidad en que se implemente un tren de pasajeros, se deberán contemplar los siguientes puntos:

- ✍ El tren deberá contar con bodegas separadas que puedan ser precintadas; tantas como estaciones se pretenda establecer en el trayecto hasta el límite internacional.
- ✍ El control de equipaje de mano y recintos del tren sería realizado en el sector ingreso/egreso en la Estación LAS CUEVAS. En su defecto, se deberá analizar la viabilidad de delimitar como Zona Primaria Aduanera el trayecto de vía entre LAS CUEVAS (control más cercano al Limite Internacional y PUENTE DEL INCA (anteúltima estación para efectuar el control de equipaje de mano arriba del medio). Para implementar esta modalidad deberá previamente analizarse la misma en el marco de las Convenciones Colectivas de Trabajo y las normas establecidas que regulan las Administradoras de Riesgo del Trabajo(ART)

Infraestructura

La DIRECCION GENERAL DE ADUANAS deberá contar con la infraestructura necesaria para la prestación del servicio aduanero, tanto en la Estación terminal de cargas de LUJÁN DE CUYO como en la Estación LAS CUEVAS (la más cercana al Límite Internacional) provisto de enlaces telefónicos para presentación y cancelación de la documentación aduanera. Como asimismo en las estaciones intermedias (pasajeros) que se habiliten al efecto.

La Estación Multimodal LUJÁN DE CUYO deberá cumplir la normativa vigente en materia y contará entre sus instalaciones con un depósito cerrado, superficie techada para verificación y oficinas para el personal de la DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS, DIRECCIÓN DE MIGRACIONES, POLICÍA FEDERAL y el SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD ANIMAL. En la Estación LAS CUEVAS deberá contarse con oficinas y casa para el personal de los Organismos que deban actuar en la misma.

En caso que la DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS dispusiera concentrar las actividades vinculadas al control del tráfico internacional con la REPUBLICA DE CHILE en el corredor en alguna localización alternativa, podrá requerir la modificación del emplazamiento de la infraestructura antes indicada y destinada al control del tráfico por ferrocarril.

Condiciones Particulares referentes al Material Rodante

Condición Particular N° 11 – Habilitación del Material rodante.

Todos los vehículos que el Concesionario incorpore al Ferrocarril Transandino Central (FCTC) deberán ser habilitados previamente a su puesta en servicio, de acuerdo con los términos del Artículo 7 de la Ley de Ferrocarriles N° 2873 y el Decreto N° 1141/91. Deberán contar con el Certificado de Habilitación Técnica, cuya implementación se hará conforme con lo indicado en el Boletín Técnico N° MR 1-98 de la CNRT.

Condición Particular N° 12 - Normativa y condiciones a cumplimentar por el material rodante

El material rodante que se incorpore y/o circule en el ramal de la concesión debe observar las Normas y exigencias que se detallan a continuación. En relación con la circulación de trenes en territorio chileno deberán cumplimentar las normas estipuladas en la Documentación licitatoria de la obra Ferrocarril Transandino Central que se apruebe en la REPUBLICA DE CHILE.

Material rodante en general:

- ? El perfil de rodadura de las ruedas que equiparán el material rodante será el indicado en el Plano NEFA 706, de modo de garantizar la compatibilidad con los perfiles de rieles en uso en el territorio nacional u homologados en el país, y con

las normas estipuladas en la documentación licitatoria de la obra Ferrocarril Transandino Central que se apruebe en la REPÚBLICA DE CHILE.

- ? Si los rieles nuevos colocados en la obra de la Concesión tuvieran un perfil distinto a los actualmente en uso en el país, se deberá asegurar su compatibilidad con el perfil del rodado NEFA 706, presentando un informe sobre el estudio del contacto rueda riel para este caso en particular, cuyas conclusiones deberán demostrar que, aplicando las condiciones más desfavorables de cargas y esfuerzos laterales que se presenten en la operación, no habrá riesgos de descarrilamiento.
- ? Finalmente si de ese estudio surge que es necesario utilizar otro tipo de perfil de rodado (distinto al NEFA 706) para cumplir con la condición de seguridad que se requiere en este caso, se deberá mencionar a que Norma corresponde, así como suministrar los valores requeridos como nuevo y máximo de desgaste tolerado en servicio para las magnitudes más relevantes (espesor y altura de pestaña, espesor de banda de rodadura, etc.)
- ? Como premisa excluyente, se aceptarán solo ruedas enterizas. Bajo ningún aspecto se permitirán ruedas enlantadas.-
- ? Los enganches deberán ser automáticos y respetar la norma GES-0002 que solicita para trocha métrica equipamiento automático Estándares SBE, SE o E, grado C, contorno 10 A ((AAR) con amortiguador NC-391 o, alternativamente, responder a diseños homologados por la A.A.R.

Locomotoras:

- ? Las especificaciones indicadas en la norma CNTF - GES 002, con los siguientes agregados y/o aclaraciones:
- ? El peso por eje deberá respetar en todo momento la capacidad portante de la vía en los sectores más críticos del ramal, de acuerdo con el cálculo indicado en la CP 3.
- ? Deberán estar provistas con equipo de freno dinámico cuya acción debe ser efectiva a las mínimas velocidades de cruce de circulación en el ramal.
- ? Su velocidad de régimen continuo deberá estar en concordancia con las velocidades mínimas de circulación.
- ? El sistema de freno neumático deberá contar con los componentes necesarios para la aplicación del freno directo en los vagones. Se podrá ofrecer como alternativa un equipo de freno neumático más avanzado al indicado en esta especificación pero deberá ser de una marca y modelo aprobado y homologado por las Normas AAR sobre frenos y además ser apto para funcionar en las extremas condiciones climáticas y de altura características de este ramal
- ? El funcionamiento integral de todas las locomotoras debe estar diseñado para soportar las condiciones climatológicas (temperatura, presión atmosférica,

humedad, nevadas, heladas, etc.) más extremas registradas históricamente en la zona, que involucra al ramal. Se apreciará adjuntar comportamientos del modelo de locomotora propuesto en otros ferrocarriles que estén expuestos a condiciones de topografía y clima semejante a las de este ramal.

- ? Deben estar provista de sistemas o mecanismos que garanticen una adherencia tal que les permita salvar las rampas y pendientes más severas del tramo, aun en condiciones de máxima carga transportada, y en las peores condiciones climatológicas (hielo; escarcha, mercadas, etc.).
- ? El fabricante deberá suministrar el valor del coeficiente de adherencia mínimo garantizado. Deberán estar provistas de un sistema de control de patinaje de moderno diseño tal que actúe inmediatamente y lo corrija a efectos de que aún bajo las condiciones más adversas (rocío, helada, nieve, etc. sobre los rieles) el valor del coeficiente de adherencia no esté por debajo del mínimo garantizado por el fabricante

Vagones:

- ? La Especificación FAT VP 3009, a la que se le agregan las siguientes consideraciones o aclaraciones :
- ? El peso por eje deberá respetar en todo momento la capacidad portante de la vía en los sectores más críticos del ramal, de acuerdo con el cálculo indicado en la CP 3.
- ? Los vagones deberán tener un sistema de freno de accionamiento automático a aire comprimido y un sistema de accionamiento manual aplicados a una timonería normalizada con ajustador automático.
- ? El equipamiento de freno responderá a las características constructivas de la Especificación Técnica FAT V 1401, para el Tráfico de Alta Montaña, donde prevee las cantidades de elementos definidos en el apartado D-2) alternativa (b).
- ? Como alternativa podrá proponerse un equipo de freno de características y/o constitución diferente al requerido en las Especificaciones FAT V 1400/1401/1402/1403, pero el mismo deberá responder a las Normas AAR, estar homologado por esta Institución y ser apto para emplearse en trenes de alta montaña y condiciones climáticas adversas.

Para efectuar el remolque de vagones de la red nacional de trocha métrica, se deberá utilizar un vagón intermediario (comodín) que deberá cumplir con las reglamentaciones comunes a aquellos.

Condiciones Particulares referentes a la Operación de trenes

Condición Particular N° 13 - Diagrama de horarios de trenes.

El diagrama de horarios de trenes, que debe integrar la oferta, incluirá:

- a) los tiempos de marcha entre estaciones, según el cálculo de la Marcha Tipo (método convencional).
- b) los tiempos de las tareas en estaciones donde se realizan operaciones con los trenes, incluyendo las comunicaciones de rutina, diferenciando las estaciones con personal, con solo un ayudante de patio y sin atención de personal (no operadas).

Antes del inicio de las operaciones, el Concesionario deberá presentar para conocimiento y observaciones de la Autoridad u Organismo de Control el Itinerario N° 1 de la Concesión que deberá incluir, entre otra información, instrucciones generales para la operación del ramal, velocidades máximas y precauciones permanentes, tiempos mínimos permitidos, identificación de los trenes, peso por eje y tablas de remolque y frenado; un esquema de la red, divisiones de la red con progresivas, estaciones, pasos a nivel, longitud de las vías 2º en estaciones, velocidad máxima en estaciones, etc.

Condición Particular N° 14 - Operatividad de los trenes

El/os Oferente/s deberá/n calcular y presentar en la Oferta, los tiempos de marcha, esfuerzos de frenado y demás verificaciones necesarias para la operatividad de los trenes previstos, en función de la locomotora que se adopte en cada tramo y para los trenes tipo establecidos.

Condición Particular N° 15 - Recepción y despacho de trenes

Dentro de los NOVENTA (90) días de la firma del Contrato de Concesión y en forma paralela con la presentación del proyecto de construcción o ejecutivos (ver Título V. Punto 1), el Concesionario deberá definir y presentar documentación referente a las modalidades operativas a aplicar:

- a) Recepción y despacho de trenes desde estación con personal y con “ayudante de patio”. -

Deberán indicarse conceptualmente: el grado de participación del personal en el pedido y recepción de la AUV para que el tren pueda ser despachado de la estación; responsabilidades de la/s tripulación/es; Modo alternativo y medios en caso de caída del sistema principal de administración de tráfico.

- b) Cruce de trenes en estaciones sin atención de personal.

Deberá indicarse: Alcance de cada AUV; Condiciones que deberán cumplirse para poder continuar cada tren su marcha; Medios y modo alternativo ante distintas contingencias que impliquen la caída del sistema principal de administración del tráfico”. -

Condiciones Particulares referentes a la Seguridad en la circulación de trenes

Condición Particular N° 16 – Condiciones de Seguridad

Dentro de los NOVENTA (90) días de la firma del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá definir y presentar documentación referente a los siguientes puntos:

Recubrimiento de Seguridad y Condiciones de Circulación

a) Subdividir el corredor en tramos y definir el recubrimiento de seguridad entre trenes y/o vehículos en cada uno de ellos. Se entiende por tramo a todo sector de la línea que, recorrido en un sentido dado, presenta características particulares e invariables a la circulación a lo largo del mismo.

La seguridad del recubrimiento entre vehículos considerará las peores condiciones que puedan afectar la marcha, por razones climatológicas habituales u otras.-

No deberá considerarse otro bloqueo que no fuere el absoluto, para una sección ocupada por UN (1) tren o vehículo.-

- b) Definir la distancia entre DOS (2) trenes y/o vehículos consecutivos expresada en términos genéricos, relativos a la Autorización de Uso de Vía (AUV), incluyendo en la definición los límites físicos genéricos o virtuales de una AUV tipo, para trenes corriendo en tramos con estaciones sin personal (no operadas).
- c) Si la conducción del convoy se realizase con las unidades tractivas dispuestas en forma alternada entre vagones, a fin de disminuir la influencia de excesiva carga sobre los puentes, deberá verificarse que la distancia entre ellas no afecte la transmisión de las órdenes de accionamiento de los distintos sistemas, dadas desde la cabina de conducción (tracción, deriva y frenado), ni se vean interferidas en ningún punto del recorrido, ya sea por obstáculos de tipo físico (topografía, puentes, túneles, cobertizos, etc.) u otras.
- d) Si el equipamiento utilizado para la transmisión de órdenes fuese de radiofrecuencia, deberá ser de probada eficacia en ramales de características similares al de la futura explotación y haber sido homologado por la AAR Y la UIC.
- e) Durante los primeros años de explotación, el Concesionario podrá administrar el tráfico de trenes de carga en el sector argentino con un sistema de emisión de Autorización de Uso de Vía (AUV). En oportunidad de incorporar los trenes de pasajeros, deberá implementarse un sistema de señalamiento que asegure en forma inequívoca el enclavamiento de cada cambio en su posición, con la indicación que presente el semáforo o dispositivo elegido para indicar dicha posición.

El mismo sistema deberá garantizar la imposibilidad de efectuar rutas contradictorias dentro de los cuadros de estación o en cualquiera de las instalaciones que se propusieren a fin de ampliar la capacidad de circulación.

Condición Particular N° 17 – Comunicaciones.

Dentro de los NOVENTA (90) días de la firma del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá especificar los siguientes aspectos para cada tipo de comunicaciones que posteriormente se detallarán en el Manual de Operaciones para los distintos agentes, o los que se definan en artículos que contendrá el Reglamento Operativo (RO):

- a) el medio que se usará para cada comunicación específica entre agentes definidos de cada rubro de la operación.-
- b) La forma en que se presentará ante el destinatario (alarma fonolumínica, papel impreso, leyenda en el display de la terminal de abordaje o computadora del PCC, comunicación telefónica o radial, etc.)
- c) Medio en el que quedará grabada toda comunicación (soporte magnético, papel impreso, cinta magnetofónica, etc.).
- d) Deberá definirse el modo de presentar la señalización provisoria o permanente que pueda establecer el área de Vía y Obras, relacionado con las velocidades máximas provisorias por precauciones temporales. Deberá precisarse si se lo hará telemáticamente, (presentación en el terminal de abordaje en la locomotora); o se lo hará de la manera tradicional, o eventualmente una combinación de ambas.
- e) En cuanto a los pasos a nivel con barreras automáticas, deberá puntualizarse, el modo de indicar al personal de conducción, la posición de las mismas.-

Condición Particular N° 18 - Criterio de seguridad en caso de incomunicación con el Puesto de Control Central.

Dentro de los NOVENTA (90) días de la firma del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá especificar conceptualmente los criterios de seguridad que resguardarán a la circulación, frente a una contingencia que interrumpiese o afectase la comunicación del Puesto de Control Central (PCC) con los trenes en movimiento, tomando como referencia el sistema de señalamiento propuesto. Las situaciones de incomunicación con el Puesto de Control Central (PCC), como así también las medidas a tomar en esos casos deben ser descriptas claramente en el Reglamento Operativo al que se refiere la Condición Particular N° 19.

Condición Particular N° 19 - Reglamento Operativo:

Proposición de Reglamento Operativo: Con una anticipación no inferior a CIENTO VEINTE (120) días hábiles antes del inicio de operación de los servicios de transporte ferroviario, el adjudicatario deberá presentar una Propuesta para la discusión y aprobación del Reglamento Operativo (RO) que regirá en el sector Estación Multimodal Luján de Cuyo – Límite Internacional.

En oportunidad de incorporar los trenes de pasajeros, el Concesionario deberá presentar una propuesta de adecuación del Reglamento Operativo acorde a las nuevas condiciones de circulación en el ramal, que deberá ser aprobada por la Autoridad u Organismo de Control.

Condición Particular N° 20 – Circulación de Trenes de Pasajeros en vías de la concesión

Trenes para pasajeros: Si bien la propuesta presentada no ha incorporado el transporte de pasajeros en ninguna de sus formas, el Concesionario deberá evaluar con el Concedente los recaudos de operación, tecnológicos y otros, para que los mismos se implementen, en la oportunidad que se requieran.

Condiciones Particulares referentes a la explotación comercial, colaterales y otras.

Condición Particular N° 21 - Demanda, Oferta y Tarifas.

En la Propuesta de TECNICAGUA S.A.I.C.A., se desarrolló un análisis de demanda que consideró la apropiación de cargas del modo alternativo, como elemento básico para su cálculo.

Atento que la citada presentación reviste el carácter de anteproyecto de referencia, los oferentes deberán confirmar y ampliar los estudios de demanda que, a su criterio, otorgan sustentabilidad a las respectivas propuestas, completando el análisis de las reales potencialidades de la demanda presente y futura que estiman captar por parte del servicio ferroviario de cargas que se rehabilita con la obra de la concesión.

De conformidad con el análisis de los profesionales de la Subcomisión Evaluadora de la Demanda, el análisis integral requiere que el estudio contenido en el Tomo P/1 sea revisado y/o completado con el temario que se indica a continuación:

1. CONOCIMIENTO DEL MERCADO

El oferente deberá explicitar la región, el área, las relaciones y/o los productos que se analizarán, con el propósito de presentar la situación del mercado de transporte al que apunta. A tal efecto, deberá incluir:

1.1. - Mercado de transporte de carga

En el análisis se deberá:

- ✍ Delimitar el área geográfica donde se pretende operar y determinar los puntos de conexión con las áreas vecinas.
- ✍ Determinar la demanda presente y proyectar la demanda futura de servicios de transporte:

Para ello, corresponde:

- a. Realizar un examen general que considere datos estadísticos, políticas gubernamentales, políticas de federaciones, asociaciones empresariales y

empresas en particular, relacionadas con la producción, circulación de bienes y comercio que genera el área geográfica afectada por el desarrollo del proyecto.

- b. Determinar cuáles son los centros de generación y atracción de demanda del transporte de productos con origen y/o destino dentro del área delimitada, con indicación de, por lo menos:
 - a) Tipos, características y presentación de los productos a movilizar.
 - b) Cantidad de producto a movilizar y su distribución en el tiempo (análisis de estacionalidad)
 - c) Ubicación de los centros de generación y de atracción de las demandas (matriz de origen y destino y análisis de estacionalidad)
 - d) Determinación de las características cuantitativas y cualitativas del servicio requerido en cada caso por las demandas detectadas.
- c. Establecer, dentro del ámbito geográfico definido para el desarrollo del proyecto, aquellas áreas de generación y atracción de demandas de transporte, con indicación de:
 - a) Límites de las áreas de generación.
 - b) Producción de las mismas. Tipos de productos, cantidad, estacionalidad de la producción, presentación del producto al transporte.
 - c) Ubicación de los centros de atracción de cada una de las demandas establecidas.
 - d) Determinación de las características cuantitativas y cualitativas de los servicios de transporte que requieren las distintas demandas establecidas.
- d. Determinar cuál es la oferta en términos cuantitativos y cualitativos que proporciona el sistema de transporte carretero en la zona de influencia, para lo cual se examinará, por lo menos:
 - a) Trazado de la red de caminos, sus características técnicas, el estado de conservación y las conexiones que posee con las áreas geográficas aledañas.
 - b) Instalaciones auxiliares de la infraestructura, con especial atención a las que hagan a la seguridad de la circulación, abastecimiento de la tripulación y unidad de transporte en el trayecto y mantenimiento de la unidad motora.
 - c) Magnitud y características técnicas y de diseño del parque rodante carretero que habitualmente se utiliza en el área geográfica bajo análisis.
 - d) Magnitud y calidad de la oferta capaz de brindar el modo a las distintas demandas definidas.
- e. Determinar cuál es la oferta en términos cuantitativos y cualitativos que proporciona el transporte fluvial y/o marítimo respecto del proyecto, para lo cual se examinará, por lo menos:
 - a) Características técnicas y utilaje de los puertos posibles de utilizar para la captación de cargas.

- b) Trazado y características técnicas, de calidad y estado de mantenimiento de las infraestructuras de acceso a los puertos.
 - c) Existencia y características técnicas, cuantitativas y cualitativas, de servicios de transporte terrestre a y desde los puertos.
 - d) Existencia y características técnicas, cuantitativas y cualitativas, de servicios fluviales a los puertos posibles de utilizar en la región.
 - e) Características técnicas, cuantitativas y cualitativas, de los medios de transporte flotantes que habitualmente sirven a los puertos de la región.
- f. Determinar posteriormente la oferta del modo ferroviario, en cantidad y calidad, para lo cual se examinará, por lo menos:
- a) Las características de la oferta de servicio de transporte de carga, magnitud y calidad de ofertas posibles de generar, para tratar de satisfacer las diferentes demandas determinadas, con indicación de la participación factible de lograr.
- g. Vinculación existente entre oferta y demanda.

Para desarrollar este ítem, se deberá efectuar:

- a. Una comparación de la oferta ferroviaria con la de los modos concurrentes, tanto en lo referente a infraestructura, como a los servicios propiamente dichos, con indicación de sus características actuales (si la hay) y las que se considere deben poseer para conformar la oferta que contemple mas adecuadamente los requerimientos de la demanda.
 - b. Un análisis del sistema de transporte que sirve la región. Relación del ferrocarril con los demás modos. Relación con los puertos, vías navegables, carreteras, centros de producción, centros urbanos y centros turísticos.
 - c. La determinación de demandas insatisfechas por parte del sistema de transporte; para ello:
 - a) Efectuar un balance entre la magnitud global de la demanda y la magnitud global de la oferta, para toda el área y para las distintas áreas de demanda y oferta.
 - b) Determinar las magnitudes insatisfechas, por cada modo, respecto de las magnitudes de las demandas que naturalmente debieran requerirle servicios y ser atendidas por él.
 - c) Determinará las causas que producen las insatisfacciones de las demandas.
- 1.2. Determinación del costo de explotación de cada modo que integra el sistema de transporte.

Seguidamente, el estudio deberá determinar:

- 1.2.1 El costo de transporte fluvial y/o marítimo, incluyendo los costos correspondientes a las terminales portuarias.

1.3. Determinación del precio generalizado del servicio de transporte para cada uno de los otros modos que integran el sistema.

- 1) La tarifa del transporte por carretera.
- 2) La tarifa del transporte por agua.

1.4. Selección de demandas a atender.

El oferente deberá establecer, para los distintos escenarios:

1.4.1. Magnitudes y calidades de las demandas a atender, con mención específica de tipo de productos, lugar de procedencia de los mismos y estacionalidad.

1.4.2. Módulos de despachos, frecuencias y velocidad comercial que se ofrecerá.

1.4.3. Transporte posible de captar (potencial), discriminado por productos, relaciones y estacionalidad.

OBSERVACION: La particular direccionalidad de los flujos en el corredor, (este – oeste sobre la base de los datos presentados en el P/1; aproximadamente 70 a 30) afecta un eficiente aprovechamiento de los recursos ya que, necesariamente, como se encuentra planteado en el proyecto, se genera una importante cantidad de retorno de vagones vacíos que se reflejarán en las tarifas.

Deberá aclararse cuales son las acciones a instrumentar para corregir el desequilibrio o en su defecto, cual es el impacto que esta condición produce en el análisis económico de la oferta.

ANEXO ACLARATORIO para la CP 21

OTROS CONCEPTOS DE LA SUBCOMISIÓN DE EVALUACIÓN DE LA DEMANDA RESPECTO DE LA PROPUESTA (se refiere al Tomo P/1) QUE DEBEN SER CONSIDERADOS EN LA EVALUACIÓN

El enfoque teórico de un estudio de demanda para el transporte ferroviario no debe reflejar sólo proyecciones de cargas de modos alternativos, sino establecer qué generación de cargas a partir de la oferta ferroviaria se puede alcanzar, ya que la competencia en el transporte terrestre dejó de ser un parámetro de medición sustentable en un proyecto de integración regional como éste, que apunta a mejorar costos extraregionales.

La iniciativa para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria en el Paso “Cristo Redentor”, que optimiza la competitividad de la cadena logística entre los países involucrados (CHILE y ARGENTINA) tiene como ejes -a criterio de esta Comisión-, la integración, la diversificación de la actividad económica y el consecuente desarrollo regional de los países vecinos.

En la evaluación de la demanda presentada con la propuesta de TECNICAGUA S.A.I.C.A., se considera que la coordinación técnica de la red solicitada estará a cargo de una misma empresa, que tiene una importante presencia en el sector privado en ambos países, por lo que abarca aspectos económicos, financieros,

jurídicos, políticos, culturales, ambientales y otros que luego del análisis realizado sobre la iniciativa, permiten sacar las siguientes conclusiones:

- 1- La iniciativa multinacional que comprende a ambos países requiere una investigación más específica de la oferta y demanda de los productos regionales que el mercado de transporte movilizará.
- 2- La iniciativa pretende hacer de la región una zona más competitiva de tránsito de mercancías, conquistando un espacio geográfico en un contexto de datos, pero esto requiere la especificación detallada de la forma en que el ferrocarril captará las mercancías, con una definición más precisa de los mercados de consumo y producción que el modo satisfecerá.
- 3- La planificación y el desarrollo de la iniciativa se enfocaron a través de datos y modelos extrapolados; se entiende que el análisis no debe dejar de lado la perspectiva multisectorial e integrada que el proyecto debe representar.

Condición Particular N° 22 - Operaciones, Costos y Tarifas en las Terminales Multimodales.

La presentación de la oferta deberá referir:

1. Descripción de la Operatoria (carga y descarga, traslados, estibas, desestibas, etc.) y sus costos.
2. Descripción de la unitización de cargas, obtención y administración de contenedores y sus costos.
3. Operatoria de consolidación y distribución, con mención de tiempos y sus costos.
4. Tarifas que se prevé aplicar, tanto en fletes, como en servicios conexos a la carga en las terminales.

Condición Particular N° 23 – Viviendas

Se deberá justificar las viviendas necesarias para el alojamiento del personal del Concesionario y en que momento se requerirán, ajustándose a las necesidades operativas que requieran el incremento anual de los servicios.

2. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS RELATIVAS A MATERIALES PARA LA CONSTRUCCION O REFUERZO DE LAS OBRAS DE LA CONCESIÓN.

2.1. Calidad de los materiales.

Los materiales destinados a ser incorporados en las obras deberán:

- a) Cumplir las normas de calidad y las Especificaciones Técnicas pertinentes.
- b) Ser de primer uso.

- c) Estar perfectamente preparados, según especificaciones.
- d) Ser colocados en obra conforme a las reglas del arte. La Inspección de la obra dispondrá cuales deberán ser previamente inspeccionados.

2.2. Muestras y ensayos de materiales.

La Inspección de la obra seleccionará aquellos materiales destinados a las obras, de los cuales se deberán extraer y preparar muestras, a efectos de realizar ensayos de prueba en el laboratorio o instituto técnico que se indique.

Para los ensayos que deban efectuarse en la obra, el Concesionario proveerá, sin retribución alguna, los materiales, equipos, instrumentos de medición, máquinas de ensayos, energía y mano de obra necesarias.

Para el material que llegue a obra ya elaborado, la extracción de muestras se podrá efectuar en las fábricas respectivas, acordándose con la Autoridad u Organismo de Control, la elección el instituto que realizará los ensayos. La Inspección de obras podrá exigir para una partida de materiales, la extracción de muestras, su preparación y ensayos para autorizar su despacho a obra. Los gastos quedarán a cargo del Concesionario.

El mismo criterio es válido para elementos o partes de obras terminadas.

2.3. Certificado de calidad.

A su criterio, la Autoridad de Aplicación podrá permitir el uso de ciertos materiales con anterioridad a su inspección o ensayo, siempre y cuando estos materiales estén acompañados de un certificado expedido por el fabricante o por un laboratorio aceptado por ella, indicando que los materiales llenan los requisitos de los planos y especificaciones técnicas.

2.4. Recepción de materiales

Para los materiales a que se hace referencia en 2.1.d, el Concesionario comunicará a la Inspección de la obra, con la debida anticipación, la fecha de iniciación de la fabricación o recepción de los distintos materiales encargados por él, a fin de que ésta pueda impartir las instrucciones del caso a sus agentes responsables del control y recepción.

2.5. Materiales rechazados.

Cualquier material que no satisfaga los requisitos de los planos o de las especificaciones técnicas será rechazado por la Inspección de la obra, aunque el material haya sido ya utilizado.

Todo material rechazado debe ser retirado de la obra por cuenta del Concesionario. Ningún material rechazado, cuyos defectos hayan sido posteriormente subsanados, podrá ser usado sin la aprobación de la Inspección de la obra.

2.6. Uso de los materiales de vías producidos

La Propuesta TECNICAGUA contempla el cambio de toda la enrielladura del ramal por otra de mayor peso en los primeros años de la Concesión. Cuando el Concesionario renueve las vías existentes, dispondrá de los materiales que recupere, a partir de la puesta en servicio de los tramos renovados. La desafectación de estos bienes será aprobada por la Autoridad de Aplicación.

2.7. Uso de explosivos.

Si fuere necesario el uso de explosivos en la ejecución de la obra, el Concesionario extremará sus precauciones, a fin de no poner en peligro vidas o propiedades. El manejo de los explosivos y su almacenaje, uso y transporte, deberá hacerse por personas competentes, teniéndose en cuenta las recomendaciones dadas por el fabricante, los reglamentos vigentes de las actividades respectivas y las precauciones adicionales que recomiende la Inspección de la obra.

3. ESPECIFICACIONES INDICATIVAS RELATIVAS A ESTUDIOS GEOTECNICOS

3.1. Especificaciones técnicas para estudios geotécnicos para fundaciones de obras de arte.

3.1.1. Objeto de la especificación.

La presente especificación establece los estudios geotécnicos cuya realización deberá ser exigida para determinar el tipo y dimensiones de las fundaciones de cualquier obra de arte a ejecutar, indicándose además la cantidad y características de los mismos.

No se incluyen en ésta, los ensayos que deban realizarse sobre roca.

3.1.2. Consideraciones generales.

Las indicaciones para la determinación de los métodos de exploración de suelos necesarios para cada tipo de obra dada a continuación, deben servir de referencia para asegurar el mínimo de datos necesarios para un correcto diseño de las fundaciones de la estructura

Consideraciones particulares en cada obra, como ser antecedentes de otras obras realizadas en la zona, la magnitud del emprendimiento con relación a los plazos disponibles, lo errático o sencillo de la formación geológica y de la estructura de suelo que se presente, etc., pueden variar sensiblemente en más o en menos la cantidad de estudios respecto de los sugeridos.

Asimismo, a la luz de los resultados de las perforaciones exploratorias, sondeos, auscultaciones, ensayos, etc. aquí indicados, se debe decidirse por continuar los estudios con ensayos complementarios (como pueden ser permeabilidad de las arenas, compresibilidad de las arcillas y otros) o considerarlos suficientes

Los estudios deberán considerar las siguientes instrucciones:

- ✍ IGVO(OA) 005 Instrucción técnica sobre estudios geotécnicos previos a la ejecución de terraplenes y desmontes.
- ✍ IGVO(OA) 006 Instrucción técnica sobre estudios geotécnicos para fundaciones de obras de arte.

4. NORMAS Y ESPECIFICACIONES TECNICAS PRINCIPALES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LAS VIAS.

4.1 Normas a cumplir en el Territorio argentino.

1. Normas Técnica N° 1 al 18 de F.A.
2. Normas Técnicas para la construcción y renovación de vía. Resolución D.N° 887/66 de F.A. y modificaciones de los artículos 56, 57 y 58, de acuerdo a instrucciones Ferrocarriles Argentinos G.V.O.V. 5434 del 24/08/1971 y 5/11/1971.
3. Resolución 764/66. Trabajos de reacondicionamiento de vía.
4. Reglamento Argentino para el proyecto y construcción de puentes ferroviarios de acero remachado.
5. Reglamento Argentino para el proyecto y construcción de puentes ferroviarios de hormigón armado o pretensado.
6. Normas Técnicas GVO(OA) 001 a 003.
7. Instructivos Técnicos GVO(OA) 001 a 009.
8. Especificaciones Técnicas para trabajos de movimiento de tierra y limpieza de terraplén.
9. Normas provisorias de clasificación de materiales de vía.
10. Instrucción Técnica - Para la distribución de durmientes en vías nuevas o a renovar.
11. Instrucción Técnica GVO(V) 001 - Pasos a nivel con losetas de Hormigón Armado.
12. Plano de gálibo ferroviario trocha 1000 mm.
13. Especificación Técnica FA 7065. Rieles.
14. Especificación Técnica FA 7025. Durmientes de quebracho colorado, guayacán y urunday.
15. Especificación Técnica FA 7030. Durmientes de Hormigón pretensado monobloque.
16. Especificación Técnica FA 7001. Soldadura aluminotérmica.
17. Especificación Técnica FA 7006. Bulones para vía.
18. Especificación Técnica FA 7015. Eclisas
19. Especificación Técnica FA 7008. Arandelas elásticas para bulones de vía.
20. Norma IRAM-FA L 70-12. Disposición de normalización N° 1/86. Tirafondos para vía.
21. IGVO(OA) 005 Instrucción técnica sobre estudios geotécnicos previos a la ejecución de terraplenes y desmontes.

22. IGVO(OA) 006 Instrucción técnica sobre estudios geotécnicos para fundaciones de obras de arte.

4.2. Obras de Arte.

Las pruebas de carga de las obras de arte se efectuarán de acuerdo con el "Reglamento Argentino para el Proyecto y construcción de Puentes Ferroviarios de Acero Remachado" o las "Normas para Pruebas de recepción de puentes ferroviarios de Hormigón".

Cuando fuese necesario construir o modificar o renovar las obras de arte existentes, el proyecto y ejecución se ajustarán a los Reglamentos mencionados en el primer párrafo del presente título, al cuerpo de reglamentos CIRSOC, o las normas o reglamentos que los sustituyan o modifiquen por disposición de la Secretaría de Obras Públicas de la Nación.

De las obras nuevas o de las que se hayan modificado, se entregarán TRES (3) copias de los planos conforme a obra y TRES (3) copias de las especificaciones técnicas y demás documentación del proyecto. En todos los casos una de las copias será reproducible en computadora.

5. SEÑALAMIENTO Y TELECOMUNICACIONES FERROVIARIAS

5.1. El equipamiento a proveer debe atender fluidamente las necesidades operativas resultantes del vínculo entre las redes ferroviarias argentina y chilena.

5.2. En los puentes y viaductos, se preverán adecuadas canalizaciones para el tendido de conductores del equipamiento de señalamiento y telecomunicaciones, si la tecnología prevista durante la concesión lo hiciese necesario.

5.3. Dadas las especiales características del montañoso trazado de este Ferrocarril, la eficiencia de las comunicaciones entre el Puesto de Control de Trenes y/o estaciones y/o el personal de trenes deberá ser verificada en todos los puntos singulares del ramal, antes de la puesta en servicio del mismo.

6. CONTROL DE CALIDAD DE LAS OBRAS.

La Autoridad de Aplicación o la Autoridad u Organismo de Control en quien delegue tal cometido efectuará el control de calidad de la construcción de las obras, indicando las correspondientes Ordenes de Servicio en la Inspección de la Obra si fuera necesario.

7. ILUMINACION EN LA OBRA EN CONCESION.

La OBRA BÁSICA DE LA CONCESIÓN deberá estar convenientemente iluminada, según exigencias de operación y seguridad.

7.1. Niveles de iluminación para la EMM y zonas aledañas.

El sistema de iluminación a ejecutarse en locales internos de la EMM y otras estaciones deberá cumplimentar Los valores mínimos de servicio de iluminación establecidos en la norma IRAM AADL 120 –06.

La iluminación de las playas deberá realizarse mediante torres, considerando un aprovechamiento óptimo de la potencia instalada. Para la ubicación de las torres se tendrá en cuenta el gálibo ferroviario, como así también que el emplazamiento no dificulte la visualización directa del sistema de señalamiento ni entorpezca las tareas de carguío. Las luminarias serán de tales características que no produzcan encandilamiento a los conductores desde ningún punto de la playa.

El sistema de iluminación a ejecutarse en la Estación Multimodal y otras estaciones a modificar, deberá cumplimentar las siguientes condiciones mínimas en cuanto a niveles de iluminación:

	Para calzada clara (Lux)	Para calzada obscura (Lux)
Accesos	22	33
Empalmes con rutas	26	39
Zonas de peaje y Aduanas	40	60
Playas de estacionamiento	15	20

Los valores citados se consideran valores mínimas en servicio, debiendo su grado de uniformidad superar los valores 1/2 y 1/4 para los indicadores G1 y G2 respectivamente.

$$\text{Siendo } G1 = E_{\text{MIN}} / E_{\text{MED}} \quad \text{y} \quad G2 = E_{\text{MIN}} / E_{\text{MAX}}$$

Para las playas ferroviarias, (en general) se exigirán los siguientes niveles mínimos de iluminación:

- ? Zona de aparatos de vías principales de acceso: 40 lux
- ? Zona de parrillas de formación de trenes: 40 lux
- ? Zona de parrilla de vías: 30 lux.

En patios de transferencia, el nivel mínimo de iluminación será de 30 lux y las uniformidades mínimas serán las siguientes:

$$G1 = 1:3$$

$$G2 = 1:6$$

En calles internas y alumbrados perimetrales de seguridad el nivel mínimo de iluminación será de 2 lux y las uniformidades mínimas serán las siguientes:

$$G1 = 1:4$$

$$G2 = 1:E3$$

7.2. Luminarias.

El diseño y medidas de las luminarias serán adecuados para funcionar con las lámparas de la potencia que se emplee, debiendo cumplir con las Normas vigentes en Argentina (IRAM).

Serán apantalladas o semi-apantalladas de acuerdo con las recomendaciones internacionales de la CIE (Comisión Internacional de Luminotécnica). El cuerpo de la luminaria deberá ser de aleación de aluminio en chapa o aleación de aluminio fundido, cumpliendo con las normas antes citadas. Para la cubierta se utilizará cristal de borosilicato, resistente a los cambios bruscos de temperatura.

7.3. Cableado.

El cableado se ejecutará en forma subterránea en los accesos, empalmes y zonas de peaje y aduana. En los puentes se alojarán los cables en canales de servicio diseñados especialmente para tal fin.

Se deberá dar cumplimiento a las normas IRAM e IEC.

Los componentes de las instalaciones responderán a las correspondientes normas del Instituto de Racionalización de Materiales, a las Normas VDE, DIN e IIEC; cuando corresponda, al reglamento para la ejecución de instalaciones eléctricas de la Asociación Electrotécnica Argentina y a la Resolución N° 207/95 del Ente Nacional de Regulación de la Electricidad (ENRE).

7.4. Protección eléctrica.

La totalidad de las cañerías metálicas, soportes columnas, gabinetes y tableros y, en general, todo elemento que por fallas o accidentalmente pueda quedar bajo tensión, deberán conectarse sólidamente a tierra, independientemente del neutro e independientemente de la puesta a tierra de la protección contra descargas atmosféricas. Para tal fin se proyectará un sistema de puesta a tierra que cumpla con la normativa vigente.

La instalación de protección contra descargas atmosféricas deberá proteger la totalidad de las instalaciones y debe ser independiente de otras protecciones eléctricas.

8. ANTEPROYECTOS DE OBRAS VIALES INTEGRANTES DE LA OBRA.

- 8.1.** Los Anteproyectos viales deben responder a las normas vigentes en la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD (DNV) y la época de su realización estar integrada con el conjunto de la OBRA.

9. MATERIAL RODANTE

- 9.1.** El Concesionario suministrará a la Autoridad de Aplicación la información y especificaciones técnicas correspondiente a todo el material rodante que prevea incorporar para realizar los servicios del Ferrocarril Trasandino Central (Locomotoras, vagones, equipos de auxilio, equipos para inspección y trabajos en vías, etc.) y las prescripciones de los fabricantes para su correcto y seguro funcionamiento. En tanto que todo el material rodante debe ser habilitado posteriormente en los términos indicados en la CP N° 11, esta información deberá ser presentada antes de concretarse la adquisición.
- 9.2.** Con relación al material rodante, repuestos, órganos de parque y subconjuntos sueltos, herramientas de mano y material de consumo que al finalizar la concesión resulte de interés para el Concedente, podrán ser adquiridas en las cantidades, condiciones, y plazos de pago que las partes acuerden, considerando los montos de adquisición y amortizaciones, teniendo el Concedente el derecho de preferencia para la adquisición de los mismos.

TITULO IV

LIBERACION DE TRAZAS Y EXPROPIACIONES

- 1.** TERRENOS a ser entregados por el Concedente para las obras.

El Concesionario dispondrá de los terrenos afectados al proyecto de rehabilitación del Ferrocarril Trasandino con la toma de posesión de la Concesión.

En los términos de las disposiciones de la Ley N° 7374 de la Provincia de MENDOZA (ver Título I – 1 b), el Concedente pondrá a disposición del Concesionario los terrenos necesarios para la ejecución de las obras de la Estación Multimodal y la nueva traza originada por la construcción de la Represa de POTRERILLOS.

- 2.** Tareas a efectuar por el Concesionario con los terrenos mencionados en (1)
- a) Revisión y/o actualización de los planos de los terrenos con posterioridad a su entrega al Concesionario.
 - b) Confección de los nuevos planos de afectación de terrenos y mejoras que faltaren o que fueren necesarias para adecuarlos a los trazados definitivos de las obras.

- c) Referenciación del dominio de las propiedades afectadas y documentación catastral que deberá efectuarse con la fecha más próxima posible a la realización de las gestiones de adquisición propiamente dichas, verificando la existencia de las planillas catastrales que documenten la titularidad de las adquisiciones efectuadas.
- d) Confección de planialtimetrías con indicación de curvas, etc. con referencias kilométricas que permitan su utilización para la confección de los trabajos técnicos ferroviarios del ramal, tales como curvas de marcha, etc., tal como se solicitara para la CP 14.

TITULO V

OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

PLAZOS Y PROCEDIMIENTOS DURANTE LA CONSTRUCCION DE LAS OBRAS

El Concesionario deberá ejecutar todas las tareas a las que lo obliga el presente Pliego y a las que se compromete en su Oferta y en el Contrato de Concesión. La ejecución de las obras que permitan la rehabilitación de la infraestructura y prestación de servicios de trenes entre la Estación Multimodal LUJÁN DE CUYO y la frontera con CHILE debe quedar concluida dentro de los TREINTA (30) meses del inicio de la concesión.

1. EJECUCIÓN DEL PROYECTO

El Concesionario deberá presentar a la Autoridad de Aplicación, para su fiscalización y aprobación, los proyectos de construcción o ejecutivos de los distintos componentes de la Obra Básica de la Concesión y de todas las Obras Complementarias, elaborados de acuerdo con las especificaciones establecidas en el Título III.

El plazo total para dicha presentación será de CUATRO (4) meses, contados a partir de la fecha de la firma del contrato, pudiéndose efectuar presentaciones parciales dentro de dicho plazo.

La Autoridad de Aplicación contará con un plazo de CUARENTA (40) días corridos para la revisión y observación en las presentaciones parciales y para efectuar las observaciones que correspondieren.

Para cada presentación sucesiva hecha por el Concesionario que contemple las observaciones ya efectuadas por la Autoridad de Aplicación, ésta dispondrá de un plazo de VEINTE (20) días corridos para su revisión y/o aprobación.

Una vez aprobado el proyecto de cada componente de la Obra Básica de la Concesión y de las Obras Complementarias, el Concesionario deberá entregar a la

Autoridad u Organismo de Control DOS (2) juegos completos de la documentación que compone dicho proyecto.

Toda modificación posterior que sea consecuencia de necesidades nuevas o causas técnicas imprevistas, deberá ser solicitada con la suficiente antelación a la Autoridad de Aplicación para su aprobación. Sin perjuicio de lo indicado precedentemente, si de la ejecución de los proyectos surgiera que no se han alcanzado las exigencias técnicas establecidas en el llamado a Licitación, el Concesionario deberá ejecutar a su cargo las obras que permitan alcanzar dichas exigencias.

Una vez aprobado el Proyecto Ejecutivo el Concesionario deberá presentar el Plan de Trabajos de las obras dentro de los VEINTE (20) días corridos, para aprobación por la Autoridad de Aplicación.

Dicho Plan de Trabajos incluirá un cronograma, con indicación del plazo para la ejecución de la totalidad de la Obra Básica de la Concesión y de las Obras Complementarias. Las obras previstas realizar en las áreas de explotación comercial no están incluidas en dicho cronograma, pero estarán sujetas a los plazos de construcción fijados en la OFERTA.

La Autoridad de Aplicación notificará en forma fehaciente al Concesionario las resoluciones que aprueban los proyectos de los componentes de la Obra Básica de la Concesión, de las Obras Complementarias y el Plan de Trabajos, dentro de los DIEZ (10) días de producidas.

2. TRABAJOS EN LA OBRA BÁSICA DE LA CONCESIÓN Y EN OBRAS COMPLEMENTARIAS.

2.1 Inicio de las obras

Una vez aprobados los proyectos de los componentes de la Obra Básica de la Concesión y/o de las Obras Complementarias, el Concesionario deberá iniciar la construcción de los mismos, dando cumplimiento al Plan de Trabajos.

2.2 Inventario de los bienes existentes

El inventario a que se hizo referencia en el Título II se realizará con la intervención del Concesionario y deberá quedar concluido dentro de los primeros TREINTA (30) días a partir del comienzo del replanteo general. Una vez concluido, se labrará el Acta correspondiente que será suscripta por el Representante legal del Concesionario y la Autoridad de Aplicación.

2.3 Ejecución de los trabajos.

El Concesionario cuidará que los trabajos se ejecuten de tal manera que resulten enteros, completos y adecuados a su fin, de manera que se ajusten a las especificaciones indicadas en el Título III y a lo propuesto en los Proyectos Ejecutivos aprobados por la Autoridad de Aplicación. Todos los trabajos serán ejecutados según las reglas del arte y con materiales y métodos constructivos que cumplan las especificaciones aplicables, según se indica en el Título III.

Los trabajos de construcción, reconstrucción y conservación de la Obra Básica e Infraestructura de la CONCESIÓN y de las Obras Complementarias a cargo del Concesionario se ejecutarán por cuenta y riesgo del Concesionario, siendo a su cargo todos los gastos necesarios hasta su total terminación, ya sean ordinarios o extraordinarios, o provengan de casos fortuitos o de fuerza mayor.

En ningún caso la Autoridad de Aplicación será responsable por las consecuencias derivadas de los contratos que celebre el Concesionario con sus consultores, contratistas y/o subcontratistas y proveedores, lo cual deberá constar en los mismos.

De la misma manera, la Autoridad de Aplicación no será responsable en ningún caso por las consecuencias derivadas de los contratos que celebre el Concesionario con sus consultores, constructores y proveedores, para la construcción de las obras.

2.4 Medición y control de los trabajos

Los trabajos, obras, instalaciones y provisiones serán debidamente controlados y medidos periódicamente por el Concesionario con asistencia de su representante técnico y estarán sujetos a la supervisión por parte de la Autoridad u Organismo de Control, el que tendrá además como función la evaluación del control de calidad.

La Autoridad u Organismo de Control supervisará las obras con el objeto de verificar que las mismas se ajusten a las especificaciones técnicas indicadas en el Título III y lo propuesto en el Proyecto Ejecutivo aprobado.

La Autoridad u Organismo de Control se reserva el derecho de formular indicaciones que juzgue imprescindibles sobre la realización de las tareas. Podrá requerir la realización de estudios y ensayos en laboratorios de Universidades Nacionales, entidades públicas o privadas, a su satisfacción. Asimismo tendrá el derecho de rechazar trabajos o materiales que no cumplan con las especificaciones e indicaciones expresadas en el Título III o en el Proyecto Ejecutivo aprobado. Todas estas actuaciones deberán indicarse en el Libro de la Inspección de la Obra.

El Concesionario deberá presentar informes de avance de obra con periodicidad trimestral, mensual o de considerarse necesario, con mayor frecuencia, de acuerdo con las instrucciones que al respecto disponga la Autoridad u Organismo de Control.

2.5 Trabajos defectuosos

Cualquier trabajo defectuoso a criterio del Organismo o Autoridad de Control, sea por motivo de la calidad de los materiales o de la mano de obra empleada u otras causas en los componentes de la obra que puedan afectar la seguridad de los servicios de trenes, deberá ser reparado o rehecho por el Concesionario en los plazos que le fije la misma.

Si el Concesionario no comparte el criterio sustentado por el Organismo o Autoridad de Control en cuanto a la calidad del trabajo, deberá comunicarlo a la misma dentro de los CINCO (5) días corridos de notificado, para su elevación a la Autoridad de Aplicación.

Si la Autoridad de Aplicación, no aceptara el descargo efectuado dispondrá la demolición o reconstrucción de los trabajos defectuosos que el Concesionario deberá ejecutar.

2.6 Aprobación de las obras

Terminadas las obras, y luego de comprobado que las mismas se ajustan a los proyectos aprobados y a las especificaciones técnicas fijadas, la Autoridad de Aplicación procederá a la aprobación de las mismas y lo comunicará fehacientemente al Concesionario. A continuación el Concesionario deberá entregar a la Autoridad u Organismo de Control TRES (3) juegos de copias de planos Conforme a Obra y un original en soporte magnético.

Asimismo, al finalizar la Concesión, el Concesionario deberá entregar a la Autoridad de Aplicación UN (1) juego completo de planos originales de la obra actualizada a ese momento en soporte magnético.

3. HABILITACIONES

3.1 Habilitación de las Obras mínimas requeridas para la rehabilitación de los servicios de la Concesión

Una vez realizadas las obras mínimas requeridas para posibilitar la rehabilitación de los servicios de transporte ferroviario se fijará, mediante resolución de la Autoridad de Aplicación, la fecha de habilitación de la infraestructura, debiendo cumplimentarse al respecto lo indicado en el Título VIII, Apartado 2.

El Concesionario está obligado a la puesta en servicio de los componentes de la Obra de la Concesión que permitan la rehabilitación de los servicios en la fecha que se indique en el Plan de Trabajos aprobado, salvo la existencia de prórrogas solicitadas y aprobadas por la Autoridad de Aplicación. En este caso, la fecha indicada sufrirá el corrimiento correspondiente a las prórrogas aprobadas.

4. MODIFICACIONES AL PLAN DE TRABAJOS. AMPLIACION DE PLAZOS

El Concesionario podrá proponer a la Autoridad de Aplicación modificaciones en el programa de inversiones que juzgue fundadamente necesarias o convenientes para la ejecución del proyecto y/o la prestación de los servicios de transporte ferroviario mediante los cuales se explotará la obra de la concesión. Dichas modificaciones que serán a cargo del Concesionario, podrán consistir en sustituciones o modificaciones parciales del proyecto, pero si implicaran menores niveles de inversión, los mismos deben ser debidamente compensados en la misma obra de la Concesión, de acuerdo con las instrucciones escritas que al respecto emita la Autoridad de Aplicación.

El Concesionario podrá introducir modificaciones al Plan de Trabajos durante la ejecución de las obras, por causas justificadas y previa conformidad de la Autoridad

de Aplicación, si las ampliaciones de plazos de obras parciales que se hubieren solicitado no implicaren una prolongación del plazo total de construcción previsto.

Para obtener una ampliación del plazo para la habilitación de la Obra Básica de la Concesión, cuando las demoras en la ejecución de los trabajos se debieren a causas justificadas, la calificación de dichas causales será de competencia exclusiva de la Autoridad de Aplicación, la que fijará las prórrogas que deban acordarse al Concesionario por tales motivos.

El procedimiento a seguir para la obtención de la ampliación mencionada en el párrafo precedente, es el que se detalla a continuación.

Dentro de los QUINCE (15) días de producido o conocido el hecho generador de la causa, el Concesionario deberá presentar ante la Autoridad de Aplicación, la pertinente solicitud de reconocimiento de la eximente de responsabilidad que torne procedente la prórroga del plazo de ejecución de los trabajos. Transcurrido dicho plazo, se operará la caducidad del derecho del Concesionario a pedir prórroga por la causa específica de que se trate.

Si el pedido del Concesionario obtuviere resolución favorable dentro de los DIEZ (10) días siguientes deberá presentar un Plan de Trabajos actualizado para su aprobación por la Autoridad de Aplicación.

Una vez aprobado el Plan de Trabajos actualizado sustituirá al anterior, en lo que fuere pertinente.

5. DAÑOS A PERSONAS O COSAS

El Concesionario se compromete a tomar las medidas necesarias para evitar daños a las obras que se ejecuten, a las personas que trabajen en ellas y a terceros, como así también a bienes públicos o privados, provengan dichos daños de las maniobras en sus instalaciones o en el Área de la Concesión, u otras razones imputables al Concesionario. Cualquier daño ocasionado será indemnizado exclusivamente por el Concesionario.

A tales efectos constituirá los Seguros indicados en el Capítulo 19 del Pliego de Condiciones Generales, y todo otro que sea necesario para los fines indicados.

6. SEÑALAMIENTO PREVENTIVO.

El Concesionario colocará carteles, señales balizas indicadoras de los lugares peligrosos y tomará todas las medidas de precaución que fueren menester para evitar accidentes en las zonas de trabajo.

7. CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES CON EL PERSONAL DEPENDIENTE

- 7.1. El Concesionario será el único responsable del cumplimiento de las disposiciones de las legislaciones laborales vigentes. Además, en los contratos que celebre con sus contratistas, se reservará el derecho de efectuar un efectivo control de cumplimiento de tales obligaciones por dichas empresas.
- 7.2. El reiterado e injustificado incumplimiento de estas obligaciones por el Concesionario, sea en la fiscalización sobre las obligaciones directas de sus contratistas o con relación a sus propios directos incumplimientos, podrá ser considerada causa grave que autorice la resolución del Contrato de Concesión por incumplimiento del Concesionario.

8. INSTALACIONES AEREAS Y SUBTERRANEAS EXISTENTES EN LA ZONA DE LA OBRA EN CONCESION

- 8.1. El Concesionario deberá tomar los recaudos para evitar el daño a las instalaciones aéreas y subterráneas existentes en la zona de la Obra de la Concesión (gasoductos, conductos telefónicos, acueductos, etc.) siendo responsable por la actuación de su personal o subcontratistas que cause daños a las referidas instalaciones.
- 8.2. Asimismo deberá efectuar las gestiones necesarias ante los entes o empresas propietarios de dichas instalaciones para la reubicación de los mismos, previo a la realización de tareas que puedan afectar su seguridad e integridad.
- 8.3. En caso que por trabajos del Concesionario resulte necesario efectuar la remoción de dichas instalaciones fuera de la zona vía, el gasto por todo concepto que ello demande estará a cargo del organismo responsable de la instalación.

9. EXTRACCION DEL MATERIAL DEL SUELO

No se permitirá al Concesionario la extracción de material del suelo de la zona del Area de la Concesión con fines ajenos al objeto de la Concesión.

El Concesionario deberá proveer el suelo necesario para la Obra de la Concesión si no se lo dispusiera en la zona de la misma. La explotación de préstamos o de yacimientos no deberá dejar afectada ni ecológicamente ni desde el punto de vista paisajístico a la zona de trabajo.

Los excedentes de suelos o de cualquier otro material proveniente de la realización de trabajos efectuados por el Concesionario dentro del Área de la Concesión, los suelos provenientes del destape de yacimientos también ubicados en la misma Area de Concesión y los materiales provenientes de la limpieza del terreno en dicha zona, deberán ser distribuidos dentro de ella rellenando excavaciones o depresiones naturales.

La aplicación de estas disposiciones y sus eventuales excepciones deberán contar con la expresa autorización de la Autoridad de Aplicación.

10. LOCAL PARA EL PERSONAL DE SUPERVISIÓN DE LAS OBRAS.

El Concesionario deberá suministrar, durante el plazo de construcción de las obras, locales para el desarrollo de las actividades del personal de supervisión de las mismas. Dichos locales deberán estar ubicados en las proximidades de la obra, y sus dimensiones y características serán acordes a la tarea a desarrollar.

El Concesionario proveerá, además, los muebles y elementos para las tareas administrativas habituales acordes con los requerimientos que establezca la Autoridad de Aplicación.

En todos los casos el Concesionario acordará con la Autoridad de Aplicación o la Dependencia, Autoridad u Organismo de Control en quien delegue su cometido los locales y elementos que ofrece, respecto a su capacidad, ubicación y condiciones generales.

Los gastos que demanden el uso y el mantenimiento del local y los elementos a proveer, estarán a exclusivo cargo del Concesionario.

11. GASTOS DE ADMINISTRACIÓN Y CONTROL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.

El Concesionario deberá abonar a la Autoridad de Aplicación o al Organismo que la misma determine los siguientes montos en concepto de costo administración y control del Contrato de Concesión que estarán incluidos en el presupuesto de inversión presentado en el punto 12 del Sobre N° 1:

- ? En concepto de gastos de administración y control de la Obra de la Concesión un monto anual equivalente al UNO Y MEDIO POR MIL (1,5 o/oo) del monto de inversión total cotizado en su oferta. El monto anual de los gastos de administración y control de la Obra se dividirá en DOCE (12) cuotas mensuales que el Concesionario deberá abonar antes del día DIEZ (10) de cada mes.
- ? En concepto de gastos de administración y control de la explotación y mantenimiento de la Concesión un monto anual equivalente al UNO POR MIL (1 o/oo) del monto de inversión cotizado en su oferta. El monto anual de los gastos de administración y control de la explotación y mantenimiento de la concesión se dividirá en cuotas mensuales que el Concesionario deberá abonar antes del día DIEZ (10) de cada mes

12. FINANCIAMIENTO DE LA CONCESIÓN

El Concesionario atenderá a la ejecución de la totalidad de las obras y a su puesta en funcionamiento principalmente con los siguientes recursos:

- a. Su capital social.
- b. La emisión de obligaciones.
- c. Los créditos que obtenga
- d. Ingresos provenientes de la explotación de las obras habilitadas.

TITULO VI

OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

EXPLOTACIÓN

1. PLAZO DE EXPLOTACION

La Concesión será explotada desde la habilitación de la Obra de la Concesión hasta el vencimiento del plazo de la Concesión.

2. HABILITACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

Al menos QUINCE (15) días antes de la fecha prevista para la habilitación de la infraestructura al servicio, el Concesionario deberá presentar un informe avalado por el Operador Ferroviario y por su Representante Técnico del Área Infraestructura (ver Título VIII, apartado 2) que garantice que la infraestructura reúne las condiciones de seguridad para circular en las condiciones establecidas en los documentos que regulan la marcha de los trenes (itinerario, boletines de servicio, reglamento operativo, etc.).

3. RESULTADO DE LA EXPLOTACION

El resultado de la explotación de la Concesión, tanto en lo referido al cobro percibido por el transporte de cargas, el peaje por la circulación de trenes de terceros que el Concesionario o la Autoridad de Aplicación autoricen y los trenes de pasajeros (del Concesionario o de terceros operadores), como al de los servicios auxiliares en las estaciones y a los alquileres, etc., por las actividades complementarias que puedan desarrollarse en las áreas de explotación comercial, son las únicas contraprestaciones que recibirá el Concesionario en compensación por las obligaciones por él asumidas en el Contrato de Concesión.

4. TARIFAS

Es el precio que el Concesionario tiene derecho a percibir por el transporte de las cargas y de los pasajeros que le encomiendan los cargadores. Deberán cumplir con las condiciones y modalidades establecidas en el Título VII.

5. REGLAMENTO OPERATIVO.

Para reglar la adecuada circulación del material rodante y vehículos en el ramal de la concesión y desarrollar los aspectos contenidos en el presente Pliego, el Concesionario someterá a la aprobación de la Autoridad de Aplicación el Reglamento cuya discusión prevé la Condición Particular N° (CP19) y que será refrendado por el Operador Ferroviario. Dicho Reglamento deberá estar aprobado antes del inicio de la capacitación del personal que operará los trenes.

6. TERCEROS OPERADORES DE SERVICIOS DE CARGA Y DE PASAJEROS

6.1. Transporte de cargas con origen/destino en la zona aledaña de la Concesión.

La Autoridad de Aplicación podrá habilitar a un tercer operador de carga para transportar productos de la zona aledaña al Área de la concesión, cuando existiere imposibilidad de atención de una demanda de transporte por parte del Concesionario.

Para la autorización del tercer operador deberá aplicarse el siguiente procedimiento:

1. El cargador deberá presentar ante la Autoridad de Aplicación el reclamo de demanda de transporte no atendida. Dicha Autoridad dará vista del reclamo al Concesionario, para que en el término de CINCO (5) días hábiles administrativos de notificado, informe sobre la posibilidad de atenderla por sí o por otros Concesionarios de carga y las condiciones necesarias para ello.
2. Si la respuesta del Concesionario fuere negativa, la Autoridad de Aplicación podrá autorizar a realizar dicho transporte al cargador como operador o a través de un tercer operador. El operador deberá cumplimentar los requisitos exigidos por la Autoridad de Aplicación.

Para que proceda la habilitación del tercer operador, la Autoridad de Aplicación requerirá a los interesados:

- (i) Acreditar condiciones técnicas y empresariales de experiencia y solvencia a criterio de la Autoridad de Aplicación. Estos requisitos no podrán ser menores a los que debe cumplir el Concesionario.
- (ii) Cubrir los riesgos de responsabilidad civil y de infraestructura del Concesionario en los ramales por los que circulará, manteniéndolo indemne de los daños y perjuicios que pueda provocar.
- (iii) Adoptar un sistema operativo igual o compatible con el sistema operativo de la red concesionada por la que circulará.

La actividad de dicho tercer operador tendrá inicio después que la Autoridad de Aplicación lo habilite, habiéndose previamente procedido a: i) verificar el cumplimiento de todas las condiciones requeridas para permitir su actividad; ii) comunicar fehacientemente al Concesionario tal circunstancia, y iii) que se haya celebrado un convenio de operación con el Concesionario conforme lo previsto en el párrafo siguiente.

Los terceros operadores habilitados deberán suscribir un convenio de operación ferroviaria con el Concesionario, que regulará las condiciones técnicas de la prestación del servicio, debiendo el Concesionario presentar una copia del mismo a la Autoridad de Aplicación. Los terceros operadores habilitados deberán adaptar su circulación a las condiciones fijadas en dicho convenio y en el Reglamento Operativo del Concesionario y pagarán un peaje de conformidad con las condiciones que se establecen en el TITULO VII.

La actividad de estos terceros operadores en cuanto a sus derechos y obligaciones estará fiscalizada por la Autoridad u Organismo de Control de la Concesión.

La Autoridad de Aplicación definirá la reglamentación de esta operatoria, debiendo previamente informar al Concesionario, quien podrá opinar sobre el proyecto de reglamentación en forma previa a su aprobación.

6.2. Transporte de cargas con origen/destino en otra Concesión de la red ferroviaria de cargas.

Los terceros operadores habilitados por la Autoridad de Aplicación, cuando circulen por el Área de la concesión con productos con origen/destino en otra concesión de transporte ferroviario de carga, pagarán un peaje de acuerdo a las condiciones que se establecen en el Título VII.

6.3. Operadores ferroviarios de pasajeros

La Autoridad de Aplicación fijará las condiciones técnicas y empresariales, de experiencia y solvencia, que deberán satisfacer aquellos operadores ferroviarios de transporte de pasajeros que soliciten ingresar al ramal de la concesión, además de los alcances de su actividad y demás normas a las que deberán ajustarse.

El operador deberá cubrir los riesgos de responsabilidad civil y de infraestructura del Concesionario y de los bienes del ESTADO NACIONAL y pagarán un peaje establecido de conformidad con los criterios indicados en el Título VII.

La actividad de estos operadores en cuanto a sus derechos y obligaciones estará supervisada y controlada por la Autoridad u Organismo de Control de la Concesión.

El Concesionario informará a la Autoridad de Aplicación los casos de incumplimiento de las obligaciones de los operadores ferroviarios de pasajeros, como asimismo las anomalías que se produjeran en la prestación de los servicios.

7. CASO FORTUITO O DE FUERZA MAYOR

Cuando por caso fortuito o de fuerza mayor no fuera posible la normal circulación por el ramal en que se ha ejecutado la Obra Básica de la Concesión, el Concesionario deberá adoptar las medidas mínimas de emergencia necesarias para lograr la reanudación del tránsito en el menor lapso posible con arreglo a la circunstancia. En aquellos casos en que tal circunstancia o la gravedad que la misma reviste se verifique sobre estructuras mayores de la infraestructura de la Concesión, la Autoridad de Aplicación acordará con el Concesionario la forma de restablecer el tránsito en el menor plazo posible, así como la realización de las obras necesarias para reparar los daños, conforme a lo establecido en el CAPÍTULO VIGÉSIMO TERCERO del Pliego de Condiciones Generales.

8. CONTROL DE LA CONCESION Y LIBRO DE RECLAMOS y SUGERENCIAS.

El Concesionario deberá garantizar las condiciones de seguridad y salubridad durante el desarrollo de la Obra Básica de la Concesión y en toda el Area de la Concesión. Todo ello se realizará a su cargo, sin derecho a indemnización alguna.

A partir de la toma de posesión de los servicios, el Concesionario deberá contar en todas las estaciones habilitadas y posteriormente en la Estación Multimodal (previamente a su habilitación) con respectivos Libros de Reclamos y Sugerencias foliados y por triplicado, a disposición de los usuarios que los soliciten. Asentado el reclamo, el original de la misma será remitido no mas tarde del primer día hábil siguiente a la Gerencia General del Concesionario, quien remitirá copia de la misma a la Autoridad de Control con la periodicidad y dentro de los términos que la misma disponga. El duplicado del reclamo o sugerencia será para el usuario y el triplicado quedara en el Libro.

9. ESTADISTICAS DE LA CONCESIÓN:

El Concesionario deberá remitir a la Autoridad u Organismo de Control los informes estadísticos e indicadores Anuales que se encuentran establecidos en todos los Contratos de Concesión de los servicios ferroviarios de transporte de cargas. La Autoridad de Aplicación y la Autoridad de Control podrán solicitar aclaraciones, sobre los datos enviados que serán respondidas diligentemente por el Concesionario.

10. ACCIDENTES

El Concesionario deberá disponer de los medios adecuados para una rápida comunicación con los centros de emergencia médico-hospitalarios más próximos en caso de accidentes, a efectos de la atención e internación de los accidentados. Asimismo, deberá presentar un Plan de Contingencia para su aprobación.

El Concesionario deberá informar a la Autoridad u Organismo de Control sobre accidentes en los trenes y en las maniobras en estaciones, reclamos, estadísticas,

informes de gestión y en general deberá aportar toda información relevante ante el sólo requerimiento de la Autoridad de Aplicación.

La demora en el suministro de esta información, podrá dar lugar a las sanciones que establecerá el Contrato de Concesión.

11. COBRO POR LA EXPLOTACION DE AREAS COMERCIALES Y SERVICIOS AUXILIARES

El Concesionario cobrará la prestación de los servicios auxiliares conforme a las condiciones que establece el Título VII.

12. OTROS SERVICIOS

El Concesionario queda obligado a la prestación de los siguientes servicios:

- a. Iluminación y señalización de acuerdo a lo indicado en cada proyecto y según las normas técnicas en la materia indicadas en el TITULO III.
- b. Mantenimiento de la limpieza en el Area de la Concesión
- c. Parquización y mantenimiento de los espacios verdes, según proyecto aprobado por la Autoridad de Aplicación.
- d. Instalación, mantenimiento y limpieza de servicios sanitarios a disposición del público en los edificios afectados a usos administrativos y en las áreas de explotación comercial. Las características y extensión de los mencionados servicios serán los que resulten del Proyecto Definitivo.
- e. Movilidades para el Organismo o Autoridad de Control.
Sin perjuicio de la movilidad que la Autoridad de Aplicación provea para el personal de La Autoridad u Organismos de Control desde el inicio de las tareas de replanteo hasta el vencimiento del plazo de la Concesión, cuando fuera necesario, podrá solicitarse y será convenida con el Concesionario el uso de sus vehículos, programándolas con la antelación necesaria.

13. OFICINA PARA LA AUTORIDAD U ORGANISMO DE CONTROL Y SUPERVISIÓN DE LAS OBRAS.

El Concesionario deberá suministrar un local para facilitar el desempeño de su función por parte de los representantes de La Autoridad u Organismo de Control durante todo el plazo de la Concesión. Dicho local deberá estar ubicado dentro del área de la Estación Multimodal en lugar a convenir. Deberá contar con una superficie mínima de SETENTA METROS CUADRADOS (70 m²) y disponer de TRES (3) ambientes, DOS (2) baños y cocina, con todas las instalaciones completas.

En todos los casos el Concesionario someterá a aprobación de la Autoridad de Control las características del inmueble y los elementos que lo integran. El mantenimiento del edificio estará a cargo del Concesionario.

14. ELEMENTOS A PROVEER POR EL CONCESIONARIO

El Concesionario deberá entregar en propiedad a la Autoridad de Aplicación, en los plazos que se establecerán en las respectivas Ordenes de Servicio, los instrumentos, mobiliario y equipamiento requeridos para el funcionamiento de la representación de la Autoridad u Organismo de Control, incluido los elementos de computación compuesto por DOS (2) computadoras con los programas tradicionales para las actividades administrativas, cada una con impresora Laser de tecnología actual. Estos elementos serán actualizados cada CINCO (5) años, a partir del año del comienzo de la explotación comercial.

15. INFORMACIÓN Y PENALIDADES

Durante la etapa de explotación, abonar las multas que pudieren aplicarle, informar acerca de cambios en la organización o el personal que pudiere afectar la operación, y en general toda información que afecte el normal desarrollo de la explotación.

16. PAGO DE SUMINISTRO DE SERVICIOS PUBLICOS

1. El Concesionario deberá instalar en el Area de la Concesión los servicios de telefonía, electricidad, y demás servicios públicos indicados en el Título III.

Serán a cargo exclusivo del Concesionario los pagos de la facturación correspondientes a los cargos por conexión a las respectivas redes, e instalación de equipos para la prestación del servicio.

2. El pago de los consumos de los servicios públicos correspondientes a los organismos y/o entes públicos que ejercen el control de la Concesión serán a cargo de los mismos.

TITULO VII

OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

EXPLOTACIÓN COMERCIAL

1. MODALIDADES DE LAS TARIFAS

Los Oferentes establecerán valores unitarios para los diversos servicios que piensan ofrecer y deberán estimar los ingresos globales para cada uno de dichos ingresos e incluirlos en el Plan Económico-Financiero de su OFERTA.

En el Plan económico financiero, el valor de la tarifa correspondiente a los distintos productos y servicios estará expresada en la moneda indicada en el Capítulo Quinto

punto 5.1.7 del Pliego de Condiciones Generales y deberá incluir todos los impuestos, tributos y gravámenes vigentes en dicho día.

1.1 Tarifas de los servicios de carga:

De acuerdo con lo estipulado en el Capítulo 2 del Pliego de Condiciones Generales, el adjudicatario podrá fijar libremente sus tarifas por fletes de carga en competencia con el modo automotor, sujeto a las salvedades y condiciones indicadas en el mismo Capítulo.

Para la fijación de las tarifas por parte del Concesionario se adoptará la siguiente clasificación (mínima):

- a. Se indicarán las tarifas para el transporte de carga para cada producto previsto a transportar en los vagones del Concesionario entre LUJÁN DE CUYO y LOS ANDES y viceversa, por tonelada de producto puesta sobre vagón en las condiciones que establezca el Concesionario. Es la que deberá constar en la guía carta de porte, y tendrá en cuenta los desperdicios, falta de aprovechamiento de los vagones y/o dificultades para su carguío, etc.

1.2. Tarifas por Servicios Auxiliares.

Se establecerán libremente por el Concesionario por el uso de la infraestructura, instalaciones fijas y/u otras prestaciones

1.3. Tarifas en la Estación Multimodal (EMM) LUJÁN DE CUYO

Se establecerán libremente por el Concesionario para los diversos servicios que en ella se ofrecen a los cargadores.

1.4. Trenes de pasajeros:

El Concesionario indicará las tarifas para los servicios de pasajeros que propone y considera en su oferta, considerando que las mismas deben solventar los costos incrementales vinculados a la adaptación y mantenimiento de la infraestructura para mejorar las condiciones de circulación de trenes de pasajeros en los tramos del ramal correspondientes y un adicional por beneficio empresario. Estas tarifas serán evaluadas y deberán ser aprobadas por la Autoridad de Aplicación.

1.5. Peajes

Se define como PEAJE al pago que realizarán los terceros Concesionarios u operadores del servicio de transporte de cargas o de pasajeros por el uso de la infraestructura de vías, el señalamiento, las comunicaciones y el control de la circulación de trenes por parte del Concesionario.

Los valores y condiciones de pago se establecerán de conformidad con el criterio establecido en las restantes concesionarias de carga en la ARGENTINA que establece:

1. Transporte de cargas entre Concesionarios utilizando las redes concesionadas. los valores serán acordados y percibidos como ingreso de los Concesionarios.
2. Transporte de cargas por terceros operadores en las redes de los Concesionarios de carga. Los valores serán definidos por la Autoridad de Aplicación a propuesta del Concesionarios y percibidos como ingreso de los Concesionarios.
3. Transporte de pasajeros por terceros operadores o Concesionarios que utilicen una red distinta a su concesión.
4. El Concesionario deberá proponer las tarifas para servicios especiales ferroviarios que solicite un Tercer Operador y cuyo tránsito esté permitido por las legislaciones vigentes en la REPUBLICA ARGENTINA y en la REPUBLICA DE CHILE compatibilizadas con las condiciones que establezca el oferente. Los valores de peaje serán aprobados por la Autoridad de Aplicación.

2. RETRIBUCIONES POR SERVICIOS COMERCIALES COLATERALES Y/O SUBSIDIARIOS EN LA ESTACION MULTIMODAL LUJAN DE CUYO O EN OTRAS INSTALACIONES

Los Oferentes establecerán valores unitarios para los diversos servicios que piensan ofrecer y deberán estimar los ingresos globales para cada uno de dichos ingresos e incluirlos en el Plan Económico-Financiero de su OFERTA.

3. AREAS DE EXPLOTACION COMERCIAL

1. Se considerarán áreas de explotación comercial a aquellas zonas de la CONCESION, que no son necesarias para el servicio de los trenes, o que están ocupadas por instalaciones destinadas a la prestación de servicios complementarios o subsidiarios del transporte de cargas, tales como depósitos, bancos, correos, confiterías, etc; y en general, toda actividad económica lícita que importe un estímulo a la utilización de la Obra de la Concesión. Estas actividades, que no debe dificultar la normal operatividad de los servicios ferroviarios o el posible aumento de la demanda de transporte sobre el sistema, no deberán atentar contra la moral y las buenas costumbres, debiendo por lo demás, observar todas las normas Municipales, Provinciales, etc., aplicables en la materia.
2. El Concesionario, sin excepción, explotará los servicios comprendidos en las áreas de explotación comercial, por sí o mediante contratos con terceros, por un tiempo que no exceda el plazo de la Concesión. De los contratos con

terceros para explotaciones comerciales o subsidiarias en la concesión, se remitirá copia a la Autoridad u Organismo de Control. En todos los casos, quienes tengan a su cargo la explotación de las áreas comerciales, deberán dar cumplimiento a las normas especiales vigentes y a las exigencias legales y reglamentarias nacionales, provinciales y/o municipales que fueran de aplicación.

3. Cuando por cualquier circunstancia expirase la Concesión antes del tiempo por el que fue otorgada inicialmente y los terceros contratantes manifestaran su deseo de permanecer en las explotaciones comerciales colaterales, la Autoridad de Control evaluará dicha posibilidad.
4. Indefectiblemente, cumplido el plazo de la Concesión, se considerarán resueltos de pleno derecho todos los contratos celebrados entre el Concesionario y los titulares de las explotaciones comerciales, quedando las instalaciones fijas en poder del Concedente.
5. El producido que obtenga el Concesionario como derivado de la explotación de las áreas comerciales deberá ser computado a todos los efectos como ingreso de la Concesión.
6. El Concesionario llevará a cabo ante quien corresponda, todas las gestiones necesarias para la instalación y explotación de las actividades previstas en este Título.
7. La ubicación, dimensiones y distribución de las áreas de explotación comercial y su destino, serán propuestas por el Concesionario en el Proyecto Definitivo y deberán ser aprobadas por la Autoridad de Aplicación. Las modificaciones de las áreas o de su uso deberán ser aprobadas por la Autoridad de Aplicación a propuesta del Concesionario.

TITULO VIII

OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO - MANTENIMIENTO

1. CRITERIOS GENERALES DE CONSERVACION

- 1.1 El Concesionario ejercerá el control de las obras ejecutadas con medios propios, debiendo conservar la Obra Básica de la Concesión, la Infraestructura rehabilitada y las Obras Complementarias a cargo del Concesionario en perfectas condiciones de utilización y tránsito, procediendo a la periódica reparación de aquellos elementos de las mismas que se deterioren.

Cuando las tareas o trabajos a realizar excedan la simple conservación, reparación o reposición de los bienes afectados a la Concesión e impliquen introducir modificaciones o su reemplazo por otros bienes de diferentes características o prestaciones, ello requerirá la autorización previa de la

Autoridad de Control en los términos expuestos para las modificaciones posteriores que sean consecuencia de necesidades nuevas o causas técnicas en el Punto 1 del Título V

- 1.2** Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, la Autoridad de Aplicación y la Autoridad u Organismo de Control supervisarán las obras con el objeto de verificar que las mismas se mantengan según las especificaciones indicadas en el Título III.
- 1.3** Mantenimiento de la superestructura de vía, señalamiento, comunicaciones y obras de arte.

1.3.1 Superestructura de vía, señalamiento y comunicaciones.

El Concesionario atenderá con personal, equipo y materiales el mantenimiento preventivo y correctivo y la conservación de la superestructura de vía, señalamiento y telecomunicaciones dentro del Área de la concesión, cumpliendo para ello las normas y reglamentaciones vigentes, asegurando el normal servicio de trenes previstos, en las condiciones máximas de velocidad, peso por eje, peso bruto y largo de los trenes indicados en la oferta.

La normativa aplicar en general es similar a la indicada en el Título III, Apartado 4.

NOVENTA (90) días antes del inicio de los servicios comerciales como máximo, el Concesionario presentará a la Autoridad de Aplicación el Plan de Mantenimiento de vías, obras de arte y comunicaciones. La Autoridad de Aplicación podrá efectuar observaciones hasta que el programa sea acordado para su control durante el desarrollo de la concesión.

Será facultad de la Autoridad de Aplicación realizar, cada vez que lo crea necesario, mediciones o inspecciones de control, incluso con equipos registradores, con la finalidad de determinar las correcciones que deban efectuarse a la vía. El Concesionario efectuará en el más breve lapso las reparaciones en vías, obras de arte, etc., por deterioros a que de lugar la circulación de los trenes, de manera de evitar la imposición prolongada de precauciones o restricciones localizadas no imputables al diseño de la infraestructura.

Dentro del trimestre inicial de cada año calendario, el Concesionario informará a la Autoridad u Organismo de Control el estado de la vía, obras de arte, etc. en relación con el estado inicial, con copia a la Autoridad de Aplicación

1.3.2 Obras de Arte

Durante el desarrollo de la concesión, la Autoridad de Aplicación podrá solicitar al Concesionario la realización de pruebas de carga estática y/o dinámicas y los informes respectivos, así como las medidas que se adoptaran en consecuencia.

Cuando fuese necesario construir o modificar o renovar las obras de arte existentes, el proyecto y ejecución se ajustarán a los Reglamentos mencionados en el primer párrafo del presente título, al cuerpo de reglamentos CIRSOC, o las normas o

reglamentos que los sustituyan o modifiquen por disposición de la Secretaría de Obras Públicas de la Nación.

De las obras nuevas o de las que se hayan modificado, se entregarán TRES (3) copias de los planos conforme a obra y TRES (3) copias de las especificaciones técnicas y demás documentación del proyecto. En todos los casos una de las copias será reproducible en computadora.

Criterios de conservación para puentes y obras de arte en general..

- 1) Una vez terminada la etapa constructiva, se deberá realizar un relevamiento conjunto entre la Autoridad de Aplicación y el Concesionario, a efectos de establecer el “estado inicial” de la infraestructura, que servirá como base y punto de partida para el conocimiento preciso de la calidad y geometría final de la misma y como referencia para las tareas de conservación que a posteriori realice el Concesionario.
- 2) El Concesionario ejercerá la vigilancia, conservación y reparación de la infraestructura con medios propios, debiendo mantenerla en perfectas condiciones de utilización y tránsito, procediendo a la periódica o inmediata reparación, según corresponda, de aquellos elementos de la misma que hayan llegado al término de su vida útil o que se deterioren por el uso o por cualquier otra causa.
- 3) El Concesionario cuidará que los trabajos de conservación y reparación resulten enteros, completos y adecuados a su fin, de conformidad a lo dispuesto en las Especificaciones Todos los trabajos serán ejecutados según las reglas del arte y con materiales y métodos constructivos que cumplan la normativa de calidad vigente en ese momento. Cada vez que ejecute una tarea de reparación, deberá dar cuenta a la DCFC, con la debida anticipación, a los fines de la inspección y registro pertinente.

2. PERSONAL TECNICO RESPONSABLE DURANTE LA CONCESIÓN

La oferta debe asegurar que en todas las especialidades técnicas (Material Rodante, Infraestructura, Comunicaciones y Señales, Explotación Técnica) los encargados de los sectores serán Profesionales Universitarios matriculados en el Consejo Profesional correspondiente. (Ley 14.467) o la Legislación que la sustituya durante todo el plazo de la Concesión. Ellos desempeñarán las funciones del Representante Técnico de la Empresa concesionaria en cada especialidad debiendo integrar las reuniones, negociaciones, aclaraciones técnicas, etc., cada vez que cualquiera de las partes lo requieran.

3. CONSERVACION Y VIGILANCIA DE LA OBRA E INFRAESTRUCTURA DE LA CONCESION.

3.1 Criterios generales de conservación.

3.1.1 El mantenimiento preventivo y correctivo y la conservación de todas las obras, instalaciones y vehículos de la Obra de la Concesión, deberán ser iniciados por el Concesionario con la habilitación de la Obra Básica y la toma de posesión de la Concesión y el cobro de las Tarifas.

3.1.2 El Concesionario ejercerá el control de la obra con medios propios debiendo conservar la Obra de la Concesión y más generalmente, toda la infraestructura de la Concesión a cargo del Concesionario, en perfectas condiciones de utilización y tránsito, procediendo a la inmediata reparación de aquellos elementos de las mismas que se deterioren.

3.1.3 Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, la Autoridad u Organismo de Control supervisará el mantenimiento de las obras con el objeto de verificar que las mismas se mantengan según las especificaciones indicadas en el presente Título.

3.2 Criterios de conservación de caminos en el Area de la Concesión.

3.2.1 Serán los establecidos por la DIRECCIÓN PROVINCIAL DE VIALIDAD (DPV) y supletoriamente los de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD (DNV).

3.2.2 El Concesionario tendrá la obligación de realizar TRES (3) años antes de la finalización de la Concesión, el proyecto y ejecución de un refuerzo de los pavimentos de la Estación Multimodal, contemplando una vida útil de diseño mínima de CINCO (5) años. Estas obras serán presentadas a la Autoridad de Aplicación para su aprobación.

3.3 Conservación de desagües.

3.2.1 A cielo abierto

El Concesionario deberá efectuar el mantenimiento de los desagües tanto a cielo abierto como entubados, de las vías férreas y caminos incluidos en el Area de la Concesión. Deberá efectuar limpiezas periódicas, de forma tal de evitar embanques, sedimentaciones, crecimientos de malezas y en casos de cunetas revestidas, deberá realizar su limpieza en forma permanente. Para el caso de pavimentos de hormigón, el Concesionario tendrá la obligación de realizar TRES (3) años antes de la finalización de la Concesión, la reconstrucción o reparación de todas las losas defectuosas reparación y/o reposición del material con que están contruidos (lajas, hormigón, etc.).

3.2.2 Entubados.

En lo que respecta a los desagües entubados, al margen de lo descripto anteriormente, deberá realizar la reposición y/o reparación de caños rotos, caños en

cámaras de inspección o tapas de las mismas, sumideros y toda otra tarea que haga al correcto funcionamiento de los desagües y a la seguridad de los usuarios.

3.2.3 Alcantarillas y obras de arte mayores y menores.

El Concesionario deberá efectuar en forma periódica la limpieza y desobstrucción de las secciones de escurrimiento de la totalidad de las alcantarillas transversales y longitudinales y de las obras de arte mayores y menores existentes dentro de la zona de los caminos y vías férreas incluidas en la Concesión.

Independientemente de lo mencionado precedentemente, deberá efectuar el mantenimiento de rutina con periodicidad suficiente para mantener las instalaciones en adecuado estado de presentación y funcionamiento (limpieza de juntas, pintado de barandas, reparación de barandas o cabeceras deterioradas por choques, pintado de barandas artísticas, reposición de losetas de protección de conos, reparación de veredas peatonales, etc.).

3.2.4 Conservación de sistemas de iluminación

El Concesionario deberá efectuar el mantenimiento de la iluminación existente y a instalar en el Area de Concesión. Dicho mantenimiento consistirá en la ejecución de todos los trabajos necesarios, incluido materiales, para el correcto funcionamiento de dichas instalaciones, a efectos de que cumplan eficientemente el cometido para el que fueron instaladas.

Asimismo, si las condiciones de seguridad y tránsito en las diversas instalaciones de la concesión durante el transcurso de la misma exigen la construcción de obras de este tipo, las mismas, incluidos su construcción y mantenimiento, estarán a cargo del Concesionario.

3.2.5 Criterio de conservación de las Estaciones y edificios públicos y de la Concesión.

El Concesionario estará obligado a conservar, reparar o reemplazar cualquier elemento componente de cada instalación específica, así como también mantener en perfecto estado de conservación y limpieza todas las construcciones realizadas.

A tal efecto, deberá estructurar un sistema de mantenimiento preventivo y las rutinas necesarias, con personal especializado, que permitan verificar el estado de funcionamiento de instalaciones, estado de conservación de los edificios, limpieza de los locales, mantenimiento de la parquización, iluminación, etc. del Area de la Concesión. Al cumplirse el primer año de la concesión, estas rutinas serán comunicadas a la Autoridad de Aplicación, la que podrá sugerir modificaciones antes de su aprobación definitiva y puesta en marcha.

Para cada tipo de instalación, materiales utilizados en las construcciones, etc., se deberán contemplar las normas de mantenimiento específicas de cada caso particular.

3.2.6 Control y Limpieza en la red ferroviaria, vial e instalaciones

El Concesionario velará por el confort y la seguridad de los usuarios, manteniendo en perfecto estado la Obra Básica de la Concesión, las Obras Complementarias a cargo del Concesionario y las instalaciones anexas de las áreas de servicio, dentro de las normales condiciones de pulcritud y cuidado estético y obedeciendo las indicaciones que sobre el particular le hagan las autoridades competentes, con cuyas funciones colaborará activamente.

El Concesionario estará obligado a la vigilancia del cumplimiento de las normas que pudieren prohibir o limitar las construcciones y plantaciones en las propiedades linderas con los caminos y vías férreas incluidas en el Area de la Concesión, poniendo en conocimiento de las autoridades competentes cualquier infracción a dichas normas que advierta. En caso de incumplimiento de lo anterior, será responsable subsidiariamente de los perjuicios que puedan resultar por la infracción.

Al finalizar la Concesión, el Concesionario deberá hacer entrega de la obra en concesión en perfecto estado de mantenimiento y funcionamiento.

4. MATERIAL RODANTE

- 4.1 El Concesionario será responsable por la correcta ejecución de las tareas previstas en los planes de mantenimiento aprobados por la Autoridad de Aplicación, así como también de las correspondientes a las prescripciones de seguridad que establecen los Reglamentos vigentes y que harán cumplir la Autoridad u Organismo de Control y la Autoridad de Aplicación.
- 4.2 El Concesionario suministrará a la Autoridad de Aplicación la información técnica correspondiente al material que incorpore para los servicios del Ferrocarril Trasandino Central (Locomotoras, vagones, equipos de auxilio, para inspección y trabajos en vías, etc.) y las prescripciones de los fabricantes para su correcto y seguro funcionamiento.
- 4.3 El Concesionario presentará los programas de mantenimiento para todo el material rodante, discriminado por tipo. Dichos programas constarán del ciclo temporal de intervenciones y de la descripción pormenorizadas de cada tarea que la compone. Estos deberán ser avalados por las recomendaciones de los respectivos fabricantes. La Autoridad de Aplicación analizará los mismos pudiendo efectuar las correcciones y/o agregados necesarios para su aprobación.
- 4.4 Si el Concesionario hubiese optado por un modelo de rueda cuyo perfil de rodadura no estuviere homologado en el país, deberán adjuntarse las normas técnicas de conservación y mantenimiento (ancho mínimo y máximo de pestaña, altura máxima y mínima de pestaña, espesor mínimo de banda de rodadura, etc.).
- 4.5 La Autoridad de Aplicación tendrá libre acceso para la verificación del cumplimiento de las normas establecidas.

- 4.6** Anualmente y antes del 1º de Diciembre de cada año el Concesionario deberá presentar a la Autoridad de Aplicación el programa de mantenimiento que tenga previsto aplicar en el parque de material rodante durante el próximo período anual.

Dicho programa de mantenimiento estará discriminado por tipo de unidad (Locomotoras, Vagones, material auxiliar, etc) y contendrá las cantidades de reparaciones a efectuar durante cada mes, como así también los kilometrajes previstos recorrer.

Con periodicidad trimestral, el Concesionario deberá presentar a la Autoridad u Organismo de Control un informe sobre el grado de cumplimiento del programa de mantenimiento previsto.

El formato de las planillas adjuntas a los Informes, donde se presenten los datos requeridos, será establecido por la Autoridad u Organismo de Control.

TITULO IX

OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE

1. CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE CON EL CONCESIONARIO

Con relación a las obligaciones que por este Pliego, sus complementos y el Contrato de Concesión ponen a cargo del Concedente, se entiende que su cumplimiento será efectuado por la Autoridad de Aplicación. Podrá actuar por sí o a través de los Organismos específicos a los cuales encomiende el control y fiscalización de la concesión.

2. OTORGAMIENTO DE CERTIFICADOS

La Autoridad de Aplicación otorgará todas la documentación necesaria a efectos de que el Concesionario pueda llevar a cabo la realización de toda clase de trámites y gestionar toda clase de permisos o autorizaciones que considere necesarios para el cumplimiento de las obligaciones del Contrato de Concesión ante los Ministerios y Secretarías de Estado, Bancos y Reparticiones Provinciales y/o Municipales de la REPUBLICA ARGENTINA y de la REPUBLICA DE CHILE.

3. OBLIGACIONES ANTE LA LICITACION EFECTUADA

Queda entendido que el ESTADO NACIONAL no contrae obligación alguna por la realización de la Licitación ni asumen responsabilidad de ninguna clase por el mismo

motivo. Consecuentemente podrán cancelar la adjudicación o dejar sin efecto el acto, por razones fundadas, sin obligación alguna a su cargo.

4. EMISION DE OBLIGACIONES

En ningún caso el ESTADO NACIONAL avalará las obligaciones o préstamos, ni las eventuales emisiones de acciones u otros títulos de cualquier naturaleza que el Consorcio o, las sociedades que lo integran proyecten colocar en mercados financieros o de capitales internos o externos.

TITULO X

DELEGACION DE LA AUTORIDAD U ORGANISMO DE CONTROL

La Delegación de la Autoridad u Organismo de Control tendrá acceso permanente a las instalaciones ad-hoc de la Estación Multimodal y estará integrada por representantes competentes designados por la Autoridad de Aplicación y tendrá a su cargo, entre otras, las funciones que a continuación se detallan globalmente:

- a) Ejercer la fiscalización técnica de la obra durante la construcción.
- b) Ejercer el control técnico permanente de la Concesión durante su explotación.
- c) Ejercer la vigilancia y control del Concesionario en cuanto al cumplimiento de sus obligaciones se refiere y la atención de la demanda prevista en la oferta.
- d) Informar a las autoridades que correspondan respecto del cumplimiento del contrato por el Concesionario y a los objetivos de la concesión (servicios, tarifas, etc.).
- e) Ejercer todas las facultades que le sean delegadas por la Autoridad de Aplicación.
- f) Cuando durante su funcionamiento le sean delegadas otras actividades por órganos del ESTADO NACIONAL, deberá contemplarse el refuerzo en la estructura orgánica funcional de la Autoridad u Organismo de Control.

La estructura orgánica de la Delegación de la Autoridad u Organismo de Control será aprobada antes del comienzo de la explotación por la Autoridad de Aplicación.

La Autoridad u Organismo de Control informará al Concesionario los integrantes de la Delegación que tengan a su cargo la supervisión y control de la Obra y sus modificaciones.

TITULO XI**INCUMPLIMIENTO. PENALIDADES****1. INCUMPLIMIENTO DE PENALIDADES**

En el caso que el Concesionario quisiera recurrir las multas aplicadas por la Autoridad de Control, las mismas deberán ser abonadas previamente al reclamo administrativo pertinente.

2. ESTADO DE LAS OBRAS E INFRAESTRUCTURA CUYA CONSTRUCCIÓN, RECONSTRUCCIÓN, ACONDICIONAMIENTO Y MANTENIMIENTO ESTA A CARGO DEL CONCESIONARIO

Conforme a lo establecido en el Apartado c del TITULO X, la Autoridad u Organismo de Control podrá efectuar, en la oportunidad y lugares que considere conveniente, evaluaciones del estado de las obras de inversión y de la realización y efectividad de las tareas de mantenimiento y conservación, así como el cumplimiento de las exigencias técnicas establecidas.

Cuando las obras ferroviarias, en cualquiera de sus aspectos, no reúnan las condiciones establecidas en el TITULO III y en las reglamentaciones que sobre la materia tengan vigencia, serán de aplicación penalidades por incumplimiento que le será comunicadas al Concesionario.

Mediante Orden de Servicio se comunicará las tareas que deba ejecutar, dentro de los sectores bajo su responsabilidad, y el plazo para efectuarlas.

La falta de cumplimiento en tiempo y forma de las Ordenes de Servicio emitidas por la Delegación de la Autoridad u Organismo de Control o el Organismo de Control dirigidas a asegurar que en el mantenimiento y conservación de las obras se cumplan con las condiciones especificadas en el Título III - PARÁMETROS BÁSICOS PARA LAS OBRAS Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS, TÍTULO VIII OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO - MANTENIMIENTO y X – DELEGACIÓN DE LA AUTORIDAD U ORGANISMO DE CONTROL, dará lugar a la aplicación de penalidades.

En todos los casos, la verificación de deficiencias dará origen al pago de multas valorizadas en el Régimen de Penalidades aplicable a los Concesionarios de los servicios de transporte ferroviario de cargas establecido en las Resoluciones CNTF N° 23, 25 y 60 del año 1995.

3. PENALIDADES DURANTE LA EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS

La Autoridad u Organismo de Control podrá efectuar, en la oportunidad y lugares que considere conveniente, evaluaciones del cumplimiento de la normativa referida al material rodante, equipamiento, infraestructura de señalamiento y a la operación segura de los trenes que prestan servicios en el Area de la concesión, así como el cumplimiento de las exigencias técnicas establecidas.

En todos los casos, la verificación de deficiencias dará origen al pago de multas valorizadas en el Régimen de Penalidades aplicable a los Concesionarios de los servicios de transporte ferroviario de cargas establecido en las Resoluciones CNTF N° 23, 25 y 60 del año 1995.