

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

SERVICIO DE: INSPECCION DE LAS OBRAS DE ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa2

INDICE DE CONTENIDOS

Artículo 1°.	- Objeto	3
Artículo 2°.	- Descripción del proyectos a Inspeccionar	4
Artículo 3°.	- Lugar de Ejecucion de los Trabajos	5
Artículo 4°.	- Plazo de Obras y Plazo del Servicio	7
Artículo 5°.	- Alcance de las Tareas Previstas en el Desarrollo del Servicio.....	7
Artículo 6°.	- Requisitos de los Oferentes	13
Artículo 7°.	- Personal.....	15
Artículo 8°.	- Instalaciones y Equipamiento	17
Artículo 9°.	- Conocimiento del Servicio	17
Artículo 10°.	- Comunicaciones entre SOFSE y la Contratista de Inspección...	18
Artículo 11°.	- Modalidad de Contratación y Forma de Cotización del Servicio	19
Artículo 12°.	- Paralización de las Obras cuya inspección se supervisa	19
Artículo 13°.	- Presentación de Certificados de Avance	20
Artículo 14°.	- Redeterminación de Precios	20
Artículo 15°.	- Anexos.....	20

 <p>TRENES ARGENTINOS Ministerio de Transporte Argentina</p>	GERENCIA DE VÍA Y OBRAS	
	SERVICIO DE: INSPECCION DE LAS OBRAS DE ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa 2	RE-VO-ET-041
		Revisión 00
		<i>Fecha: 9/22</i>
		<i>Página 3 de 21</i>

ESPECIFICACIONES TECNICAS

Artículo 1°. - Objeto

Las presentes Especificaciones Técnicas tienen por objeto definir los alcances para la realización del Servicio de Inspección de las OBRAS DE ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa 2, a ser ejecutadas en el servicio Regional Metropolitano / Tren de las Sierras. Estas obras son las previstas en el proyecto ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa 2 (RE-VO-ET-035)

La mencionada prestación incluye la Interpretación de los Proyectos de obras de vías, Pasos a Nivel, Peatonales, Obras de Arte, etc para la ejecución de los ítems por unidad de medida, la revisión del Proyecto Ejecutivo elaborado por la/s Contratista/s, y la Inspección de Obra durante la ejecución de los trabajos, hasta la finalización de la misma.

Con la contratación del presente Servicio se pretende asegurar el cumplimiento de los objetivos para los cuales se ejecutan las obras y maximizar los beneficios de las mismas, por lo cual espera que la Prestadora cumpla un rol que le permita de la mejor manera:

- Asegurar el cumplimiento del Contrato de Obra.
- Velar por los intereses de SOFSE ante la/s Contratista/s y terceros.
- Coordinar las acciones y trabajos entre la/s Contratista/s, la SOFSE y otras partes involucradas, así como generar compromisos y velar por su cumplimiento.
- Llevar registro documental de todas las actividades y cuestiones salientes relacionadas con el desarrollo de la Obra.
- Dar alerta temprana frente a eventuales desvíos en materia de costos, plazo o calidad.
- Velar por el cumplimiento de las disposiciones y normativas en materia de seguridad y salud ocupacional, minimizando los impactos negativos de la obra sobre las personas y el entorno y maximizando sus beneficios.
- Asesorar a la SOFSE en cuestiones técnicas y administrativas relacionadas con el Contrato de Obra.
- Realizar la recepción, evaluar, observar, revisar y aprobar toda la documentación técnica, propiciando la introducción de mejoras en el proyecto. Las mejoras deberán ser propuestas y aprobadas por SOFSE. No se podrá hacer modificaciones en el proyecto sin la aprobación expresa de la SOFSE.
- Verificar la calidad de los materiales incorporados a la Obra, incluyendo la realización de todos los ensayos que sean necesarios para verificar la calidad de los mismos, como así también los controles necesarios sobre todas las actividades operativas, con el fin de garantizar la calidad de las obras.
- Gestionar el proceso de aceptación y medición de los trabajos en todas sus fases, emitiendo las constancias que correspondan.

- Interpretar y aplicar la documentación que integra el contrato de obra. Dirimir conflictos con los documentos informativos disponibles, la documentación ejecutiva y las Especificaciones Técnicas.
- Supervisar todos los trabajos que realice la/s Contratista/s, implementando la utilización de las mejores prácticas de la profesión a criterio de la Contratista de Inspección para la realización de los mismos.

Artículo 2º. - Descripción del proyectos a Inspeccionar

La descripción de los trabajos correspondientes al “ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa 2” se encuentran detallados en el Pliego N° RE-VO-ET-034 que se adjunta a la presente Especificación como ANEXO III. Seguidamente se mencionan los aspectos más destacados de dicho PET.

Resulta oportuno indicar que los trabajos a ser inspeccionados fueron agrupados en dos renglones, a saber:

Renglón	PROG INICIAL	PROG FINAL	DIST TOTAL	Especialidad	Tarea / Alcances	Cantidad
1	625,500	636+800	11,3 km	VIA	Renovación de vía	11,3 km
					Mejoramiento ADVs	4
				P.A.N.	Renovación	13
				P.P.	Renovación	3
				Obras de Arte	Adecuación	GI
2	636+800	645+800	9,0 km	VIA	Renovación de vía	9,0 km
					Mejoramiento ADVs	2
				P.A.N.	Renovación	20
				P.P.	Renovación	1
				Obras de Arte	Adecuación	GI

Los trabajos a realizar consisten en todos aquellos relacionados con una renovación de vía, de aparatos de vía, y de pasos a nivel, a consideración de la Inspección de Obra SOF S.E., como ser:

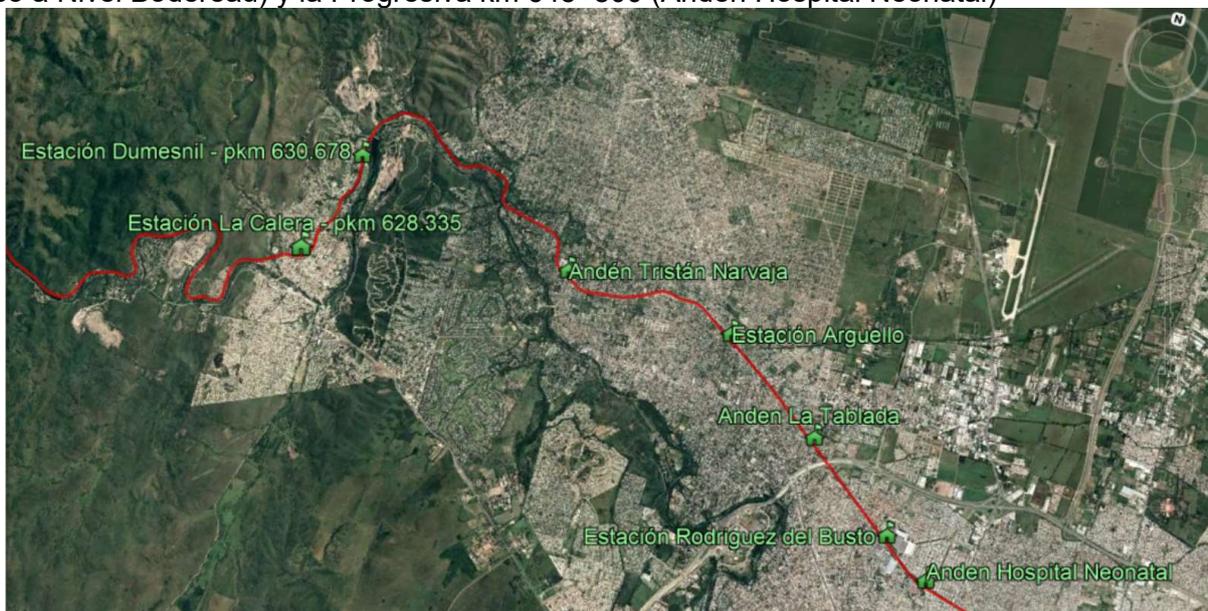
- Retiro de estructura de vía existente
- Nivelación de terreno
- Colocación de nuevos tramos de vía
- Liberación de Tensiones.

- Ajuste de fijaciones.
- Retiro de la zona vía de material producido, rieles y durmientes.
- Descarga de balasto.
- Trabajos de Mejoramiento de Vía
- Trabajos de Renovación de Vía
- Trabajos de Mecanizado Pesado de Vía.
- Reacondicionamiento de aparatos de vías.
- Adecuación de Pasos a Nivel
- Adecuación de Pasos Peatonales
- Renovación de vías secundarias
- Intervención de Obras de Arte

La modalidad de contrato prevista para este contrato es la de “Unidad de Medida”. Las cantidades definitivas a ejecutar resultaran del Proyecto Ejecutivo, el cual deberá ser aprobado por la Inspección de Obra.

Artículo 3°. - Lugar de Ejecucion de los Trabajos

Los trabajos de la presente Especificación Técnica se realizarán para el Renglón 1 en el sector comprendido entre la Progresiva km 625+500 y Progresiva km 636+800 (incluye Paso a Nivel Bodereau) y para el Renglón 2 en el sector comprendido entre la Progresiva km 636+800 (no incluye Paso a Nivel Bodereau) y la Progresiva km 645+800 (Andén Hospital Neonatal)





Pasos a Nivel a renovar – Renglón 1

n°	CALLE	PROGRESIVA
1	C. Alvear	628,026
2	R.Bolivia	628,557
3	Bo.La Campana	628,996
4	R.E53 Mal Paso	631,280
5	Entrada (Minetti)	632,143
6	R.E53 Acueducto	632,480
7	Casa S.Antonio	634,346
8	Almaceneros	634,917
9	B.Nacion	635,055
10	Laborde	635,883
11	C.D.P.Judicial	636,179
12	Manuel de Falla	636,602
13	Bodereau	636,798

Pasos a Nivel a renovar – Renglón 2

n°	CALLE	PROGRESIVA
1	P.Alberione	637,318
2	Viracocha	637,860
3	R.Rojas I(T.Cusi)	638,291
4	Huarpes	638,529
5	Garzón	638,921
6	P.Rincon	639,103
7	Martinez/Pistola	639,378
8	F.Vidal	639,723
9	D.Alvarez	640,292
10	R.Bracamonte	640,784
11	P.Junot	641,548
12	P.Claret	642,406
13	Colectora Norte	642,700
14	Molinari S	642,837
15	M.Gutierrez	643,440
16	Spilimbergo N	643,723
17	Spilimbergo S	643,781
18	Essain	644,154
19	Rotonda Beltrán, calzada N	644,731

 <p>TRENES ARGENTINOS Ministerio de Transporte Argentina</p>	GERENCIA DE VÍA Y OBRAS	
	SERVICIO DE: INSPECCION DE LAS OBRAS DE ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa 2	RE-VO-ET-041
		Revisión 00
		<i>Fecha: 9/22</i>
		<i>Página 7 de 21</i>

20	Rotonda Beltrán, calzada S	644,786
----	----------------------------	---------

El listado de PaNs es a título enunciativo, quedando la definición de cuáles serán intervenidos en manos de la Inspección de Obra.

En función de las necesidades operativas, y mediante instrucción expresa de la Inspección de Obra, se podrá requerir a la CONTRATISTA la ejecución de ítems en progresivas ajenas al tramo correspondiente al Renglón/Renglon es adjudicado/s, siempre dentro del Servicio Metropolitano Córdoba / Tren de las Sierras, sin resultar esto causal de reclamo alguno por parte de la CONTRATISTA.

Artículo 4º. - Plazo de Obras y Plazo del Servicio

El plazo máximo previsto para la ejecución de los trabajos de obras civiles a ser inspeccionadas (objeto de la contratación a inspeccionar) será de CUATROSCIENTOS CINCUENTA DIAS CORRIDOS (450), a contar desde la fecha de firma del “Acta de Inicio de Obra”. Este plazo prevé la totalidad de los renglon es (Obras de vía, Cerramiento y Obras de Arte)

En tal sentido el plazo previsto para la ejecución de los Servicios de Inspección objeto de la presente contratación será de CUATROSCIENTOS CINCUENTA DIAS CORRIDOS (450), a contar desde la fecha de firma del “Acta de Inicio de Obra”, a los cuales deberá adicionarse el Plazo de Monitoreo de Obras e Instalaciones durante el Período de Garantía, previsto en DOCE (12) meses, contados a partir de la firma del Acta de Recepción Provisoria sin observaciones.

El Acta de Inicio del Servicio será rubricada por las partes dentro de los DIEZ (10) días corridos de emitida y notificada la Orden de Compra.

En el caso de que el inicio o finalización de los trabajos se adelantase o atrasara respecto a lo previsto, los plazos de que se trate del Servicio se acortarán o alargarán automáticamente en forma equivalente, salvo decisión en contrario de SOF S.E.

Cuando las variaciones de cualquiera de los plazos parciales resultara menor de TREINTA (30) días corridos, las partes no tendrán derecho a reclamar modificaciones en los montos contractuales por motivo de la variación de los plazos del servicio.

Salvo que por aplicación de cualquiera de los mecanismos previstos en la documentación licitatoria se produjera con anterioridad, la finalización del Servicio procederá conjuntamente con la Recepción Definitiva de las Obras, y habilitará la firma del Acta de Finalización.

Artículo 5º. - Alcance de las Tareas Previstas en el Desarrollo del Servicio

Los trabajos a realizar comprenden el servicio de supervisión y coordinación de las tareas profesionales de Obra, realizando todas las tareas necesarias a fin de asegurar el cumplimiento de los plazos estipulados y la correcta calidad de los trabajos que se ejecuten, de conformidad con las mejores prácticas de la ingeniería moderna, teniendo que estar en un todo de acuerdo a las

 <p>TRENES ARGENTINOS Ministerio de Transporte Argentina</p>	GERENCIA DE VÍA Y OBRAS	
	SERVICIO DE: INSPECCION DE LAS OBRAS DE ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa 2	RE-VO-ET-041
		Revisión 00
		<i>Fecha: 9/22</i>
		<i>Página 8 de 21</i>

Especificaciones Técnicas Particulares RE-VO-ET-035 los cuales se adjuntan a la presente como Anexo III

Será también función profesional del Contratista controlar la fiel interpretación de los planos y de la documentación técnica que forman parte del Proyecto, el análisis y aprobación del Proyecto Ejecutivo, la revisión y extensión de los certificados de obra, su actuación en las recepciones provisoria y definitiva, y demás tareas propias del servicio que se detallan a continuación.

A continuación, se realizará una enumeración no limitativa de las actividades que la Contratista de Inspección deberá prever desarrollar en distintas etapas de la contratación:

5.1 PREVIAS AL INICIO DE LAS OBRAS.

- Coordinar y liderar las reuniones de inicio de obra con la/s Contratista/s y el Representante de SOFSE.
- Elaboración del listado de la documentación técnica de Proyecto Ejecutivo a elaborar y presentar por parte de la/s Contratista/s.
- Aprobación del cronograma presentado por la/s Contratista/s.
- Recepción y análisis de la documentación técnica recibida del Comitente, en base a lo cual se elaborarán los Ordenes de Trabajo correspondientes al itemizado por unidad de medida.
- Coordinación de las reuniones previas al inicio de las obras. Reunión de inicio de proyecto y reuniones de revisión de documentación técnica elaborada por la/s Contratista/s.
- Elaboración de los órdenes de trabajo de las tareas a ser ejecutadas bajo la modalidad de “unidad de medida”.
- Aprobación de la programación de las obras. Elaboración del cronograma de hitos y el cronograma de elaboración de ingeniería, compras y construcción.
- Reconocimiento de las condiciones de la zona de obra y posibles interferencias.

5.2 INICIO DE LAS OBRAS.

- Toma de posesión de la zona de obra.
- Análisis y aprobación de la ingeniería constructiva básica, conceptual y de detalle (Proyecto Ejecutivo).
- Análisis y aprobación de documentación de las obras provisionales.
- Aprobación del Replanteo.
- Evaluación de subcontratistas no nominados en la oferta.
- Participar junto al Contratista en las gestiones administrativas necesarias para la presentación ante las empresas de servicio a los efectos de la obtención de nuevas conexiones o ampliación del servicio existente.

5.3 EJECUCIÓN DE LAS OBRAS.



- Supervisión del cumplimiento de plazos contractuales a cumplir por la/s Contratista/s, tomando las acciones necesarias para asegurar los objetivos propuestos. Actualización de los cronogramas de obra, verificando desvíos y analizando con la/s Contratista/s las distintas alternativas que puedan permitir el cumplimiento de los plazos iniciales previstos.
- Realización de los controles necesarios y supervisión de los ensayos, mediciones y pruebas, en obra, en laboratorio y en fábrica.
- La Inspección deberá asegurar que la/s Contratista/s realice indefectiblemente cada día, por escrito, los Partes Diarios de Obra. Debe asegurar que en los Partes Diarios de Obra consten toda la información relativa a las fechas efectivas de inicio y conclusión de las tareas o etapas de la obra, los avances diarios de actividades y otras informaciones que se generan en la actividad diaria de la fase de trabajo.
- Control Administrativo del contrato.
- Control Técnico sobre los trabajos, verificando el cumplimiento de los estándares de calidad en la obra civil, estructuras e instalaciones.
- Revisión y aprobación de la documentación de obra.
- Control de las nivelaciones y estudios de suelos realizados.
- Control del cumplimiento de las normas de los distintos entes involucrados.
- Análisis y aprobación de eventuales cambios en materiales, equipos y procedimientos constructivos por otros de igual o superior resultado.
- Organizar y mantener actualizado un archivo de toda la documentación emitida y recibida.
- Mediciones y certificaciones de los trabajos ejecutados, en un todo de acuerdo a los requerimientos de SOFSE. Es incluye el armado de documentación conformada de avance de obra para su elevación al área de pagos de SOFSE (Certificado de avance de obra, Acta de medición, Curva de avance, Informe descriptivo de avance de obra a certificar con imágenes previas y actuales).
- Realizar informes periódicos sobre la marcha de los trabajos.
- Análisis y recomendaciones de modificaciones, ampliaciones o adicionales de obra.
- Supervisión y control de la puesta en servicio de las obras.
- Realizar los informes y presentaciones necesarias para la solución de controversias.
- Deberá tener presencia en obra según necesidades, considerando que se prevén trabajos en fines de semana y horarios nocturnos.
- Verificar la ejecución de pruebas y ensayos requeridos por la documentación respectiva y evaluar los resultados.
- Liderar reuniones de coordinación semanales de obra y confeccionar las respectivas Minutas de Reuniones, las que serán enviadas a cada uno de los participantes y al Representante de SOFSE.



- Realizar reuniones mensuales con el Representante de SOFSE, las que podrán celebrarse en el sitio de obra o en las oficinas de SOFSE en CABA.
- Supervisar la obra en general, cuidando los aspectos de orden, aseo y prolijidad.
- Proponer estrategias de trabajo para ayudar a garantizar el cumplimiento de cada uno de los objetivos propuestos.
- Impartir indicaciones o solicitudes al Contratista a través del Libro de Ordenes de Servicio.
- Recibir solicitudes o documentos de las Empresas a través de Libro de Nota de Pedidos.
- Seguimiento y control de la Seguridad e Higiene de obra. Si bien dicha tarea será responsabilidad del Ingeniero en Seguridad e Higiene contratado por la/s Contratista/s Principal, se deberá tener especial cuidado en que se cumplan las normas e intervenir en los casos donde se detecten posibles faltas.
- Verificar la puesta en marcha de Instalaciones y Equipos.
- Generar y presentar Informes de Avance de Obra quincenales, cuyo contenido debe incluir graficos de avance previsto y real, porcentajes, fotografías actualizadas, síntesis de estado de situación de la obra civil e instalaciones e hitos a destacar. Se realizarán en formato ppt.

5.4 TERMINACIÓN DE LAS OBRAS.

- Análisis y recomendaciones sobre modificaciones en la fecha prevista de terminación de los trabajos.
- Supervisión de la puesta a punto del funcionamiento de las instalaciones.
- Revisión y aprobación de los planos conforme a obra.
- Recepción provisional de las obras e instalaciones ad referéndum del Comitente.
- Supervisión para eventuales correcciones de defectos.
- Emisión de un certificado de terminación de las obras.
- Entrega al Comitente de toda la documentación generada durante la ejecución de las obras.
- Verificar listado de pendientes del contratista, previo a la Recepción Provisoria de Obra.
- Avalar Recepción Provisoria de obra, con listado de pendientes y fecha de ejecución de cada uno de ellos.
- Seguimiento de pendientes de obra hasta su total ejecución.
- Recepción definitiva de las obras ad referéndum del Comitente.
- Supervisión y control del desmantelamiento del obrador y acondicionamiento final de las zonas de obrador y acopio.
- Informe de liquidación final y cierre de contrato.
- Monitoreo de obras e instalaciones durante el plazo de garantía.

 <p>TRENES ARGENTINOS Ministerio de Transporte Argentina</p>	GERENCIA DE VÍA Y OBRAS	
	SERVICIO DE: INSPECCION DE LAS OBRAS DE ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa 2	RE-VO-ET-041
		Revisión 00
		<i>Fecha: 9/22</i>
		<i>Página 11 de 21</i>

5.5 OTRAS ACTIVIDADES.

- Preparación de todos los informes técnicos administrativos y legales que sean necesarios para la ejecución de las obras incluyendo, si fuese necesario, situaciones de rescisión de contrato.

Mas allá del punteo realizado, será responsabilidad de la Contratista de Inspección la coordinación y verificación de las siguientes tareas:

1. Confeccionar y entregar al Contratista:

- aclaraciones gráficas o escritas, de naturaleza ejecutiva, que sean necesarias para la interpretación o complementación de la documentación respectiva, incluyendo las órdenes de trabajo de las tareas a ejecutar bajo la modalidad “unidad de medida”;
- listados con fallas o defectos detectados en inspecciones de rutina;
- listados con fallas o defectos detectados en la inspección previa a la recepción provisoria de que se trate; y
- listados con defectos detectados en inspecciones efectuadas durante el lapso de garantía y en la inspección previa a la recepción definitiva de que se trate.

2. Emitir órdenes de servicio para:

- aclarar y/o complementar aspectos de la documentación respectiva;
- demoler y/o reejecutar trabajos que exhiban diferencias con la documentación respectiva;
- reparar, demoler y/o reejecutar trabajos con fallas o defectos aparentes; e
- instrumentar toda otra acción propia de las obligaciones y responsabilidades de control y verificación de la Supervisión de Obra.

3. Advertir al Contratista, y dejar expresa constancia en los libros de obra respectivos, en caso de observar fallas o incumplimientos en materias que son de su exclusiva responsabilidad, como por ejemplo:

- replanteos;
- existencia de fallas aparentes en muros;
- adopción correcta y mantenimiento de medidas de seguridad e higiene del trabajo, protecciones y defensas;
- procedimientos y técnicas constructivas;
- obligaciones laborales, previsionales, de seguridad social, de seguridad e higiene, de seguros de riesgos del trabajo, etc.
- construcciones provisorias de obrador, cerco y cartel de obra;
- ubicación o guarda de materiales acopiados en obra;

 <p>TRENES ARGENTINOS Ministerio de Transporte Argentina</p>	GERENCIA DE VÍA Y OBRAS	
	SERVICIO DE: INSPECCION DE LAS OBRAS DE ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa 2	RE-VO-ET-041
		Revisión 00
		<i>Fecha: 9/22</i>
		<i>Página 12 de 21</i>

- limpieza en obra y obrador; y
- vigilancia de obra.

4. Asesorar al Comitente:

- para la aprobación de modificaciones, adicionales y economías;
- para el otorgamiento de prórrogas a los plazos del Contratista;
- para la aplicación de sanciones al Contratista; y
- para aclarar consultas de la Inspección de Obra y proporcionarle informes periódicos.

5. Intervenir:

- en las actas de recepción provisoria y definitiva de la parte o sector de la Obra de que se trate, controlando el estado y evolución de los trabajos respectivos dentro de los plazos de garantía que en cada caso acuerden SOFSE y el Contratista, y asesorar a la Dirección de Obra en cada oportunidad respecto de la posibilidad o no de llevar a cabo tales recepciones provisionales o definitivas de obra;
- en el control de la documentación de inicio de servicios del Contratista;
- en el control de terceros respecto del Contratista.

6. Revisar las facturaciones y liquidaciones del Contratista, incluyendo la liquidación final.

7. Emitir:

- órdenes de servicio y responder las notas de pedido del Contratista;
- la aprobación (certificación) u observación a los certificados de obra, incluyendo el certificado final.

8. Efectuar el seguimiento y control de las obligaciones del Contratista con respecto a:

- el plan de avance de los trabajos respectivos y cronograma de obra y curva de inversiones correspondiente, respecto del Cronograma;
- los montos certificados en relación con los previstos en el plan de certificación;
- tramitaciones y aprobaciones “finales” a cargo del Contratista; y
- la entrega al Representante de SOFSE de planos conforme a obra, manuales, folletos y garantías a cargo del Contratista.

9. La observación en sitio, con el objeto de aportar, durante la ejecución de la Obra, todas las indicaciones verbales y escritas que complementen la documentación de obra, colaborar con el Comitente y/o con la/s empresa/s constructora/s, contratistas y/o subcontratistas y/o proveedores, de ser necesario, asistirlos para el fiel cumplimiento de todas las especificaciones técnicas, trabajos y demás aspectos necesarios para la ejecución y terminación de la Obra en las condiciones

 <p>TRENES ARGENTINOS Ministerio de Transporte Argentina</p>	GERENCIA DE VÍA Y OBRAS	
	SERVICIO DE: INSPECCION DE LAS OBRAS DE ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa 2	RE-VO-ET-041
		Revisión 00
		<i>Fecha: 9/22</i>
		<i>Página 13 de 21</i>

descriptas, controlar el estado y la marcha y ejecución de la Obra, ejerciendo especialmente un control de calidad y cantidad de los materiales y trabajos inherentes a la misma, disponer su rechazo en los casos que corresponda, e informar por escrito al Representante de SOFSE, cada 7 (siete) días corridos, sobre el estado y la marcha y ejecución de la Obra, y presentar al Representante de SOFSE con una frecuencia de 14 (catorce) días corridos, un plan de trabajos general actualizado (contemplando en el mismo el estado y evolución de los diferentes planes de trabajo particulares del/los Contratista/s).

10. La Supervisión de Obra de la totalidad de los trabajos y obras de arquitectura e ingeniería según el Proyecto.

11. Comunicar de inmediato al Comitente sobre los hechos, omisiones y/o circunstancias que requieran su intervención.

12. La Contratista de Inspección, por sí o a través de sus dependientes o terceros contratados, tendrá presencia continua en la Obra, especialmente durante los horarios de trabajo, sean estos diurnos o nocturnos en días de la semana o en fines de semana, a efectos de controlar su correspondencia con la documentación contractual y cumplir con las obligaciones emergentes de esta Prestación.

Artículo 6º. - Requisitos de los Oferentes

A los efectos de que sus propuestas sean admisibles, los Oferentes deberán cumplir como mínimo con los siguientes requisitos, cuyo detalle deberá formar parte de su oferta:

6.1 Antecedentes

6.1.1 Descripción General

El Oferente presentará en su Oferta una descripción de cómo se conforma la firma Oferente, cuál es su antigüedad en el mercado, cuáles son sus instalaciones, qué personal permanente acreditado dispone, cómo está conformada la Dirección de la empresa, cuáles han sido las principales áreas de actuación, cuales han sido los proyectos relevantes, qué distinciones ha obtenido, y toda otra información que considere de interés para SOFSE.

6.1.2 Detalle de Antecedentes de similares características y naturaleza

El Oferente deberá presentar antecedentes que permitan acreditar su experiencia en Servicios de Naturaleza, Complejidad y Volumen similar a los que se licita, en el ámbito nacional e internacional, en los términos de la presente Especificación Técnica, en los últimos DIEZ (10) años.

De la documentación y constancias fehacientes aportadas por el Oferente resultará en forma indubitable:

- La identificación del Servicio, el lugar de emplazamiento y Contratante.
- La fecha de inicio de los trabajos.

- La fecha de terminación de los trabajos (si corresponde).
- La participación que correspondiera al Oferente en la ejecución.
- Las características técnicas salientes del Servicio, que permitan encuadrar su naturaleza y complejidad en los términos de lo exigido por la presente Licitación.
- El monto en que fuera contratado inicialmente el servicio y sus sucesivas modificaciones o redeterminaciones de precio.
- La satisfacción del Contratante con el desempeño de la Oferente.

Los conceptos señalados deberán acreditarse en forma exhaustiva incluyendo constancias de los Contratantes que avalen los datos indicados.

En particular, dada la naturaleza de la prestación, deberá haber prestado al menos UN (1) servicio de inspección para obras de renovación ferroviaria en los últimos DIEZ (10) años.

6.2 Documentación Técnica del Proyecto

La oferta técnica contará indefectiblemente para su análisis con los siguientes elementos:

6.2.2 Propuesta Técnica

El Oferente deberá entregar un detalle de la Metodología con la cual ejecutará el Servicio y las soluciones técnicas que propone, todo lo cual deberá estar encuadrado en lo indicado en la presente Especificación Técnica.

La propuesta metodológica no se circunscribirá a la descripción de las tareas centrales que componen el Servicio, sino que deberá ser integral y abarcar cuestiones tales como el control de calidad del servicio, la capitalización y transferencia de conocimiento a SOFSE, las cuestiones de seguridad, higiene y medio ambiente ligadas al servicio, etc.

Además, en este apartado, cuando así corresponda, la Oferente hará un detalle de la normativa técnica, estándares y recomendaciones generalmente aceptados a los cuales se ajustará, o bien, adoptará como referencia para el desarrollo de sus tareas.

Conjuntamente con la descripción del proceso de las tareas, la Oferente detallará los recursos humanos y las herramientas que se utilizarán en cada una de ellas. En el caso de UTE o Consorcios, la descripción metodológica explicitará los roles de cada uno de los integrantes en la asociación y los mecanismos previstos para que el aporte previsto por cada uno de ellos resulte efectivamente capitalizado en el servicio.

6.2.3 Programa de tareas. Cronograma de Afectación del Personal.

Consecuentemente con lo planteado en la Propuesta Técnica, la Oferente presentará la programación de tareas e hitos propuesto para la realización de los servicios, desarrollada mediante un diagrama de barras temporales.

Conjuntamente con el Programa de Tareas se presentará un Cronograma de Afectación del Personal que, mediante un diagrama de barras temporales, ilustrará la acreditada afectación del personal técnico y profesional propuesto para la realización de los servicios. De esta manera, para cada persona afectada al contrato, se establecerá un plazo de afectación en

 <p>TRENES ARGENTINOS Ministerio de Transporte Argentina</p>	GERENCIA DE VÍA Y OBRAS	
	SERVICIO DE: INSPECCION DE LAS OBRAS DE ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa 2	RE-VO-ET-041
		Revisión 00
		<i>Fecha: 9/22</i>
		<i>Página 15 de 21</i>

las unidades de tiempo que corresponda (días, semanas o meses) (fecha de afectación y desafectación de la persona al servicio) dedicación porcentual de la misma y total de unidades de tiempo que se han asignado al contrato. Las unidades de tiempo totales previstas serán congruentes con lo requerido en la documentación contractual, en la propuesta metodológica y el detalle de la oferta económica del oferente.

6.2.4 Organigrama de Personal

El Oferente deberá acompañar su Oferta con un Organigrama en donde se detalle la nómina del personal que estará afectado al servicio, adjuntando los Curriculum Vitae de todo personal para asegurar sus correspondientes incumbencias e idoneidad, en concordancia con lo establecido en el Artículo 7° de la presente Especificación.

6.2.5 Equipamiento

El Oferente deberá detallar en su Oferta el equipamiento que se considera esencial para el servicio, identificando fehacientemente cada equipo de que se trate. Además del equipamiento específico, en este rubro se incluirá, cuando resulte pertinente, las movilidades, equipo de medición, sistemas de comunicación, equipamiento informático, software comercial o de desarrollo propio, licencias, bibliografía y hemeroteca de soporte, etc.

Cuando lo considere necesario, SOFSE podrá requerir información y documentación adicional de los equipos e incluso, inspeccionar los mismos en el lugar en que se encuentren.

La nómina de personal propuesto en el art 7° deberá ser coherente entre sí y deberá seguir los lineamientos de lo establecido en el Artículo 5° de la presente especificación.

6.2.6 Análisis de Precios

Deberá acompañar su oferta con los análisis de precios de acuerdo al modelo incluido como anexo al presente pliego

6.2.7 Certificado de Conocimiento del servicio

Deberá presentarse la constancia indicada en el Art 9° del presente PET

Artículo 7°. - Personal

La Contratista de Inspección está obligada durante el plazo de ejecución de la prestación a disponer del personal necesario para el Servicio, el cual comprende el Director del estudio, el Personal Clave y el Personal de Soporte, de acuerdo a lo que requiere la presente Especificación Técnica y la propuesta del Oferente.

7.1 Director del Servicio

El Oferente deberá contar con un Profesional Calificado, de la especialidad correspondiente, el cual se desempeñará como Director del Servicio y representará a la Contratista de Inspección desde el punto de vista técnico en todos los actos vinculados con el servicio. La presentación de este profesional se hará con la documentación de la Oferta y deberá contar con título habilitante

 <p>TRENES ARGENTINOS Ministerio de Transporte Argentina</p>	GERENCIA DE VÍA Y OBRAS	
	SERVICIO DE: INSPECCION DE LAS OBRAS DE ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa 2	RE-VO-ET-041
		Revisión 00
		<i>Fecha: 9/22</i>
		<i>Página 16 de 21</i>

y estar inscripto en el Consejo Profesional correspondiente. El profesional tendrá suficientes antecedentes como para asegurar la normal marcha de los trabajos.

El rol del Director del Servicio será liderar el equipo de trabajo de la Contratista de Inspección y llevará adelante todas las comunicaciones con SOFSE.

La negligencia demostrada en la ejecución de los trabajos, el incumplimiento de las resoluciones pertinentes o la incomparecencia reiterada a las citaciones que se le formulen, podrá dar lugar al pedido de remoción.

7.2 Personal Clave

El Oferente deberá contar con el personal considerado como clave para este servicio, que garantice la adecuada prestación y de conformidad con lo comprometido en el Cronograma de Afectación del Personal indicado en el apartado 8.2.2.

Es requisito del presente Servicio la dedicación completa y exclusiva del Personal Clave, con presencia permanente de al menos una persona considerada clave en cada uno de los frentes de obra.

7.3 Especialistas

El oferente deberá disponer un equipo de especialistas con las calificaciones indicadas en el presente Pliego y que asistirá técnicamente en el ámbito de su especialidad al Director del Servicio en las tareas de Revisión del Proyecto Ejecutivo e Inspección. Los especialistas firmarán los informes técnicos de su ámbito de conocimiento sin perjuicio de la firma del Director del Servicio. Asimismo, los especialistas deberán concurrir a las reuniones técnicas cuando el Director del Servicio lo considere necesario o cuando SOFSE así lo requiera.

Los Especialistas deberán tener absoluto conocimiento del desarrollo de la obra. Si SOFSE comprobare que uno de ellos no se encuentra familiarizado con los aspectos técnicos necesarios podrá solicitar su remoción.

En todos los casos deberán estar inscriptos en los consejos profesionales correspondientes de jurisdicción nacional debiendo ser certificadas sus incumbencias sobre obras civiles ferroviarias y debiendo presentar el certificado de encomienda correspondiente junto con la firma del acta de inicio de los servicios. El Oferente deberá presentar especialistas con los siguientes perfiles y dedicaciones:

ESPECIALISTA EN ESTRUCTURAS DE HORMIGÓN Y METÁLICAS

Deberá tener título de Ingeniero Civil o en Construcciones y experiencia demostrable de al menos 5 (Cinco) años en su especialidad.

Dedicación full time durante el transcurso de intervención de Obras de Arte.

ESPECIALISTA GEOTÉCNICO

 <p>TRENES ARGENTINOS Ministerio de Transporte Argentina</p>	GERENCIA DE VÍA Y OBRAS	
	SERVICIO DE: INSPECCION DE LAS OBRAS DE ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa 2	RE-VO-ET-041
		Revisión 00
		<i>Fecha: 9/22</i>
		<i>Página 17 de 21</i>

Deberá tener título de Ingeniero Civil o en Construcciones y experiencia demostrable de al menos 5 (Cinco) años en especialidad de ingeniería geotécnica.

Dedicación part time a ser medida y certificada por visita en función de la cantidad estimada en la planilla de cotización.

7.4 Personal de Soporte

El Oferente deberá contar con el personal complementario que acompañará al Personal Clave en el desarrollo del Servicio, con indicación de funciones, afectación o dedicación a la prestación, conforme lo comprometido en el Cronograma de Afectación del Personal indicado en el apartado 4°.

Artículo 8°. - Instalaciones y Equipamiento

Correrán por cuenta de la Contratista de Inspección la provisión de las instalaciones físicas en las cuales se desarrollarán los servicios, como así también, del equipamiento, instrumental, computadoras, sistemas de comunicación, software y todo aquello que resulte necesario para una adecuada prestación. Todas estas instalaciones y elementos deberán ser adecuadas a sus fines y encontrarse en perfectas condiciones de funcionamiento.

Cuando la adecuada provisión de los servicios demande la instalación del equipo de la Contratista de Inspección en un lugar geográfico específico o en sus proximidades, correrá por cuenta de la Contratista de Inspección realizar los arreglos correspondientes para la oportuna disponibilidad de las instalaciones en el lugar requerido.

El personal técnico que SOFSE designe estará autorizado para visitar libremente y sin previo aviso los lugares e instalaciones donde se está desarrollando el Servicio.

Artículo 9°. - Conocimiento del Servicio

Los oferentes deberán inspeccionar las características y estado de las instalaciones donde se realizarán las obras futuras (ver Artículo 2°), así como la magnitud e índole de dicha obra (ver Anexo III).

Se considerará que con la presentación de la Oferta, el Oferente ha podido conocer el alcance del Servicio y el estado en que se encuentra el sitio donde se realizará la obra futura, y que por lo tanto su oferta incluye todas las tareas necesarias de acuerdo con las reglas del arte, aunque no se mencionen en la documentación de la presente licitación.

Además de estudiar exhaustivamente la presente Especificación Técnica, es obligación del Oferente recopilar toda la información complementaria que pueda resultar necesaria para permitir una exacta apreciación de las características de los trabajos, sus dificultades y su costo, a su cuenta y cargo.

 <p>TRENES ARGENTINOS Ministerio de Transporte Argentina</p>	GERENCIA DE VÍA Y OBRAS	
	SERVICIO DE: INSPECCION DE LAS OBRAS DE ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa 2	RE-VO-ET-041
		Revisión 00
		<i>Fecha: 9/22</i>
		<i>Página 18 de 21</i>

En tal sentido, se realizará una reunión informativa de participación obligatoria en donde se darán precisiones respecto del alcance de la Obra a inspeccionar y del presente servicio.

El Oferente deberá obtener un certificado que acredite su participación a dicha reunión informativa, y dicho certificado deberá adjuntarse a la Oferta que se presenten en la propuesta licitatoria.

Artículo 10°. - Comunicaciones entre SOFSE y la Contratista de Inspección

SOFSE designará a sus representantes autorizados, que supervisarán el desarrollo de la prestación y podrán asumir compromisos o generar las definiciones que correspondan en nombre del Comitente en todos los aspectos que se encuentren comprendidos dentro del Servicio.

En los aspectos atinentes a la prestación y en las cuestiones técnicas relativas al Servicio, la Contratista de Inspección estará representada ante SOFSE únicamente por el Director del Servicio, quien deberá refrendar todas las comunicaciones. La delegación de dicha representación solo será válida con el consentimiento previo de SOFSE.

Cualquier aviso, solicitud o aprobación que deba o pueda cursarse o darse en virtud de la presente prestación se hará por escrito. Se considerará que se ha cursado o dado tal aviso, solicitud o aprobación cuando sea recibida por un representante autorizado de SOFSE o cualquier miembro nominado del equipo de la Contratista de Inspección.

Los representantes autorizados por SOFSE podrán formular instrucciones a la Contratista de Inspección, las cuales se considerarán comprendidas dentro de las estipulaciones del Servicio y que no importan modificación de lo pactado, ni encomienda de trabajos adicionales.

Aún cuando la Contratista de Inspección considere que una Instrucción excede los términos del Servicio, deberá notificarse de ella, sin perjuicio de presentar ante el Comitente, en el término de CUATRO (4) días hábiles, un reclamo fundando detalladamente las razones que le asisten para observar la instrucción recibida. No se considerarán como observadas las instrucciones cuando la Contratista de Inspección no asentare los fundamentos de su observación. La observación de la Contratista de Inspección no lo eximirá de la obligación de cumplir la Instrucción, si ella fuera reiterada. La Contratista de Inspección tampoco podrá alegar observaciones fuera del plazo establecido para ello.

La Contratista de Inspección no podrá negarse a recibir una Instrucción del Comitente, la que deberá ser firmada dentro de los TRES (3) días hábiles del requerimiento.

El Sistema de Comunicaciones se formalizará mediante libros foliados, sellados y rubricados por SOFSE, que deberá conservar la Contratista de Inspección.

Asimismo, SOFSE podrá instruir la confección de Partes Diarios en los cuales la Contratista de Inspección deberá asentar, según se le indique, los trabajos ejecutados, insumos y material aportado, el personal empleado, las condiciones climáticas, las comunicaciones producidas y toda otra novedad que se considere de interés.

Cualquiera de las partes podrá solicitar a la otra la asistencia a reuniones de coordinación, cuyo objetivo será revisar la programación de los trabajos pendientes y resolver asuntos planteados. La

 <p>TRENES ARGENTINOS Ministerio de Transporte Argentina</p>	GERENCIA DE VÍA Y OBRAS	
	SERVICIO DE: INSPECCION DE LAS OBRAS DE ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa 2	RE-VO-ET-041
		Revisión 00
		<i>Fecha: 9/22</i>
		<i>Página 19 de 21</i>

Contratista de Inspección registrará por escrito lo tratado en la reunión, las conclusiones obtenidas y los eventuales compromisos, enviando copia a SOFSE y a otros eventuales asistentes.

Artículo 11°. - Modalidad de Contratación y Forma de Cotización del Servicio

El Oferente consignará un único monto en su Oferta Económica, la cual desagregará en la Planilla de Cotización adjunta como Anexo I.

Para establecer su cotización, el Oferente deberá tener en cuenta el alcance y los detalles de las responsabilidades y funciones establecidas en estas Especificaciones Técnicas y en la restante documentación licitatoria.

El monto total cotizado incluirá todo lo necesario para que el Servicio responda a su objetivo, considerándose incluidas todas las tareas que sean necesarias prestar o proveer para llevar a cabo ese objetivo. La presente contratación no prevé reconocimiento de gastos específicos más allá de los previstos en el monto cotizado. En consecuencia, todos los gastos necesarios para cumplir con el alcance de la contratación, independientemente de su origen y naturaleza, correrán por cuenta de la Contratista de Inspección y se considerarán incluidos en el monto ofertado, no recibiendo reconocimiento adicional alguno.

Tampoco se considerará como adicional, ni se aceptará variación alguna del costo de los Servicios por supuestos trabajos imprevistos que sean necesarios para satisfacer el Contrato.

Por lo tanto, la Contratista de Inspección tomará a su cargo los riesgos propios de este tipo de servicio, sin posibilidad de adicionales, salvo por eventuales modificaciones o ampliaciones de las tareas contratadas que surjan por parte de SOF S.E.

Adicionalmente, el Oferente deberá presentar los Análisis de Precios por ítem completado según el modelo adjunto, con indicación de los precios unitarios y totales. Los precios deberán expresarse discriminando el Impuesto al Valor Agregado.

Artículo 12°. - Paralización de las Obras cuya inspección se supervisa

La Contratista de Inspección llevará un seguimiento constante del ritmo de obra, anticipando y comunicando en forma oportuna a la Inspección de Obra cualquier riesgo o circunstancia que conspire contra la continuidad de la misma.

En caso de paralización de las obras, es responsabilidad de la contratista de inspección proponer a la Inspección de SOFSE las medidas tendientes a fin de evitar cualquier deterioro en las mismas.

Si la ejecución de la obra objeto del Servicio se paralizara durante DOS (2) meses consecutivos, o el ritmo de obra resultara menor al CUARENTA POR CIENTO (40%) del previsto durante ese lapso, SOF S.E. se reserva el derecho a neutralizar el plazo de los Servicios por el tiempo que estime conveniente, con suspensión de los derechos y obligaciones de ambas partes durante el periodo de neutralización.

Si las obras se paralizaran durante más de dos meses consecutivos o el ritmo de trabajos resultara menor al VEINTE POR CIENTO (20%) del previsto durante CUATRO (4) meses consecutivos, SOF

 <p>TRENES ARGENTINOS Ministerio de Transporte Argentina</p>	GERENCIA DE VÍA Y OBRAS	
	SERVICIO DE: INSPECCION DE LAS OBRAS DE ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa 2	RE-VO-ET-041
		Revisión 00
		<i>Fecha: 9/22</i>
		<i>Página 20 de 21</i>

S.E. podrá optar por la rescisión del contrato, para lo cual deberá notificarle tal opción. También SOF S.E. podrá rescindir el Contrato si el Plazo de Garantía de las Obras se extendiera por más de DOS (2) meses respecto al previsto.

Asimismo, en cualquiera de los casos, si SOF S.E. así lo decidiera y previo acuerdo con la Contratista de Inspección, podrá determinar las tareas que la Contratista de Inspección deberá cumplir mientras dure la paralización o el menor ritmo de obra, ajustándose los pagos mensuales sobre la base de la nueva carga de trabajo.

Sin perjuicio de las modificaciones indicadas con origen en variaciones de plazo del contrato de ejecución de obra, las que se regirán por las pautas indicadas, SOF S.E. podrá independientemente de ello aumentar o disminuir las prestaciones contempladas en el Servicio, o autorizar la ejecución de otros ítems o trabajos que no se encuentren originalmente previstos, conforme a lo dispuesto en el RCC.

Artículo 13°. - Presentación de Certificados de Avance

Mensualmente se confeccionará el Certificado de Avance por triplicado. El avance mensual a certificar será acorde a la medición del avance de los ítems incluidos en la Planilla de Cotización (ver anexo)

El Certificado de Avance se compondrá de la siguiente información:

- **Planilla Certificado:** indicará el avance porcentual antes señalado, y el avance en pesos para cada uno de los ítems, de acuerdo a la cantidad de trabajo ejecutado.
- **Informe Mensual:** descripción cualitativa del trabajo ejecutado para cada ítem de la planilla de medición durante el período de certificación.

LA CONTRATISTA de Inspección solicitará a la Inspección de SOFSE el modelo de certificado para su confección, el cual será posteriormente firmado por la Inspección y el Director del Estudio.

Artículo 14°. - Redeterminación de Precios

El presente Servicio estará sujeto a la redeterminación de sus precios, en caso de ser solicitada por la contratista de Inspección y debidamente autorizada por SOFSE.

En tal sentido, se adjunta a la presente como Anexo el Manual para la Redeterminación de Precios de Contratos de Obras, Provisión de Bienes y Servicios, aprobado por Acta de Directorio N° 306 de fecha 11 de agosto de 2020, siendo las fórmulas para el cálculo de la Redeterminación de Precios las que se especifican en el Manual mencionado y se detallan en el Anexo respectivo.

Artículo 15°. - Anexos

1. Anexo I: Planilla de Cotización.



2. **Anexo II: Modelo de Planilla de Análisis de Precios**
3. **Anexo III: Especificaciones Técnicas Particulares RE-VO-ET-035**
4. **Anexo IV: Manual para la Redeterminación de Precios.**
5. **Anexo V: Fórmula para el Cálculo de la Redeterminación de Precios**
6. **Anexo VI: Norma Operativa y de Higiene y Seguridad para Contratistas.**

SERVICIO Servicio de Inspección Metropolitano Córdoba Etapa 2**ANEXO I:** Planilla de Cotización

Item	Descripción	Unidad de Medida	Cantidad	Precio Unitario	Precio Total
1	Revisión de Proyecto Ejecutivo Trabajos de vía RENGLÓN 1	conj	1		
2	Revisión de Proyecto Ejecutivo Trabajos de vía RENGLÓN 2	conj	1		
3	Revisión de Proyecto Ejecutivo Obras de Arte RENGLÓN 1	conj	1		
4	Revisión de Proyecto Ejecutivo Obras de Arte RENGLÓN 2	conj	1		
5	Inspección de Obra (incluye dotación de personal) ambos renglones	Mes	15		
6	Especialista Estructuralista ambos renglones	Mes	15		
7	Especialista geotécnico ambos renglones	visita	50		
8	Monitoreo de Obra e Instalaciones durante Período de Garantía ambos renglones	Mes	12		
	SUBTOTAL SIN IVA				
	IVA				
	TOTAL				

ANEXO- PLANILLA MODELO DE ANALISIS DE PRECIOS

Rubro						ITEM	
						Unidad Item	
Código	Descripción	Unidad de Medida	Cantidad	Precio Unitario (ARS)	Precio Parcial (ARS)	Precio Total (ARS)	
1	2	3	4	5	6=4*5	7	
A	MATERIALES					0.00	
					0.00		
					0.00		
					0.00		
					0.00		
					0.00		
					0.00		
B	MANO DE OBRA					0.00	
					0.00		
					0.00		
					0.00		
					0.00		
					0.00		
					0.00		
C	TRANSPORTE					0.00	
					0.00		
D	EQUIPOS					0.00	
					0.00		
					0.00		
					0.00		
					0.00		
					0.00		
E	SUBCONTRATOS					0.00	
					0.00		
					0.00		
					0.00		
F	COSTO COSTO (A+ B+ C+ D+ E)					0.00	
G	Gastos Generales (.....%) (% F)					0.00	
H	COSTO (F+ G)					0.00	
I	Beneficio (.....%) (% H)					0.00	
J	Gastos financieros (.....%) (% H)					0.00	
K	PRECIO SIN IVA (H+ I+ J)					0.00	

MANO DE OBRA

Determinación del Costo Horario de la Mano de Obra por Categoría Convenio U.O.C.R.A. Zona "A"

Licitación:

		Oficial Especializado	Oficial	Medio Oficial	Ayudante
1	Sueldo Básico x hora				
2	Adicional por hora trabajada s/Acuerdo				
3	Sueldo Básico x mes	180 hs / mes	0.00	0.00	0.00
4	Adicional Antigüedad	1%	0.00	0.00	0.00
5	Adicional Asistencia	15%	0.00	0.00	0.00
6	Viáticos	___ \$ / día			
7	Horas extras 50%		0.00	0.00	0.00
8	Horas extras 100%		0.00	0.00	0.00
9	Total Bruto		0.00	0.00	0.00
10	Jubilación	11%	0.00	0.00	0.00
11	Ley 19.032	3%	0.00	0.00	0.00
12	A.N.S.S.A.L.	0.45%	0.00	0.00	0.00
13	Obra Social	2.55%	0.00	0.00	0.00
14	Seguro de Vida		0.00	0.00	0.00
15	Sueldo Neto		0.00	0.00	0.00
16	Sistema Integrado de Jubilaciones y Pensiones	10.17%	0.00	0.00	0.00
17	I.N.S.S.J.P.	1.50%	0.00	0.00	0.00
18	Asignaciones familiares	4.44%	0.00	0.00	0.00
19	Fondo Nacional de Empleo	0.89%	0.00	0.00	0.00
20	Sistema Nacional de Obras Sociales	6%	0.00	0.00	0.00
21	Fondo de Desempleo	8%	0.00	0.00	0.00
22	Régimen Nacional de la Industria de la Construcción	0.2%	0.00	0.00	0.00
23	Feriatos pagos	6.46%	0.00	0.00	0.00
24	Ley de Riesgos de Trabajo	13%	0.00	0.00	0.00
25	Vacaciones pagas	7%	0.00	0.00	0.00
26	Enfermedades inculpables	3%	0.00	0.00	0.00
27	Licencias especiales	0.80%	0.00	0.00	0.00
28	S.A.C.	10.94%	0.00	0.00	0.00
29	Sueldo Bruto		0.00	0.00	0.00
30	Otros costos (*)		0.00	0.00	0.00
31	Costo Total Mensual		0.00	0.00	0.00
32	Costo Horario Empresario	180 hs / mes	0.00	0.00	0.00

Observaciones: (*) En el rubro Otros Costos se consideraron: Premio a la producción, asignación por vestimenta y elementos de seguridad, exámen preocupacional y post-preocupacional, mediación por despido, liquidación de haberes y transporte.

HERRAMIENTAS Y EQUIPOS

Determinación del Costo Horario de la Mano de Obra por Categoría
 Convenio U.O.C.R.A. Zona "A"

N°	Código	Equipo	Potencia	Costo Actual	Valor Residual	Vida Util	Uso Anual	Amortización e Intereses (A/I)	Reparaciones y Repuestos (R/R)	Combustibles				Lubricantes	Combustibles y Lubricantes
										Tipo	Precio Unitario	Consumo	Costo		
		1	HP 2	3	4=20%x3	h 5	h 6	\$/h 7	\$/h 8=70%x7		\$/lt 10	lt/h 11	4/h 12=10x11	\$/h 13=30%x12	\$/h 14=12+13
1					0	10,000	2,000	0.00	0.00	Gas Oil			0.00	0.00	0.00
2					0	10,000	2,000	0.00	0.00	Gas Oil			0.00	0.00	0.00
3					0	10,000	2,000	0.00	0.00	Gas Oil			0.00	0.00	0.00
4					0	10,000	2,000	0.00	0.00	Gas Oil			0.00	0.00	0.00
5					0	10,000	2,000	0.00	0.00	Gas Oil			0.00	0.00	0.00
6					0	10,000	2,000	0.00	0.00	Gas Oil			0.00	0.00	0.00
7					0	10,000	2,000	0.00	0.00	Gas Oil			0.00	0.00	0.00
8					0	10,000	2,000	0.00	0.00	Gas Oil			0.00	0.00	0.00
9					0	10,000	2,000	0.00	0.00	Gas Oil			0.00	0.00	0.00
10					0	10,000	2,000	0.00	0.00	Gas Oil			0.00	0.00	0.00
11					0	10,000	2,000	0.00	23.20	Gas Oil			0.00	0.00	0.00
12					0	10,000	2,000	0.00	0.00	Gas Oil			0.00	0.00	0.00
13					0	10,000	2,000	0.00	0.00	Gas Oil			0.00	0.00	0.00
14					0	10,000	2,000	0.00	0.00	Gas Oil			0.00	0.00	0.00
15					0	10,000	2,000	0.00	0.00	Gas Oil			0.00	0.00	0.00
17					0	10,000	2,000	0.00	0.00	-			0.00	0.00	0.00

Observaciones: El valor del Gas Oil adoptado surge de adicionar al precio del mismo (2,88 \$/lt) el costo de almacenamiento y distribución (0,40 \$/lt)

Donde:

Costo Actual: Valor corriente de mercado del equipo.

Valor Residual: Valor de reventa del equipo al final del período de vida útil. Por convención cuando se utiliza el sistema de amortización lineal se considera del 20%.

Vida Util: Es el período que el equipo tiene garantía, donde presenta un rendimiento óptimo y homogéneo. Se mide en horas de uso.

Uso Anual: Es la cantidad de horas que efectivamente trabaja por año el equipo.

n: Período de vida útil medido en años, siendo: $n = VU / UA$. Donde **VU:** Vida útil y **UA:** Uso Anual.

$A = (CA - VR) / VU$ donde **CA:** Costo Anual y **VR:** Valor Residual.

$I = [(CA - VR) \times ((n+1) / 2n) \times 0,10] / UA$

$A / I = A + I$

R / R = Reparación y Repuestos, por convención se considera el 70% del total de amortización e intereses

Combustibles: Precio por unidad de medida, sin impuestos, multiplicado por la cantidad consumida.

Lubricantes: Se estima por convención que se incurre en un costo de lubricantes del 30% del valor del combustible.



ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARTICULARES

OBRA:

ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa 2

	ELABORÓ	REVISÓ	APROBÓ
NOMBRE			
FIRMA			
FECHA			

**Contenido**

Artículo 1°.-	OBJETO	6
Artículo 2°.-	ALCANCE DE LOS TRABAJOS	6
Artículo 3°.-	SISTEMA DE CONTRATACIÓN	8
Artículo 4°.-	REQUISITOS DE LA OFERTA TÉCNICA Y EXIGENCIAS ADMINISTRATIVAS	9
Artículo 5°.-	PLAZO DE OBRA.....	11
Artículo 6°.-	NORMAS Y ESPECIFICACIONES A CONSIDERAR	11
Artículo 7°.-	MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LOS LUGARES DE TRABAJO	13
Artículo 8°.-	METODOLOGÍA DE TRABAJO	13
8.1	Depósito de materiales, herramientas y equipos.....	13
8.2	Seguridad operativa.....	13
8.3	Alumbrado en los lugares de trabajo.....	14
8.4	Limpieza, extracciones y remociones	14
8.5	Materiales	14
8.6	Equipos, máquinas, herramientas	14
8.7	Cerco, vallado, protecciones, pasarelas públicas, señalizaciones, etc.....	14
Artículo 9°.-	HORARIO DE TRABAJO.....	15
Artículo 10°.-	CONTROL DE LOS TRABAJOS	15
Artículo 11°.-	LUGAR DE EJECUCIÓN DE LOS TRABAJOS.....	16
Artículo 12°.-	CONOCIMIENTO DE LA OBRA	18
Artículo 13°.-	MANEJO DE OBRA	19
13.1	Obrador y Depósito.....	19
13.2	Construcción y Características del Obrador.....	20
13.3	Acopio de materiales producidos	20
13.4	Almacenes, pañol y talleres	21
13.5	Equipos e Instalaciones a utilizar	21
13.6	Manejo de Materiales.....	21
13.7	Abastecimiento de Materiales.....	22
13.8	Movimiento de Materiales	22
13.9	Marcas de Materiales	22
13.10	Manejo de la Obra	22
13.11	Trámites, Gestiones y Permiso.....	22



13.12	Iluminación y Fuerza Motriz.....	23
13.13	Autorización de los Trabajos.....	23
13.14	Acta de Constatación	23
13.15	Responsabilidad por elementos de la Obra	23
13.16	Protección del entorno	24
Artículo 14°.-	REPRESENTANTE TÉCNICO Y JEFE DE OBRA	24
Artículo 15°.-	PROVISIONES PARA INSPECCIÓN.....	25
Artículo 16°.-	LIMPIEZA DE OBRA	26
16.1	Limpieza periódica de obra.....	26
16.2	Limpieza final de obra.....	26
Artículo 17°.-	DOCUMENTACIÓN DE FINAL DE OBRA.....	27
Artículo 18°.-	GARANTÍA TÉCNICA Y VICIOS OCULTOS	27
18.1	Recepción provisoria.....	27
18.2	Recepción definitiva.....	28
Artículo 19°.-	MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN	29
Artículo 20°.-	REDETERMINACIÓN DE PRECIOS.....	29
Artículo 21°.-	DESCRIPCIÓN ÍTEMS A COTIZAR.....	30
21.1	TRABAJOS PRELIMINARES.....	30
21.1.1	CARTEL DE OBRA, OBRADOR Y DELIMITACIÓN DE OBRA.....	30
21.1.2	PRESTACIONES PARA LA INSPECCIÓN.....	33
21.2	DOCUMENTACIÓN DE OBRA.....	34
21.3	DESARME Y RETIRO DE VÍA, AUSCULTACIÓN DE RIELES Y CLASIFICACIÓN DE MATERIAL PRODUCIDO	61
21.3.1	DESARME Y RETIRO DE VÍA.....	62
21.3.2	TRANSPORTE, CLASIFICACIÓN Y DISPOSICIÓN FINAL DE RIELES - incluye ensayo de ultrasonido	63
21.3.3	TRANSPORTE, CLASIFICACIÓN Y DISPOSICIÓN FINAL DE DURMIENTES	64
21.3.4	TRANSPORTE, CLASIFICACIÓN Y DISPOSICIÓN FINAL DE FIJACIONES, ECLISAS, MATERIAL CHICO	65
21.4	MATERIALES PROVISTOS POR SOFSE.....	65
21.4.1	RETIRO, RECEPCIÓN, TRASLADO Y ACOPIO DE RIELES - BARRAS DE 18M	66
21.4.2	RETIRO, RECEPCIÓN, TRASLADO Y ACOPIO DE DURMIENTES DE HORMIGÓN PRETENSADO MONOBLOCK.....	71
21.4.3	RETIRO, RECEPCIÓN, TRASLADO Y ACOPIO DE FIJACIONES VOSSLOH W14 O W21 PARA DURMIENTES DE HORMIGÓN	74
21.4.4	RETIRO, RECEPCIÓN, TRASLADO Y ACOPIO DE BALASTO A1	76
21.5	MATERIALES PROVISTOS POR LA CONTRATISTA	77



21.5.1	GEOTEXTIL DEL TIPO "NO TEJIDO" PESADO (400 GR/M2).....	77
21.5.2	DUERMIENTES DE QUEBRACHO (incluye fijaciones)	78
21.5.3	CONTRARIEL	79
21.6	RENOVACIÓN DE VÍA	79
21.6.1	LIMPIEZA DEL TERRENO	79
21.6.2	REUBICACIÓN DE INTERFERENCIAS	80
21.6.3	CONFORMACIÓN DE LA NUEVA SUPERESTRUCTURA DE VÍA	81
21.6.4	CONSTRUCCIÓN DE VÍA	85
21.6.4.1	Balastado.....	86
21.6.4.2	ARMADO DE TRAMOS (INCLUYE MATERIALES PROVISTO POR SOFSE)	87
21.6.4.3	MONTAJE DE VÍA	88
21.6.4.4	LEVANTES DE VÍA.....	88
21.6.4.5	SOLDADURA ALUMINOTÉRMICA/ ELÉCTRICA (incluye ensayo ultrasonido)	91
21.6.4.6	Provisión y colocación de conjuntos de eclisas de 6 agujeros (eclisas de 6 agujeros para UIC 54, bulones, tuercas y arandelas elásticas).....	92
21.6.4.7	LIBERACIÓN DE TENSIONES	93
21.6.4.8	MECANIZADO Y PERFILADO FINAL DE VÍA.....	94
21.6.4.9	JUNTAS AISLADAS.....	95
21.6.4.10	LIMPIEZA DE ZANJAS Y DRENAJES	95
21.7	MEJORAMIENTO DE APARATOS DE VIA	96
21.7.1	MEJORAMIENTO DE ADV.....	96
21.8	RENOVACION DE PAN – URBANOS.....	97
21.8.1	DEMOLICIONES.....	98
21.8.2	DESTAPE, DESGUARNECIDO Y REBAJE.....	99
21.8.3	MOVIMIENTO DE SUELOS Y PREPARACIÓN DEL TERRENO.....	100
21.8.4	INCORPORACIÓN DE GEOTEXTIL DEL TIPO "NO TEJIDO" PESADO (400 GR/M2).....	101
21.8.5	CONSTRUCCION DE PASOS A NIVELES VEHICULARES.....	101
21.8.6	DESAGÜES Y DRENAJES	105
21.8.6.1	CAÑERÍAS DE PVC DE 250 MM RANURADAS CON GEOTEXTIL	105
21.8.6.2	CÁMARAS DE INSPECCIÓN (incluye empalme entre cámaras).....	106
21.8.6.3	ENTUBAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE CABEZALES	106
21.8.7	SEÑALAMIENTO.....	106
21.8.7.1	BARRERAS.....	106
21.8.7.2	CONDUCTOS MANUALES PARA INSPECCIÓN DE SEÑALAMIENTO	107
21.8.7.3	CAMARAS DE INSPECCIÓN DE SEÑALAMIENTO.....	107
21.8.7.4	SEÑALIZACIÓN EN LA VIA PUBLICA.....	108
21.8.7.5	ALAMBRADOS.....	109
21.8.8.1	DEMARCACIÓN HORIZONTAL.....	110
21.9	RENOVACIÓN PAN - RURALES	111
21.9.1	DEMOLICIÓN	111
21.9.2	DESTAPE, DESGUARNECIDO Y REBAJE.....	112
21.9.3	MOVIMIENTO DE SUELOS Y PREPARACIÓN DEL TERRENO.....	112
21.9.4	INCORPORACIÓN DE GEOTEXTIL DEL TIPO "NO TEJIDO" PESADO (400 GR/M2).....	112
21.9.5	CAMA DE RIELES	113
21.9.5.1	CONSTRUCCION DE CAMA DE RIELES.....	113
21.9.6	DESAGÜES Y DRENAJES	113
21.9.6.1	CAÑERÍAS DE PVC DE 250 MM RANURADAS CON GEOTEXTIL	113
21.9.6.2	CÁMARA DE INSPECCIÓN (incluye empalme entre cámaras).....	113
21.9.6.3	ENTUBAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE CABEZALES	113
21.9.7	SEÑALAMIENTO.....	113



21.9.7.1	BARRERAS.....	113
21.9.7.2	CONDUCTOS Y CABLEADOS SUBTERRÁNEOS PARA INSTALACIÓN DE SEÑALAMIENTO.....	113
21.9.7.3	CAMARAS DE INSPECCIÓN DE SEÑALAMIENTO.....	114
21.9.7.4	SEÑALIZACIÓN EN LA VIA PUBLICA.....	114
21.9.7.5	ALAMBRADOS.....	114
21.9.8.1	DEMARCACIÓN HORIZONTAL.....	114
21.10	EJECUCIÓN DE PASOS PEATONALES.....	114
21.10.1	PICADO DE CORDONES Y VEREDAS EXISTENTES PARA NUEVA ACCESIBILIDAD.....	114
21.10.2	LIMPIEZA Y RETIRO DE PRODUCIDO EXISTENTE.....	114
21.10.3	FUNDACIONES, CONTRAPISOS, SOLADOS Y DEMARCACIONES.....	115
21.10.3.1	BASES PARA POSTES Y SEÑALETICA EN LABERINTOS.....	115
21.10.3.2	SOLADO DE HªAº PASO PEATONAL Y LABERINTO.....	115
21.10.3.3	SOLADO HÁPTICO.....	117
21.10.3.4	VEREDA DE HªAº.....	117
21.10.3.5	PROVISION Y COLOCACIÓN DE FIJACIONES PARA LOSETAS.....	118
21.10.3.6	PROVISIÓN DE GOMAS DE ASIENTO PARA LOSETAS DE HªAº.....	118
21.10.3.7	PROVISIÓN Y COLOCACIÓN DE LOSETAS EXTERIORES HªAº TIPO H.....	118
21.10.3.8	PROVISIÓN Y COLOCACIÓN DE LOSETAS INTERIORES HªAº TIPO J.....	121
21.10.4	HERRERÍA.....	121
21.12	OBRAS DE ARTE.....	128
Artículo 22º.-	EQUIPOS - CARACTERÍSTICAS.....	128
22.1	EQUIPOS E INSTRUMENTAL MÍNIMOS.....	128
22.2	EQUIPOS FERROVIARIOS.....	129
22.3	EQUIPOS VIALES.....	129
22.4	EQUIPOS MENORES.....	130
22.5	INSTRUMENTAL DE MEDICIÓN Y CONTROL.....	130
Artículo 23º.-	TOLERANCIAS Y CONTROLES DE CALIDAD PARA LA RECEPCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LOS TRABAJOS DE VÍA.....	131
23.1	NIVELACIÓN LONGITUDINAL.....	131
23.2	NIVELACIÓN TRANSVERSAL.....	131
23.3	TROCHA.....	132
23.4	ALINEACIÓN.....	132
23.5	FIJACIONES.....	133
23.6	POSICIÓN DE LOS DURMIENTES.....	133
23.7	PERFIL DEL BALASTO Y SENDAS.....	133
23.8	OTROS TRABAJOS.....	134
Artículo 24º.-	ANEXOS:.....	135

**Artículo 1°.- OBJETO**

La presente documentación define las Especificaciones Técnicas, las cuales, junto al Pliego de Bases y Condiciones Generales, Pliego de Condiciones Particulares y demás documentos que conforman la presente Licitación rigen los trabajos de “Adecuación de infraestructura ferroviaria para el servicio metropolitano de Córdoba – Etapa 2 del corredor tren de las sierras”.

Los trabajos incluyen la provisión de mano de obra, herramientas, equipos y todos los materiales necesarios para una correcta y completa ejecución de los mismos (salvo aquellos que serán provistos por SOFSE), de acuerdo a estas Especificaciones Técnicas, a las reglas del buen arte, y a total conformidad de la INSPECCIÓN de obra, respetando todas las Normas Vigentes.

Artículo 2°.- ALCANCE DE LOS TRABAJOS

Por renglón, comprende la provisión de LA CONTRATISTA de:

- Provisión y montaje de UN (1) Cartel de Obra de acuerdo a los lineamientos incluidos en el Anexo VIII, en lugar a definir por la Inspección de Obra.
- La mano de obra requerida para la realización de los trabajos, incluyendo personal para aviso de aproximación de trenes (piteros).
- Herramientas de vía.
- Equipos mecánicos pesados y livianos.
- Vehículos debidamente habilitados para el transporte del personal, con chofer incluido.
- Vehículos debidamente habilitados para el transporte de materiales, herramientas y equipos mecánicos, con chofer incluido.
- Todos los elementos necesarios para la realización de los trabajos en los lugares que indique SOFSE dentro de los ramales antes mencionados.
- Personal de Seguridad en el lugar de trabajo.
- Obrador a instalar donde indique la Inspección de Obra.
- Los equipos mínimos de vía necesarios para la ejecución de los trabajos, según el art 22.
- Los equipos pesados de vía necesarios para la ejecución de los trabajos de, según el art 22.

Las herramientas deben estar siempre operativas, por lo que deberán considerarse unidades de reemplazo para reponer posibles fallas.



Los trabajos a realizar consisten en todos aquellos relacionados con una renovación de vía, de aparatos de vía, y de pasos a nivel, a consideración de la Inspección de Obra SOFSE, como ser:

- Retiro de estructura de vía existente
- Nivelación de terreno
- Colocación de nuevos tramos de vía
- Liberación de Tensiones.
- Ajuste de fijaciones.
- Retiro de la zona vía de material producido, rieles y durmientes.
- Descarga de balasto.
- Trabajos de Renovación de Vía
- Trabajos de Mecanizado Pesado de Vía.
- Reacondicionamiento de aparatos de vías.
- Reconexión de sistema de señalización
- Adecuación de Pasos a Nivel
- Adecuación de Pasos Peatonales
- Renovación de vías secundarias
- Reparación y/o adecuación de obras de arte (OA)

La nómina anterior debe entenderse como meramente enunciativa y no limitativa, dado que las tareas a realizar abarcan todas las necesarias para una renovación de vías, pasos a Nivel, pasos peatonales y adecuación de Obras de Arte.

Características de la Vía Existente

Los sectores de vía existentes están sujetos a renovación integral y tienen las siguientes características:

- Tipo de Riel: 37 kg/m / otros perfiles de rieles
- Tipo de Fijación: tirafondos A0 / clavo
- Tipo de Durmientes: madera dura
- Durmientes por km: 1540
- Tipo de vía: vía eclisada
- Balasto: Tierra



En particular el alcance puede ser resumido en el siguiente cuadro:

Renglón	PROG INICIAL	PROG FINAL	DIST TOTAL	Especialidad	Tarea / Alcances	Cantidad
1	625,500	636+800	11,3 km	VIA	Renovación de vía	11,3 km
					Mejoramiento ADVs	4
				P.A.N.	Renovación	13
				P.P.	Renovación	3
				Obras de Arte	Adecuación	GI
2	636+800	645+800	9,0 km	VIA	Renovación de vía	9,0 km
					Mejoramiento ADVs	2
				P.A.N.	Renovación	20
				P.P.	Renovación	1
				Obras de Arte	Adecuación	GI

Artículo 3°.- SISTEMA DE CONTRATACIÓN

El presente llamado se encuentra dividido en dos renglones, a saber:

RENGLÓN 1: Obras de Vía: Renovación de vía, Mejoramiento de vía, Pasos Peatonales, Pasos a Nivel, Aparatos de Vía

RENGLÓN 2: Obras de Vía: Renovación de vía, Mejoramiento de vía, Pasos Peatonales, Pasos a Nivel, Aparatos de Vía

Cada renglón se podrá adjudicar por separado a distintos oferentes. Los oferentes podrán cotizar uno, dos o todos los renglones.

Los trabajos serán contratados por el sistema "Unidad de Medida" en función del itemizado establecido en la Planilla de Cotización.



Cantidades

Las cantidades a ejecutar de cada ítem se encuentran indicadas en la Planilla de Cotización. Dichas cantidades son estimadas y podrán variar en función de las necesidades operativas al momento de ejecución de los trabajos, de acuerdo a las instrucciones que oportunamente imparta la Inspección de Obra.

Sólo serán reconocidos, certificados y pagados aquellos trabajos efectivamente realizados a pedido de la Inspección de Obra, no estando obligada SOFSE a abonar la totalidad de los trabajos ofertados por la Contratista.

El oferente deberá cotizar la totalidad de los ítems, incluso aquellos que presenten cantidad igual a cero (0).

SOFSE sólo abonará los trabajos efectivamente realizados y debidamente certificados.

Artículo 4°.- REQUISITOS DE LA OFERTA TÉCNICA Y EXIGENCIAS ADMINISTRATIVAS

La oferta técnica deberá contar para su análisis, para cada Renglón ofertado, con los siguientes elementos:

- Memoria descriptiva de los trabajos cotizados, contemplando factores singulares de la obra como ser: Horarios de trabajo (ver Artículo 9°), logística de materiales (de provisión por parte de la CONTRATISTA y de SOFSE) y trabajos en zona de vías.
- Planilla de Cotización completa según el modelo adjunto, con indicación de los precios unitarios y totales. En todos los casos, los precios deberán expresarse discriminando el Impuesto al Valor Agregado y los límites fijados para el ítem TRABAJOS PRELIMINARES.
- Plan de Ejecución de las obras coherente con los plazos comprometidos en el Cronograma de Obra (Gantt), deberá ser presentado en formato físico y digital con carga de recursos de obra, adicionando histogramas de Mano de Obra, Materiales y Equipos. En caso de cotizarse más de un renglón el oferente deberá demostrar contar con los recursos necesarios para la ejecución simultánea de más de un renglón.
- Análisis de precios por ítem, incluyendo listado de Mano de obra y equipos; según formato incluido en anexos.
- Listado de Equipos y herramientas propuesto, comprometido para la ejecución de las tareas, detallando características principales (marca, modelo, antigüedad, ubicación, potencia y rendimientos). El Oferente deberá acreditar en su oferta la disponibilidad del equipamiento mínimo requerido para la obra de acuerdo a las especificaciones indicadas, en particular, por frente de trabajo, se debe contar con:
 - Equipamiento para movimiento de suelos,
 - Equipamiento para carga de balasto (Pala Cargadora)
 - Equipamiento para manipuleo de rieles y tramos prearmados (Retroexcavadoras con percha o grúas según defina el oferente en su memoria descriptiva)
 - Equipo para auscultación de rieles,



- Una Bateadora alineadora niveladora
- Una Reguladora y perfiladora de balasto
- Un tren de trabajo conformado por:
 - Una locomotora
 - Cuatro vagones tolva
 - Seis vagones playos
 - Furgón de Cola
- Equipamiento liviano de vía

Los equipos podrán ser propios o de terceros, debiéndose acompañar la documentación de respaldo que acredite la propiedad o posesión de los mismos (facturas, contratos de alquiler, etcétera). Asimismo, el requisito de admisibilidad se dará por cumplido si además, el equipamiento propuesto es de propiedad del Oferente o SubContratista Nominado y, a la fecha de inicio de los trabajos, se encuentra disponible y en plenas condiciones operativas. En todos los casos, los compromisos de terceros deberán poder hacerse efectivos de inmediato, al primer requerimiento y a partir de la firma del acta de inicio.

- Organigrama del personal de la empresa afectado a la obra para cada renglón cotizado, incluyendo la dotación mínima de personal a mantener durante toda la ejecución de la obra.
- Currículum Vitae del representante técnico y jefe de obra (ver Art. 14°) para cada renglón cotizado.
- Constancia de Visita a Obra (ver Art 12°)
- El Oferente deberá cumplir como mínimo con los siguientes requisitos administrativos, cuyo detalle deberá formar parte de su propuesta: Historial de obras de similar naturaleza, complejidad y volumen a la descripta en el presente pliego, ejecutadas y en ejecución, dentro de los últimos DIEZ (10) años, donde conste nombre de la obra, comitente, características técnicas mencionando principales tareas, plazo de ejecución, monto básico y sus modificaciones, lugar de ejecución, fecha de comienzo y de recepción provisoria y/o definitiva. En particular se considerarán como obras de naturaleza y complejidad similar a Obras de Renovación de vías en sectores en presencia de circulación de formaciones.

Asimismo deberá demostrar antecedentes en Obras de intervención, recalce, reparación, submuraciones, ejecución de refuerzos y/o adecuación de estructuras metálicas y de hormigón armado que formen parte de estructura de obras civiles de infraestructura y de envergadura compatible con el caso (puentes ferroviarios, carreteros, obras portuarias, fundaciones indirectas, etc.). Los antecedentes, para las obras de arte, podrán ser aportados por un subcontratista nominado, debiéndose acompañar la presentación de dicho subcontratista mediante una carta compromiso de participación.

La acreditación se efectuará mediante la presentación de documentación que acredite dichos antecedentes por parte del Comitente de cada obra. Se podrán aceptar:



certificado de Recepción Provisoria o Definitiva de los trabajos, último certificado de obra o certificado de medición final. En el caso en que las obras se encuentren en ejecución, las mismas deberán contar con un avance mínimo del SETENTA por ciento (70%), en tal sentido, a los efectos de validar dicho antecedente, se deberá presentar el último certificado. En todos los casos SOFSE se reserva el derecho de realizar las constataciones que considere necesarias.

Artículo 5°.- PLAZO DE OBRA

El plazo previsto para el Renglón 1 es de QUINIENTOS CINCUENTA (450) días corridos respectivamente, a contar desde la fecha de firma del “Acta de Inicio de los Trabajos”.

El plazo previsto para el Renglón 2 es de TRESCIENTOS NOVENTA (390) días corridos respectivamente, a contar desde la fecha de firma del “Acta de Inicio de los Trabajos”.

El Acta de Inicio se firmará dentro de los DIEZ (10) días corridos de la notificación de la Orden de Compra.

Artículo 6°.- NORMAS Y ESPECIFICACIONES A CONSIDERAR

Los reglamentos y normas que regirán para la presente documentación son los que a continuación se detallan:

- Características de los materiales Normas IRAM y Especificaciones Técnicas del I.N.T.I.
- Leyes, Decretos y Ordenanzas Nacionales y Municipales correspondientes.
- Ley de Higiene y Seguridad en el Trabajo 19587 y Decretos 351/79 y 911/96.
- Ley general de Ferrocarriles Nacionales y sus modificatorias.
- Reglamento de Ferrocarriles aprobado por decreto 90325/36 y actualizaciones. RITO.
- Reglamento para líneas que cruzan o corren paralelas al Ferrocarril (Decreto 9254/72).
- NTGVO (OA) 003.
- Normas para las conducciones eléctricas que cruzan o corren paralelas al Ferrocarril (Decreto n° 9.254 del 28/12/1972).
- Normas Técnicas para la Construcción y Renovación de Vías. (Resolución D.N° 887/66).
- Especificaciones Técnicas para Trabajos de Movimiento de Tierra y Limpieza de Terrenos. (Resolución D. N° 888/66).
- Normas para Recepción de Trabajos de Vía (modificaciones a los artículos 56, 57 y 58 de las Normas Técnicas para Construcción y Renovación de Vías).
- Norma Técnica Vía y Obras (NTVO) N° 5 – Organización de la Conservación de Vías.
- NTVO N° 7: Alineación de vías.



- Norma Técnica Vía y Obras (NTVO) N° 9 – Colocación, Vigilancia y Conservación de los Rieles Largos Soldados.
- NTVO N° 14: Sobreancho de trocha.
- NTVO N° 15: Vigilancia de las luces de dilatación y corrección del corrimiento.
- NTVO N° 16: Verificación y corrección de la trocha.
- Norma Técnica Vía y Obras (NTVO) N° 17 – Conservación de Aparatos de Vía.
- Norma Técnica Vía y Obras (NTVO) N° 18 – Tratamiento de Juntas.
- Norma Técnica N° 10. ANCLAJE DE LAS JUNTAS AISLADAS.
- Norma Técnica N° 11. COLOCACIÓN DE FIJACIONES ELÁSTICAS SOBRE DURMIENTES DE MADERA DURA, CON Y SIN SILLETAS.
- Norma Técnica N° 15. VIGILANCIA DE LAS LUCES DE DILATACIÓN Y CORRECCIÓN DEL CORRIMIENTO.
- Norma Técnica N° 18 TRATAMIENTO DE JUNTAS.
- Normas Transitorias para la Clasificación de Materiales de Vía.
- Normas ISO 9000 - Calidad de los Trabajos y Suministros.
- Especificaciones de Fijaciones elásticas de aplicación internacional.
- Norma FA 7001/67 de Soldadura Aluminotérmica.
- Anexo I de la Reglamentación de la Ley de Seguridad e Higiene en el Trabajo N° 19.587, aprobada por Decreto N° 351/79.
- PROCEDIMIENTO 002 PG HSMA (ver anexos)
- NOTA CNRT G.STN°01243 diciembre 2001 – Pasos peatonales no autorizados
- NTVO N° 2 A: Perfiles transversales tipo de vías principales balastadas con tierra piedra o material similar y de sendas
- IRAM 1609-1: Durmientes de hormigón.
- Resolución S.E.T.O.P. N° 7/81
- GVO-V-ET-0001 Señalética de Precaución y Cuadrillas en Vía

En la eventualidad de un conflicto entre las normas citadas, o entre las normas y los requerimientos de esta especificación, deberá considerarse la interpretación más exigente. A todos los efectos, las normas citadas se consideran como formando parte del presente Pliego y de conocimiento de la Empresa. Su cumplimiento será exigido por la INSPECCIÓN de Obra.

**Artículo 7°.- MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LOS LUGARES DE TRABAJO**

Se tomarán las medidas necesarias para prevenir accidentes del personal, obreros o toda otra persona relacionada a la obra y/o terceros durante la ejecución. No se permitirá dejar zanjas o pozos abiertos fuera del horario de trabajo sin la debida cobertura, a fin de proteger la caída involuntaria de personas.

Se contará con personal responsable de Higiene y Seguridad debidamente matriculado, el cual deberá estar en forma permanente en la Obra.

Dicho legajo técnico de Higiene y Seguridad podrá ser consultado tanto de la INSPECCIÓN de obra, como para personal de Higiene y Seguridad de SOFSE.

Se dispondrá de todos los elementos de protección personal (cascos, botines de seguridad, bandoleras, guantes, etc.) y de señalamiento reglamentario, banderines, farolas, sistemas de comunicación, etc.

La CONTRATISTA tiene la obligación de presentar, antes de dar comienzos a los trabajos en la obra, el siguiente listado de documentación referida a la seguridad de la obra, firmada por profesional competente:

- Programa de seguridad según Res. 51/97. Aprobado por ART.
- Aviso de Inicio de Obra.
- Constancia de capacitación en temas generales de la obra a ejecutar.
- Constancia de entrega de elementos de protección personal y ropa de trabajo.

Se respetará en todo el ámbito de la obra el RITO (Reglamento Interno Técnico Operativo de F.A.) como así también las Normas referidas a seguridad e higiene (ver anexos)

Artículo 8°.- METODOLOGÍA DE TRABAJO

En todo momento, se tendrá perfectamente delimitada las áreas de trabajo observando las normas de seguridad hacia el personal y el público usuario del servicio.

Se garantizará la continuidad de los servicios ferroviarios, tomándose las precauciones necesarias a fin de asegurar su operatividad.

8.1 Depósito de materiales, herramientas y equipos

Con el fin de afirmar la seguridad en la circulación y facilitar la vigilancia de los depósitos de materiales, herramientas, etc., en las proximidades de las vías se cumplirá con las prescripciones siguientes:

Las vías, los andenes y adyacencias deben quedar transitables; los depósitos provisorios de materiales a lo largo de la vía, si no pueden suprimirse, deben librar los gálibos y ser dispuestos de tal manera que librando el mismo no puedan ocasionar daños al personal o a los usuarios, o provocar inconvenientes en la señalización.

8.2 Seguridad operativa.

El trabajo se ejecutará con el servicio ferroviario funcionando por lo que es necesario lograr un clima de cooperación y entendimiento entre las partes. La CONTRATISTA tendrá como



premisa garantizar la continuidad de los servicios ferroviarios y tomará las precauciones necesarias a fin de asegurar su operatividad. En todo momento, se tendrá perfectamente delimitada las áreas de trabajo observando las normas de seguridad hacia el personal del FFCC y el público en general, previendo la libre visibilidad de éstos respecto de la aproximación de los trenes. Como algunas tareas se realizarán entre trenes, se deberá destacar personal para cumplir la función de “pitero”, siempre que haya gente trabajando.

8.3 Alumbrado en los lugares de trabajo

El alumbrado de los lugares de trabajo queda a cargo de la CONTRATISTA. Se brindará un óptimo alumbrado de los lugares de trabajo, ya sea para evitar accidentes en los sitios peligrosos, como para la ejecución de los trabajos nocturnos.

La iluminación será asegurada por un sistema admitido por el FFCC, y ajustada a las normas de seguridad vigentes para ese tipo de instalación o equipamiento.

8.4 Limpieza, extracciones y remociones

La CONTRATISTA limpiará y vallará de ser necesaria la zona donde se ejecutarán las tareas de acuerdo a instrucciones de la Inspección.

Los materiales producidos de interés para SOFSE serán indicados por la Inspección, transportados y depositados a costo de la CONTRATISTA en el lugar indicado oportunamente dentro de un radio de 100 Km.

El producido que no sea de interés para SOFSE, será retirado por la CONTRATISTA fuera de la Obra y de los límites del FFCC a su exclusivo costo y de acuerdo a las normativas vigentes, sin que ello ocasione daños o perjuicios a terceros.

8.5 Materiales

Los materiales a emplear en la ejecución de la Obra cumplirán con las normas I.R.A.M. correspondientes y serán, en todos los casos, de la mejor calidad dentro de su respectiva clase y de marca reconocida.

La CONTRATISTA deberá acopiar en obrador todos los materiales necesarios para los trabajos diarios programados.

8.6 Equipos, máquinas, herramientas

Los equipos, máquinas y herramientas requeridas para el manipuleo de los materiales, y para ejecutar todos los trabajos necesarios para la obra, deberán reunir las características que aseguren la obtención de la calidad exigida, permitan alcanzar los rendimientos mínimos para cumplir con el Plan de Trabajos y realizar las operaciones en condiciones de seguridad para la obra y el personal afectado.

8.7 Cerco, vallado, protecciones, pasarelas públicas, señalizaciones, etc.

A los fines de delimitar la zona de obras e impedir el ingreso de toda persona ajena a la misma y garantizar la operatividad ferroviaria se colocarán cercos, vallados, protecciones, pasarelas para el usuario y las señalizaciones necesarias, serán diseñadas para su rápida remoción en



el caso de trabajos que se realicen en diferentes sectores y afecten la seguridad de las personas.

Los pasos peatonales deberán quedar habilitados durante la obra, por lo que se extremarán los cuidados y garantizará la seguridad cuando se trabaje en cercanía de los mismos.

Artículo 9°.- HORARIO DE TRABAJO

Las distintas tareas se ejecutarán en horario nocturno en ventanas de trabajo de 5 a 8 hs. de duración, coordinadas previamente con la INSPECCIÓN de SOFSE, de modo de compatibilizar las tareas de renovación de vía con el servicio de pasajeros. Los horarios podrán modificarse según la operación del servicio ferroviario de acuerdo a lo indicado por la Inspección de Obra.

Si por alguna circunstancia especial debiera invadirse el gálibo ferroviario, se coordinará con la INSPECCIÓN de Obra con la antelación suficiente, a fin de realizar el trabajo bajo las modalidades operativas (precauciones de vía, ventanas de trabajo, etc.) que garanticen la seguridad.

Para la ejecución de trabajos en zona de vía se respetará en todo el ámbito de la obra el RITO (Reglamento Interno Técnico Operativo de F.A.) como así también las Normas referidas a seguridad e higiene (ver anexos)

Artículo 10°.- CONTROL DE LOS TRABAJOS

La CONTRATISTA implementará y mantendrá los sistemas de información actualizados de la obra, que posibiliten a la Inspección llevar un control sistemático de la misma.

Producirá a expresa solicitud de la Inspección toda la información que resulte necesaria ya sea de carácter técnico, administrativo u operativo, estando siempre disponible para su consulta.

La Inspección tendrá libre acceso a los lugares del obrador y talleres donde se esté construyendo, instalando, fabricando, montando o reparando toda obra o material, para proceder a la fiscalización y verificación de la calidad de las tareas realizadas.

Cuando dichas tareas fueran efectuadas por terceros CONTRATISTAS, o en establecimiento de terceros proveedores, la CONTRATISTA tomará los recaudos necesarios para que la Inspección tenga libre acceso a esos lugares y cuente con todas las facilidades para llevar adelante su cometido.

Cuando la Inspección constatará defectos, errores, mala calidad de los materiales o deficientes procedimientos de trabajo, podrá ordenar a la CONTRATISTA la reparación o el reemplazo de lo defectuoso, quedando a cargo de la CONTRATISTA el reemplazo del mismo.

Si la Inspección no hubiera formulado, en su oportunidad, observaciones por materiales o trabajos defectuosos, no estará implícita la aceptación de los mismos, y la Inspección podrá ordenar las correcciones o reemplazos que correspondan, en el momento de evidenciarse las deficiencias, siendo también a cargo de la CONTRATISTA el costo correspondiente. Si la



CONTRATISTA no realizara las modificaciones solicitadas por la Inspección de Obra, SOFSE encomendará los trabajos a otra CONTRATISTA, siendo el monto de dichos trabajos descontados de la certificación de la obra, o de los fondos de reparo o pólizas de garantía de contrato.

Las comunicaciones entre la CONTRATISTA y la Inspección se realizarán por medio del libro de "Notas de Pedido", y entre la Inspección de Obras y la CONTRATISTA por medio del libro de "Ordenes de Servicio", ambos libros estarán conformados por folios triplicados, estos serán provistos por la CONTRATISTA y sus hojas serán numeradas correlativamente, dichos libros permanecerán a disponibilidad de la Inspección de obra.

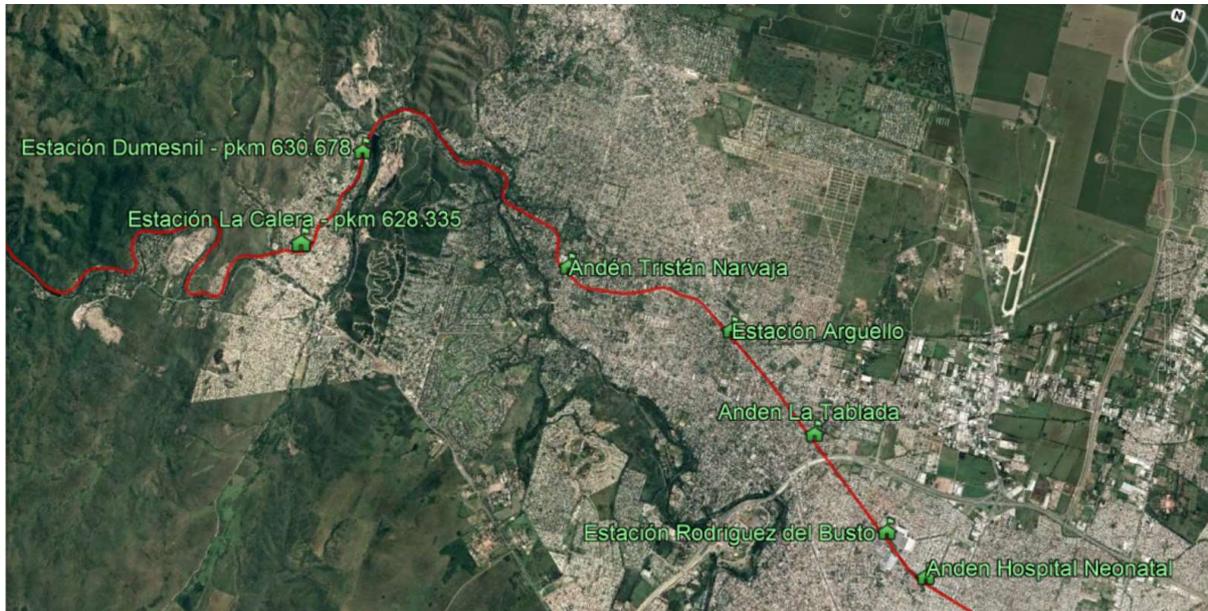
La CONTRATISTA elaborará partes diarios de producción, los cuales deberán ser entregados diariamente a la Inspección de Obra a través de "Nota de Pedido" firmada por el Jefe de Obra. Dichos partes deberán contener todos los eventos relevantes de la jornada de trabajo, incluyendo: trabajos realizados en correlación con los ítems de certificación, listado de personal con horas trabajadas, listado de equipos utilizados, materiales consumidos, stock de materiales, listado de materiales producidos, presencia de responsable de seguridad e higiene, listado de subcontratistas presentes, condiciones climáticas, inspecciones de terceros y horas trabajadas.

Mensualmente la CONTRATISTA deberá presentar un informe en el que se asentará lo siguiente:

1. Tareas desarrolladas en el mes, en relación al cronograma aprobado.
2. Consumo de materiales realizado.
3. Utilización de equipos.
4. Cantidad de personal.
5. Avances en la fabricación, reparación o instalación de equipos.
6. Cantidad y tipo de materiales producidos y lugar de acopio.
7. Informe fotográfico.
8. Detalles de las tareas en que se manifestaron problemas, o potencialmente conflictivas, y medidas adoptadas o a adoptar.
9. Días de lluvia y comprobantes de partes meteorológicos.
10. Compilación de partes diarios
11. Todo otro tipo de datos que sirvan para un mejor entendimiento, seguimiento y control de los trabajos.

Artículo 11°.- LUGAR DE EJECUCIÓN DE LOS TRABAJOS

Los trabajos de la presente Especificación Técnica se realizarán para el Renglón 1 en el sector comprendido entre la Progresiva km 625+500 y Progresiva km 636+800 (incluye Paso a Nivel Bodereau) y para el Renglón 2 en el sector comprendido entre la Progresiva km 636+800 (no incluye Paso a Nivel Bodereau) y la Progresiva km 645+800 (Andén Hospital Neonatal)



Pasos a Nivel a renovar – Renglón 1

n°	CALLE	PROGRESIVA
1	C. Alvear	628,026
2	R. Bolivia	628,557
3	Bo. La Campana	628,996
4	R. E53 Mal Paso	631,280
5	Entrada (Minetti)	632,143
6	R. E53 Acueducto	632,480
7	Casa S. Antonio	634,346
8	Almaceneros	634,917
9	B. Nacion	635,055
10	Laborde	635,883
11	C. D. P. Judicial	636,179
12	Manuel de Falla	636,602
13	Bodereau	636,798

**Pasos a Nivel a renovar – Renglón 2**

n°	CALLE	PROGRESIVA
1	P.Alberione	637,318
2	Viracocha	637,860
3	R.Rojas I(T.Cusi)	638,291
4	Huarpes	638,529
5	Garzón	638,921
6	P.Rincon	639,103
7	Martinez/Pistola	639,378
8	F.Vidal	639,723
9	D.Alvarez	640,292
10	R.Bracamonte	640,784
11	P.Junot	641,548
12	P.Claret	642,406
13	Colectora Norte	642,700
14	Molinari S	642,837
15	M.Gutierrez	643,440
16	Spilimbergo N	643,723
17	Spilimbergo S	643,781
18	Essain	644,154
19	Rotonda Beltrán, calzada N	644,731
20	Rotonda Beltrán, calzada S	644,786

El listado de PaNs es a título enunciativo, quedando la definición de cuáles serán intervenidos en manos de la Inspección de Obra.

En función de las necesidades operativas, y mediante instrucción expresa de la Inspección de Obra, se podrá requerir a la CONTRATISTA la ejecución de ítems en progresivas ajenas al tramo correspondiente al Renglón/Renglonos adjudicado/s, siempre dentro del Servicio Metropolitano Córdoba / Tren de las Sierras, sin resultar esto causal de reclamo alguno por parte de la CONTRATISTA.

Artículo 12°.- CONOCIMIENTO DE LA OBRA

Los oferentes deberán inspeccionar las características y estado de las instalaciones, así como la magnitud e índole de las tareas que eventualmente se pudieran realizar.

Se considera que, en su visita al lugar de la obra, el Oferente ha podido conocer el estado en que se encuentra la misma y que por lo tanto su oferta incluye todas las tareas necesarias de



acuerdo con las reglas del arte, aunque no se mencionen en la documentación de la presente licitación.

El Oferente deberá tomar las provisiones necesarias a los efectos de un cabal conocimiento del estado en que puede encontrarse la instalación. Este conocimiento de la obra es fundamental dado que en base al mismo se deberá ejecutar el presupuesto.

El Oferente deberá obtener un certificado que acredite su visita a la obra, dicho certificado deberá adjuntarse a las ofertas que se presenten en la propuesta licitatoria.

Artículo 13°.- MANEJO DE OBRA

13.1 Obrador y Depósito

La CONTRATISTA preverá el montaje del obrador y depósito que el desarrollo de la obra requiera.

La CONTRATISTA se obliga a mantenerlo en buenas condiciones de conservación y limpieza. El costo de la provisión y/o construcción del obrador y depósito provisionales estará a exclusivo cargo de la CONTRATISTA, el que deberá presentar a la INSPECCIÓN de Obra la documentación de detalle que permita su evaluación y eventual aprobación previa.

No se autoriza el uso de otros sectores de edificios distintos al obrador y/o depósito para colocar materiales, equipos o instalaciones.

La CONTRATISTA será el único responsable de la seguridad de la totalidad de los ámbitos destinados a obradores y depósito. El depósito de materiales contará con un área especial destinada al guardado de materiales originales retirados de la obra que deban ser intervenidos y/o recolocados durante los trabajos.

La CONTRATISTA será pleno y único responsable por la salvaguarda de los elementos y materiales allí colocados, haciéndose cargo de su reposición.

En el interior del depósito se evitará la acumulación de residuos, la incidencia de la luz solar directa, la humedad, las filtraciones y toda situación que pueda dañar a cualquiera de los materiales guardados allí.

A los efectos de establecer obrador y depósito de materiales, la CONTRATISTA deberá gestionar la obtención de espacios dentro de playas de estaciones que cuenten con acceso ferroviario y tengan una extensión suficiente y adecuada conforme la naturaleza de esta obra. La gestión y los costos asociados para obtener dichos espacios estarán a cargo de la CONTRATISTA.

La CONTRATISTA montará un obrador que disponga de energía eléctrica, agua, conexión a internet, sanitarios y equipo de primeros auxilios, siendo responsable del mantenimiento, higiene y seguridad durante el tiempo que implique la obra.



La CONTRATISTA deberá abastecer al obrador de al menos un horno de microondas de capacidad mínima neta de 20 litros y 900W de potencia y una heladera tipo frigobar de capacidad mínima 85 litros.

Los gastos que se originen por tales instalaciones, como así también por la vigilancia y desarme del mismo estarán totalmente a cargo de la CONTRATISTA.

Todas las habilitaciones y/o permisos necesarios para la ejecución de las tareas, sean de índole Nacional, Provincial o Municipal estarán al exclusivo riesgo y cargo de la CONTRATISTA.

Concluidos los trabajos de la presente obra, dicho predio se restituirá libre de ocupantes y en el estado original (o mejor) en que fuera entregado.

13.2 Construcción y Características del Obrador

En el lugar destinado a obrador se prevé efectuar la limpieza del predio y construcción de un cerco perimetral, por cuenta y cargo de la CONTRATISTA.

Dicho cerco será olímpico y estará constituido por postes de H° A°, premoldeados y vibrados de 3,30 m. de alto, con codo superior inclinado a 45° para cercos de 2,40 m., con esquineros de 15 x 15 cm., sostenes de 10 x 10 cm. cada 3,50 m. y refuerzos de 15 x 15 c/35 m., con puntal de 2,50 m x 8 x 8 cm., atornillados con espárragos 3/8 x 33. Alambre tejido romboidal Acindar, malla calibre 13 x 2 1/2" de rombo, hasta 2 m. de alto; planchuelas de 1 x 3/16" x 2 m.; ganchos tira alambres de 3/8 x 9 y torniquetes N° 7, luego se instalara elemento similar a media sombra color verde de modo de reducir la visibilidad interior del predio desde el exterior del cerco perimetral.

Asimismo, se colocarán portones de dos hojas en correspondencia con los accesos vehiculares y por vías, los que estarán constituidos por un marco de estructura metálica y paño de malla de alambre tejido romboidal similar al utilizado en el cerco y que deberán disponer de 3 bisagras reforzadas por hoja, pasador y cierre de seguridad (cerradura o candado).

Dentro del predio del obrador se sectorizarán distintos espacios destinados oficinas, vestuarios, pañol/taller de los equipos necesarios para realizar los trabajos, acopio de los materiales nuevos (durmientes, fijaciones, balasto, etc.) y acopio de los materiales producidos que se retiren y clasifiquen luego de cada jornada laboral.

13.3 Acopio de materiales producidos

Dentro del predio de obrador se realizará la clasificación del material producido de vía en general, conforme a las "Normas Transitorias para la Clasificación de Materiales de Vía" (rieles, durmientes, eclisas, silletas, clepes, bulones con tuerca y arandelas, fijaciones, etc.) y se los acopiará en distintos grupos de acuerdo al tipo de material y su estado de conservación (clases técnicas 1a, 1b, 2a, 2b, 3a, 4.2, 4.3) previo a su entrega definitiva mediante Acta correspondiente. Dicha clasificación será condición necesaria para su correspondiente certificación. La CONTRATISTA será pleno y único responsable por la salvaguarda del material producido hasta su entrega definitiva.



13.4 Almacenes, pañol y talleres

Se contará con las instalaciones adecuadas para pañol de herramientas y equipos, almacenes para depósito de materiales y demás consumibles.

13.5 Equipos e Instalaciones a utilizar

Todas las herramientas, máquinas, equipos, útiles, oficinas, vestuarios etc. y todo elemento necesario para el desarrollo de los trabajos estarán a cargo de la CONTRATISTA, incluyendo el mantenimiento y los consumibles de los equipos utilizados, necesarios para la realización de la obra.

La metodología de trabajo a implementar, como así también los equipos que proveerá la CONTRATISTA (incluyendo todos los costos de mantenimiento, reparación y operación del mismo), tendrán las características y condiciones de utilización que permitan realizar todas las tareas necesarias para librar la vía dentro de los horarios de trabajo establecidos y no generar inconvenientes en la operación del servicio.

Dado que el Oferente deberá efectuar una visita previa a obra para conocer los distintos sectores de trabajo, con la presentación de la Oferta se deberá adjuntar la constancia expedida por SOFSE por haber realizado la misma; un listado del equipamiento que utilizará durante el desarrollo de la obra, indicando características y año de fabricación y una Memoria Descriptiva, en la que se detallen las posibles secuencias operativas a utilizar en cada caso, de acuerdo al trazado ferroviario existente y topografía de dichos sectores.

13.6 Manejo de Materiales

Todos los materiales a usarse en los trabajos mencionados en esta obra responderán a las especificaciones técnicas incluidas en cada uno de los rubros correspondientes y consecuentemente a las normas IRAM.

La calidad y eficacia de los materiales, elementos y equipos cumplirán con las condiciones de perfecta funcionalidad y de acabado, no admitiéndose deficiencias de ningún tipo por eventuales omisiones, errores o discrepancias en la documentación respectiva. La responsabilidad sobre dichos términos correrá a cargo de La CONTRATISTA. Dada la complejidad de tareas que intervienen en el proceso de la obra, La CONTRATISTA deberá contar con maquinarias y herramientas adecuadas y suficientes.

La totalidad de los materiales que ingresen a la obra deberán estar reconocibles y la CONTRATISTA se hará responsable por su calidad. En todos los casos en que sea posible deberá identificar procedencia, fecha de elaboración y/o de adquisición, marca, características y vencimiento de los mismos. Tan pronto como ingresen a la obra serán guardados en el depósito correspondiente.

Las pinturas, removedores, solventes, aditivos y demás productos químicos, se mantendrán en sus envases originales, tapados herméticamente y conservando los módulos de fábrica, donde se los identifique claramente.

Los productos combustibles o corrosivos se guardarán tomando las precauciones del caso e identificándolos claramente a efectos de advertir a los operarios y a terceros del peligro que



representan. Las condiciones de guardado y manipulación de los mismos se ajustarán a lo previsto en las normas de seguridad vigentes para la obra.

13.7 Abastecimiento de Materiales

La CONTRATISTA tendrá siempre en obra la cantidad de materiales que se requieran para el buen desarrollo del trabajo. La INSPECCIÓN de Obra queda facultada para solicitar la ampliación del stock en el momento que lo considere necesario.

13.8 Movimiento de Materiales

El desplazamiento de materiales dentro de la obra se realizará exclusivamente a través de los lugares expresamente autorizados por la INSPECCIÓN de Obra. La CONTRATISTA será pleno y único responsable por la salvaguarda de los materiales en todos los traslados.

13.9 Marcas de Materiales

Los materiales a utilizar deberán ser de primera calidad y se deberá indicar para cada caso que corresponda, la marca, el modelo y las características técnicas del producto que cotiza.

En los casos en que se mencionen marcas en el presente pliego, lo es al solo efecto de señalar las características generales y tipologías de referencia del objeto pedido.

La CONTRATISTA podrá ofrecer artículos similares de marcas alternativas, en tanto las mismas ofrezcan una calidad o características técnicas superadoras, quedando la última decisión respecto a aprobación de los materiales a cargo de la INSPECCIÓN de Obra.

En aquellos casos en que existan razones técnicas debidamente fundadas respecto a la elección de una marca en particular, la CONTRATISTA deberá proveer la marca especificada.

13.10 Manejo de la Obra

La CONTRATISTA estará obligada a utilizar métodos, equipos, herramientas y enseres que a juicio de la INSPECCIÓN de Obra aseguren la buena calidad de los trabajos y su correcta terminación.

Asimismo, empleará mano de obra calificada para cada tipo de tarea a desarrollar. La INSPECCIÓN de Obra queda facultada para solicitar, a su solo juicio, la sustitución de cualquier equipo, herramienta, material, operario y/o técnico que no garantice el resultado del trabajo.

13.11 Trámites, Gestiones y Permiso

Por su parte, La CONTRATISTA realizará las gestiones que fuesen necesarias ante las empresas de Telefonía, Electricidad, Gas y otros para el retiro y/o reacomodamiento de las redes del edificio a intervenir, como también las necesarias frente a municipalidades locales en función de la necesidad de afectación a circulación vehicular u otra afectación en inmediaciones de la traza ferroviaria.



13.12 Iluminación y Fuerza Motriz

La obtención y el consumo de la energía para la ejecución de la obra, como así también para la iluminación del cartel de obra, y la provisión de fuerza motriz para los equipos e implementos de construcción, propios y de los SUBCONTRATISTAS, serán costeados por La CONTRATISTA, a cuyo cargo estará el tendido de las líneas provisionarias con ajuste a las exigencias de carácter técnico reglamentarias para dichas instalaciones.

Será rechazada toda instalación que no guarde las normas de seguridad para el trabajo, o que presente tendidos desprolijos o iluminación defectuosa, y todo otro vicio incompatible al sólo juicio de la INSPECCIÓN de Obra.

13.13 Autorización de los Trabajos

Al comenzar los trabajos, la CONTRATISTA presentará la documentación de detalle (planos, fotografías, memorias, etc.) en la que se indique el tipo de trabajo que ha previsto realizar en cada sector y/o elemento de obra.

Dicho trabajo se ajustará a las especificaciones del presente pliego y se considerarán incluidos en la oferta oportunamente realizada, no dando lugar a reclamos contractuales o económicos.

La INSPECCIÓN de Obra revisará dicha documentación pudiendo solicitar las modificaciones que crea convenientes a efectos de cumplir con el objeto del presente Pliego. Una vez que sea expresamente aprobada por la INSPECCIÓN de Obra, la CONTRATISTA podrá iniciar los trabajos de que se trate.

13.14 Acta de Constatación

Antes de iniciar cualquier trabajo (incluyendo obrador, protecciones, etc.) y a efectos de deslindar toda responsabilidad entre la CONTRATISTA y/o terceros que ocupen el elemento a refaccionar, la CONTRATISTA deberá realizar un relevamiento del estado de conservación de las instalaciones existentes. Contará con los planos, croquis, memorias descriptivas y/o fotografías que se requieran para dar cuenta de las situaciones encontradas.

Dicha información conformará el Acta de Constatación y deberá contar con la firma de LA CONTRATISTA y de la INSPECCIÓN de Obra. LA CONTRATISTA queda obligada a entregar los originales de toda acta de constatación o inventario de elementos o de estado de situación que se realice en el curso de la obra, a la INSPECCIÓN de Obra, guardando copia para sí.

13.15 Responsabilidad por elementos de la Obra

LA CONTRATISTA será responsable por la totalidad de los elementos existentes en las instalaciones y que se encuentren en él (adheridos o no), tanto al momento de iniciar la obra, como durante la misma. Por lo expresado, deberá hacerse cargo de roturas, faltantes, o pérdidas, estando a su exclusivo cargo la reposición de los elementos en cuestión.



13.16 Protección del entorno

Antes de dar comienzo a cualquier trabajo se protegerán las partes y/o los elementos que puedan ser dañados por el polvo o por golpes. Las protecciones serán sobrepuestas, pero aseguradas mediante el empleo de elementos de fijación no agresivos (cintas adhesivas, cuerda, etc.), de modo de asegurar su función. No se admitirá la fijación de las protecciones a las partes originales mediante elementos que puedan dañarlos, como clavos, ganchos, tornillos, etc.

Cuando sólo se requieran protecciones contra el polvo, será suficiente usar las mantas de polietileno. Las estructuras para prever golpes deben estar diseñadas especialmente. En estos casos podrá recurrirse a muelles de espuma de goma o de fibra comprimida.

Se tendrá en cuenta especialmente la protección de los pisos de madera, los calcáneos y los umbrales existentes en la obra, los que se protegerán convenientemente del polvo, mediante el empleo de mantas de polietileno o lonas. Si estas superficies son sometidas al tránsito de carretillas y /u otras tareas que impliquen una agresión mecánica, serán cubiertos además por tablonos o tableros de madera que eviten su posible deterioro.

Las carretillas para el transporte de material tendrán ruedas de goma, al igual que toda maquinaria o equipo que deba ser desplazado por ellos.

Las pasarelas o tarimas serán exigidas cuando sea necesario circular sobre las cubiertas del edificio.

Artículo 14°.- REPRESENTANTE TÉCNICO Y JEFE DE OBRA

El representante Técnico de la Contratista en la Obra deberá cumplir con los siguientes requerimientos:

Título Profesional: Ingeniero Civil, matriculado en el Consejo Profesional correspondiente, que acredite conocimiento y capacidad para desarrollar esta actividad con un mínimo de DIEZ (10) años de antigüedad en el rubro ferroviario y deberá haberse desempeñado como Representante Técnico de al menos 1 (una) obra de Renovación de vías en ventanas de trabajo entre formaciones en los últimos 10 (diez) años.

El Jefe de Obra de la Contratista en la Obra deberá cumplir con los siguientes requerimientos:

Título Profesional: Ingeniero Civil, matriculado en el Consejo Profesional correspondiente, que acredite conocimiento y capacidad para desarrollar esta actividad con un mínimo de DIEZ (10) años de antigüedad en el rubro ferroviario y deberá haberse desempeñado como Jefe de Obra de al menos 1(una) obra de Renovación de vías en ventanas de trabajo entre formaciones en los últimos 10 (diez) años.

El Jefe de Obra debe estar en forma permanente en la Obra durante la jornada diurna o nocturna según la complejidad del trabajo; cuando no se encuentre presente en la Obra debe designar un reemplazo.



La CONTRATISTA deberá contar, además, con un responsable matriculado en Higiene y Seguridad en el trabajo, cuyos datos personales, matrícula y antecedentes se acreditarán al comenzar la obra.

Artículo 15°.- PROVISIONES PARA INSPECCIÓN.

Para cada uno de los Renglones, la correspondiente CONTRATISTA proveerá y pondrá a disposición permanente para uso de SOFSE, desde el inicio de la obra, los siguientes elementos para cada RENGLÓN:

- Un (1) vehículo 0 km tipo Camioneta de cabina doble con caja para mínimo cuatro (4) pasajeros, con motor diésel turbo de potencia superior a los 160 CV, a efectos de realizar la inspección, certificación y control de la obra. Dicho vehículo deberá estar equipado como mínimo con dirección asistida, calefacción y aire acondicionado, sistema de ABS en las cuatro ruedas, cinturones inerciales para todos los pasajeros, Airbags para conductor y acompañante.

Deberán estar provistos de los accesorios necesarios para la circulación por las rutas de la provincia de Córdoba (balizas, matafuego, apoya cabezas delanteros y traseros, linterna, chaleco reflectante, botiquín de primeros auxilios, etc.).

El mantenimiento, revisiones eventuales o de rutina, servicio de auxilio, reparaciones, provisión de combustibles y lubricantes, peajes, seguro todo riesgo sin franquicia, patentes e impuestos y todos aquellos gastos aparejados por el uso del vehículo estarán a cargo de LA CONTRATISTA, que no recibirá pago directo alguno por las obligaciones descriptas en este punto.

Deberá cumplir con los requisitos que fije el COMITENTE en cuanto a su pintura e identificación.

LA CONTRATISTA deberá proveer estos servicios referidos a la movilidad hasta la suscripción de la Recepción Definitiva, instancia en la cual se formalizará la Transferencia del Vehículo a nombre de SOFSE

Asimismo, se proveerá para uso de la Inspección de Obra, los siguientes elementos, los que quedarán en poder del Comitente:

- Una (1) computadora portátil tipo notebook, del estilo ultrabook (liviana), nueva a estrenar de igual o superior calidad a la descripta a continuación, con las siguientes características: Procesador: Intel® Core i7 10ª Generación (4MB Cache, 3.4 GHz), Memoria: 16GB DDR4, Almacenamiento: 1 TB SSD, Gráfica: Intel UHD Graphics 620, Pantalla: 15.6" HD, Garantía: 1 año de fábrica. Debe contar con software original instalado: Windows 10, Paquete Office 2019, Autocad 2020.
- Un (1) Modem USB 4G liberado con gastos pagos.
- Un (1) Memoria externa / Pendrive 256 GB de capacidad de almacenamiento de datos con puerto USB versión 3.1 Gen 1



- Dos (2) Equipos de Telefonía Celular nuevo tipo smartphone, sin uso. Uno liberado y el otro con un servicio habilitado con no menos de 200 minutos libres y roaming internacional y servicio de datos ilimitado, con como mínimo las siguientes prestaciones: Memoria interna 64 GB, Memoria RAM 6 GB, Sistema operativo Android, Tamaño de la pantalla 6.2 ", Resolución de la pantalla 1440 px x 2960 px, Red 4G/LTE, Conector USB, Wi-Fi, GPS, Bluetooth
- Los cargos por servicios de comunicaciones correrán por cuenta de la Contratista, desde la firma del Acta de Inicio hasta la Recepción Definitiva de la obra. Concluida la obra, ambos equipos quedarán en forma definitiva, en poder del Comitente. Los gastos a partir de la Recepción Definitiva quedarán a cargo del Comitente.
- Un (1) Arnés de seguridad certificado Iram con cabo de vida.
- Una (1) capa de lluvia, tipo "OMBU" PVC - Polyester, con Capucha, amarilla o de características y calidad equivalente.
- Un (1) par de botas de lluvia, tipo "OMBU" PVC - con punta de acero o de características y calidad equivalente.
- Un (1) Distanciómetro láser digital apto para 50m, marca Bosch o calidad superior.
- Una (1) Cinta de Medición de 5m de metal.

Artículo 16°.- LIMPIEZA DE OBRA

16.1 Limpieza periódica de obra

Es obligación de la CONTRATISTA mantener permanentemente la Obra y el obrador con una limpieza adecuada a juicio de la INSPECCIÓN y libre de residuos, evitándose así inconvenientes al personal operativo y a usuarios del servicio ferroviario.

Al finalizar la jornada, la CONTRATISTA deberá retirar todo el material producido, dejando las instalaciones limpias y ordenadas.

No se permitirá la acumulación en zonas operativas de material producido, escombros, basura, materiales y herramientas, dejando permanentemente libres los sectores mencionados.

16.2 Limpieza final de obra

Se realizará con eficacia la limpieza final de obra retirando todas las máquinas, herramientas, vallados, cercos, carteles, etc. restableciendo las zonas intervenidas al estado original previo al inicio de la obra.

Los Materiales producidos resultantes de la obra serán retirados fuera de los límites de la misma; los que resultan de utilidad serán depositados en predios de SOFSE indicados por la INSPECCIÓN de Obra. Los materiales producto de demoliciones ya sean escombros y chatarra serán depositados fuera de la zona ferroviaria. Todos los traslados de materiales resultantes de la obra serán a cargo de la CONTRATISTA.



Las zonas aledañas donde se realizaron los trabajos deben quedar libres de escombros, ramas o residuos.

Al finalizar la Obra, deberá estar todo el terreno libre de escombros, residuos, malezas, etc., que hubiere como mínimo a 5 m a cada lado de los ejes de las vías del sector de la Obra. Los árboles, incluyendo sus raíces, serán retirados o conservados en buen estado, de acuerdo a las indicaciones de la documentación de obra o, en su defecto, de SOFSE.

Artículo 17°.- DOCUMENTACIÓN DE FINAL DE OBRA

Conjuntamente con la finalización de los trabajos y previo a la solicitud del Acta de Recepción Provisoria, LA CONTRATISTA entregará a la INSPECCIÓN de Obra tres copias en papel firmadas por el profesional correspondiente y en formato digital mediante memoria USB (pendrive) la totalidad de la documentación conforme a obra del proyecto (artículo 21.2) correspondiente a los trabajos.

Artículo 18°.- GARANTÍA TÉCNICA Y VICIOS OCULTOS

La CONTRATISTA garantizará la buena calidad de los materiales utilizados y de los trabajos realizados por los deterioros y/o fallas que puedan sufrir por causa propia o por cualquier otra causa que resulte de la operación normal del servicio ferroviario. Se debe incluir en el alcance del suministro la totalidad de los insumos y consumibles necesarios para el funcionamiento de la instalación durante el período de garantía.

El plazo durante el cual se otorgará la garantía será de DOCE (12) meses, contados a partir de la firma del Acta de Recepción Provisoria sin observaciones. Durante este período, la reparación de los deterioros y/o fallas será hecha por la CONTRATISTA a su costa. Si la INSPECCIÓN interpretara que la aparición de deterioros y/o fallas ha tenido origen en algún defecto de fabricación, ejecución o instalación, se entenderá que hay vicio oculto y será de aplicación lo establecido en el artículo correspondiente con más las responsabilidades establecidas en el Código Civil y Comercial.

En caso de incumplimiento de la CONTRATISTA de su obligación de reparar los deterioros y/o fallas que se produjeran durante el período de garantía en el tiempo previsto, SOFSE tendrá el derecho a efectuar la reparación por sí o por intermedio de terceros, recuperando los costos de todo tipo que por tal razón hubiese asumido, mediante compensación por cualquier suma que adeudare a LA CONTRATISTA por cualquier motivo, o del Fondo de Reparos; ello además de aplicar la multa que corresponda. Luego de la Recepción Definitiva LA CONTRATISTA será responsable en los términos de los Artículos 1273, 1274, 1275 y 1277 del Código Civil y Comercial de la Nación.

18.1 Recepción provisoria

Una vez terminados los trabajos, la Contratista solicitará por Nota de Pedido la Recepción Provisoria, para lo que se realizará una visita conjunta entre LA CONTRATISTA y la INSPECCIÓN de Obra y de no mediar defectos, ni imperfecciones o vicios aparentes en la ejecución de los trabajos contratados de acuerdo a la presente documentación, se procederá a recibir provisoriamente la ejecución de los trabajos mediante la firma del "ACTA DE RECEPCIÓN PROVISORIA".



La recepción provisional no se efectuará hasta tanto los trabajos estén completamente terminados, los materiales recuperados y sobrantes entregados a la Inspección de obra, debidamente apilados y clasificados. Se debe contar con la Documentación Conforme a Obra aprobada por la Inspección (artículo 21.2).

En el hipotético caso de que los trabajos no se encuentren en condiciones de ser recepcionados, se darán las instrucciones y plazo para subsanar los defectos observados, pasado el cual habrá un nuevo reconocimiento verificándose la corrección de las observaciones efectuadas y firmándose el Acta de Recepción Provisoria correspondiente.

Cumplidos todos los requisitos indicados, se darán por recibidas provisionalmente las obras y comenzará a contar el plazo de garantía.

Efectuada la Recepción Provisoria La Contratista conservará los trabajos realizados a partir de la fecha del Acta, por un período de DOCE (12) meses corridos y hasta la finalización de ésta. La Contratista está obligado a efectuar la conservación de la vía, rampas de acompañamiento y aparatos de vía acondicionados, pasos a nivel, pasillos peatonales, etc. efectuando los trabajos que le ordene la Inspección en los puntos o zonas que se manifieste esta necesidad y en especial las siguientes operaciones:

- a) Verificación de fijaciones.
- b) Corrección de niveles, incluyendo eventualmente descarga de balasto y tapada.
- c) Perfilado de banquina, contrabanquina y senda libre de malezas.
- d) Eliminación de arbustos y plagas de la agricultura.

En caso de que la conservación sea encarada con equipos mecánicos, la CONTRATISTA deberá efectuar durante el período de garantía, todas las tareas necesarias para mantener en forma permanente las obras ejecutadas, en las mismas condiciones de calidad verificadas en la Recepción Provisoria y hasta la Recepción Definitiva.

18.2 Recepción definitiva

Una vez cumplido un Plazo de Garantía de doce (12) meses a partir de la firma del “Acta de Recepción Provisoria”, la INSPECCIÓN de Obra, conjuntamente con la CONTRATISTA, procederán a efectuar todas las verificaciones indispensables para asegurar que los trabajos puedan ser recibidos definitivamente.

Para la Recepción Definitiva valen todas las condiciones y normas establecidas para la Recepción Provisoria.

El Personal y elementos de medición y verificación necesarios para efectuar las comprobaciones, serán cedidos sin cargo por la CONTRATISTA, tanto para la Recepción Provisoria como para la Definitiva.

Si las verificaciones son correctas se procederá a labrar el “Acta de Recepción Definitiva”, que será firmada por ambas partes.



En caso contrario, se obrará igual que en lo dispuesto para la Recepción Provisoria.

Artículo 19°.- MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Las mediciones de los trabajos ejecutados y la consecuente certificación se harán por mes, en base al Plan de Trabajos y a los precios ofertados por la CONTRATISTA, debiéndose presentar los mismos en el lugar que SOF S.E. establezca.

Dentro de los últimos cinco (5) días de cada mes, la CONTRATISTA preparará un acta de medición, para ser revisada por la Inspección de Obra.

Los certificados mensuales liquidarán los valores aprobados según el acta de medición y precios unitarios de contrato, deduciéndose el Fondo de Reparos y adicionándose el impuesto al valor agregado.

Los documentos que integran el certificado de obra son los siguientes:

- **Planilla Certificado:** se dividirá por ítems de cada trabajo, transcribiendo y numerando los ítems que figuran en la Planilla de Cotización de la oferta; ésta indicará el avance porcentual y el avance en pesos para cada uno de los ítems, de acuerdo a la cantidad de trabajo ejecutado.
- **Acta de medición:** se dividirá por ítems de cada trabajo, transcribiendo y numerando los ítems que figuran en la planilla de cómputo y presupuesto de la oferta; ésta indicará el avance porcentual para cada uno de los ítems, de acuerdo a la cantidad de trabajo ejecutado.
- **Informe Mensual:** descripción cualitativa del trabajo ejecutado para cada ítem de la planilla de medición, acompañado por el correspondiente relevamiento fotográfico que ilustrará el estado de la infraestructura antes y después de la ejecución de los trabajos certificados.
- **Curva de Avance:** gráfico comparativo entre trabajo proyectado y trabajo ejecutado.
- **Recopilación de Partes diarios del periodo.**

LA CONTRATISTA solicitará a la INSPECCIÓN de Obra el modelo de certificado y de Acta de Medición para su confección, el cual será posteriormente firmado por la INSPECCIÓN de Obra y el Representante Técnico de LA CONTRATISTA.

Artículo 20°.- REDETERMINACIÓN DE PRECIOS

El contrato estará sujeto a la redeterminación de sus precios, en caso de ser solicitada por la Contratista y debidamente autorizada por SOFSE.

En tal sentido, se adjunta a la presente como Anexo el Manual para la Redeterminación de Precios de Contratos de Obras, Provisión de Bienes y Servicios, aprobado por Acta de Directorio N° 306 de fecha 11 de agosto de 2020, siendo las fórmulas para el cálculo de la Redeterminación de Precios las que se detallan en el Anexo respectivo.



Artículo 21°.- DESCRIPCIÓN ÍTEMS A COTIZAR

21.1 TRABAJOS PRELIMINARES

La suma de los ítems comprendidos dentro del rubro Trabajos Preliminares deberá ser menor al 7% del monto total de la oferta de acuerdo a lo indicado en las planillas de cotización.

21.1.1 CARTEL DE OBRA, OBRADOR Y DELIMITACIÓN DE OBRA

Se procederá a la ejecución de los trabajos antes del comienzo de la obra como ser:

- Provisión y montaje de cartel de Obra.
- Construcción del obrador.
- Instalación de baños químicos para personal de obra.
- Provisión y montaje de cartelería para desvíos vehiculares y/o peatonales en las inmediaciones, y cartelería de precaución.
- Cerramiento de calzadas vehiculares y peatonales

LA CONTRATISTA deberá proveer, un cartel de obra, según diseño adjunto como Anexo II

LA CONTRATISTA, considerando las necesidades de la obra, presentará el diseño del obrador, características y todo otro elemento que permita a la Inspección de Obra abrir juicio a los fines de lograr la aprobación con que deberá contar, previamente a la ejecución de todas las obras provisionales para obradores.

Este contará con oficinas, depósito, sector de acopio de materiales producidos, vestuario y locales sanitarios, de acuerdo a las reglamentaciones vigentes, pudiendo ser reemplazado por obrador rodante, con las mismas comodidades detalladas anteriormente, previa aprobación de la Inspección. Asimismo, proveerá las comodidades y elementos para la Inspección indicadas en la presente especificación.

Deberá reservar terrenos para acopio de material producido que puedan albergar lo generado en dos meses de producción. Del mismo modo deberá poder acopiar el material nuevo a ser colocado en obra que sea entregado por el Comitente.

La CONTRATISTA deberá construir un desvío provisorio en su obrador para poder acceder a la vía de por lo menos 200 m. Una vez que sea otorgada la recepción definitiva, el mismo deberá ser desarmado y los materiales producidos serán transportados a un lugar a designar dentro de un radio máximo de 100 km.

Cada renglón adjudicado debe tener su propio obrador.

La CONTRATISTA deberá proveer y asegurar el uso de los elementos de protección por parte tanto de su personal como de cualquier otra persona afectada a las tareas de la obra de conformidad a la normativa y a las mejores prácticas en la materia.

Limpieza: Antes de iniciarse la construcción, se limpiará todo el terreno de escombros, residuos, malezas, etc., que hubiere.



Demoliciones: Una vez consensuado el alcance con la inspección de obra se realizarán las demoliciones necesarias para la construcción de las diferentes estructuras que conformarán la presente obra.

Para ello la CONTRATISTA deberá relevar la zona a intervenir y desarrollar el plano de demolición correspondiente. Se procederá al retiro del producido en obra fuera del ámbito ferroviario.

Vallado y Señalización: Todas las áreas afectadas por estos trabajos, durante la ejecución de los mismos deberán ser valladas por la CONTRATISTA a fin de evitar el ingreso del público en las mismas. El sistema de vallado deberá contar con la aprobación del Inspector de Obra, el cual tendrá en cuenta la adaptabilidad del mismo, a su función, su seguridad, su limpieza y su estética.

Se realizará un cerco perimetral del tipo olímpico y estará constituido por postes de H° A°, premoldeados y vibrados de 3,30 m. de alto, con codo superior inclinado a 45° para cercos de 2,40 m., con esquineros de 15 x 15 cm., sostenes de 10 x 10 cm. cada 3,50 m. y refuerzos de 15 x 15 c/35 m., con puntal de 2,50 m x 8 x 8 cm., atornillados con espárragos 3/8 x 33. Alambre tejido romboidal, malla calibre 13 x 2 1/2" de rombo, hasta 2 m de alto; planchuelas de 1 x 3/16" x 2 m; ganchos tira alambres de 3/8" x 9 y torniquetes N° 7.

Asimismo, se colocarán portones de dos hojas en correspondencia con los accesos vehiculares y por vías, los que estarán constituidos por un marco de estructura metálica y paño de malla de alambre tejido romboidal similar al utilizado en el cerco y que deberán disponer de 3 bisagras reforzadas por hoja, pasador y cierre de seguridad (cerradura o candado).

Estará a cargo de LA CONTRATISTA la colocación de tableros de precaución reglamentarios, así como la atención y mantenimiento de los mismos.

- Precaución 12km/h
- Final de precaución
- Indicación de precaución a 800 m del eje del PP.
- Hombres trabajando en zona de vía (bandera amarilla y negra)

La cartelería debe estar acorde al Anexo GVO-V-ET-0001 Señalética de Precaución y Cuadrillas en Vía.

En el caso de los pasos a nivel, la CONTRATISTA tomará contacto con la Municipalidad y el organismo provincial o nacional que corresponda, para coordinar el cierre del paso a nivel, y para adoptar las medidas de seguridad exigida por la autoridad vial competente (instalación de carteles de aviso de desviación, aviso de clausura del paso a nivel, etc.) y entregará al inspector de Obra la conformidad emanada por la Autoridad Vial.

Durante el desarrollo de los trabajos deberá mantenerse habilitado en forma provisoria media calzada vehicular y un paso peatonal, en condiciones óptimas de seguridad y tránsito.

Deberá atenderse a esta condición al momento de presentar la memoria descriptiva.



Será responsabilidad de la Contratista y parte de la obra la colocación de defensas tipo Nueva Jersey u otro método a aprobar por la inspección, a los efectos de impedir totalmente el paso de vehículos por la calzada. Se deberá garantizar la visibilidad en horarios nocturnos, con balizas luminosas y pintura reflectante.

La CONTRATISTA deberá además proveer y colocar las defensas, vallas, pasarelas, iluminación y señalización necesarias para seguridad tanto del personal empleado como de los peatones y usuarios del servicio ferroviario. Asimismo, deberá proveer y asegurar el uso de los elementos de protección por parte tanto de su personal como de cualquier otra persona afectada a las tareas de la obra de conformidad a la normativa y a las mejores prácticas en la materia.

SEÑALIZACIÓN PROVISORIA

La señalización provisoria exigida por la autoridad competente en cantidad y calidad (Municipalidad, organismo provincial o nacional u otro) deberá cumplir con lo dispuesto en la Ley N° 24.449 y Dto. N° 779/95 Anexo L. Dentro del señalamiento transitorio exigido, deberá incluirse carteles indicando la fecha estimada de reapertura al paso vehicular como muestra la figura siguiente:



Cartel tipo señalización provisoria (fondo naranja y letras en negro).

DOCUMENTACIÓN DEL OBRADOR

Con el inicio de obra se deberá realizar una memoria técnica y descriptiva del obrador a construir y de la metodología de trabajo.

Se presentará plano de obrador con memoria técnica de los servicios instalados y layout donde no podrá faltar la indicación de:

- Emplazamiento en la zona.
- Ubicación del pañol.
- Zona de acopio de materiales, orden y disposición dentro del obrador.
- Detalle de la superficie del Obrador y cantidad de Oficinas indicando el destino de cada una de ellas.
- Ubicación de materiales nuevos e insumos críticos en Obrador y en especial la disposición de las fijaciones nuevas.
- Ubicación del área destinada a la soldadura de rieles si fuera eléctrica a tope.
- En el caso de soldadura aluminotérmica, indicar zona donde se acopiarán las porciones y los moldes.



- Ubicación del acopio de piedra balasto. Indicar en el caso de carga y descarga en fosa o rampa, demostrando el cálculo si fuese necesario.
- Croquis de iluminación, agua, energía eléctrica y seguridad del predio.
- Detalle de ingresos y egresos como caminos laterales para camiones y vehículos de calle.
- Ubicación de acopio de rieles.
- Ubicación de armado de tramos dependiendo de la metodología de trabajo.
- Aspectos medio ambientales. Recinto de residuos. Acopio de combustibles y lubricantes.
- Ubicación del cartel de obra.
- Ubicación del sector de clasificación y acopio de material producido.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán de forma global (GL).

Se considerarán los siguientes criterios de certificación:

- 50% luego instalado completamente el obrador y el cartel de obra, según los lineamientos dados en el presente Capítulo.
- 20% conforme al avance de las obras.
- 30% luego de realizada la desmovilización del obrador.

No se contempla certificación en concepto de instalación parcial o desmovilización parcial del obrador.

Dicho precio será compensación por todos los trabajos ejecutados, como también, el mantenimiento del mismo durante todo el tiempo que dure la obra y hasta la recepción definitiva de la misma.

21.1.2 PRESTACIONES PARA LA INSPECCIÓN

Ver Artículo N° 15° PROVISIONES PARA OBRADOR.

LA CONTRATISTA proveerá para uso de LA INSPECCIÓN, las oficinas, los mobiliarios, los equipos, los elementos para oficinas y los instrumentales.

Las condiciones generales de todas las provisiones deberán ser tales que garanticen el confort y comodidad de los usuarios y deberán ser aprobadas previamente por LA INSPECCIÓN. LA CONTRATISTA está obligada a proporcionarlas durante el plazo de obra, hasta la recepción definitiva de las mismas.

LA CONTRATISTA instalará en el obrador, o en una ubicación alternativa aprobada por LA INSPECCIÓN, un local para la oficina de LA INSPECCIÓN.



Contará con adecuada ventilación, iluminación natural y acceso a sanitarios en las inmediaciones. LA CONTRATISTA proveerá a su cargo los servicios eléctricos, con sus correspondientes artefactos en perfectas condiciones de funcionamiento.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán de forma global (GI).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya prestaciones incompletas, ya sea en forma parcial o total.

21.2 DOCUMENTACIÓN DE OBRA

21.2.1 PROYECTO EJECUTIVO Y MEMORIA TÉCNICA. REPLANTEO TOPOGRÁFICO. DOCUMENTACIÓN CONFORME A OBRA.

PROYECTO EJECUTIVO DE VÍA

El proyecto ejecutivo para las obras de renovación deberá contar con los contenidos mínimos que se detallan a continuación.

PARÁMETROS DE DISEÑO

El proyecto deberá respetar los siguientes parámetros de diseño:

- Trocha: angosta (1000 mm).
- Inclinación del riel: 1:40.
- Riel: 54 E1.
- Tipo de enrialdura: Riel Largo Soldado.
En tramos con pendiente superior a 15 o/oo, Riel 54 E1 grado 350 HT endurecido por tratamiento térmico.
- Fijaciones: doblemente elásticas Tipo Vossloh W14 / W21.
- Durmientes: hormigón pretensado monoblock.
- Densidad de durmientes: 1540 durmientes/km.
- Velocidad de diseño de vía: 90 km/h.
- Capacidad portante de la vía: 22 t/eje.
- Espesor mínimo de balasto: 30 cm bajo nivel inferior de durmiente
- Radio mínimo de curva horizontal: según trazado.

Se deberá respetar el Gálibo de obra según plano G.V.O. 3236.

Para el desarrollo del proyecto se deberá cumplimentar la última edición / edición vigente de las siguientes normas:



- Normativa ferroviaria CNRT – FA.
- Catálogo de Normas de Vía y Obras.
- Normas para Los Cruces entre Caminos y Vías Férreas (Res. SETOP 7/81).
- Especificaciones FA – Serie 7000 – Materiales de vía y Obras, Señalamiento y Telecomunicaciones.
- Norma FAT. 4: Definición de Gálibos.
- Plano G. V. O. 3234: Gálibo Máximo de Trenes y Mínimo de Obras en Vías Comunes y Electrificadas.
- Plano G. V. O. 489: Perfil Esquemático Transversal de la Vía.
- Perfiles de Rieles GVO
- Normas para las Conducciones Eléctricas que Cruzan o Corren Paralelas al Ferrocarril.
- Boletín Técnico VO-1-99 Metodología para Determinar la Capacidad Portante de la Vía.
- Nota G. ST N° 00223/2001 Defensas peatonales.
- Decreto Ley N° 6070/58.
- Decreto N° 1099/84.
- Normas IRAM.
- Reglamentos CIRSOC.
- DNV: Normas para el diseño geométrico.
- AASHTO: “A Policy on Geometric Design of Highways and Streets” (Green Book).
- Ley Nacional de Seguridad e Higiene 19587 – decreto 351/79 Decreto 911/96
- Ley Nacional de Transito 24.449
- Ley de Riesgos del Trabajo N° 24557.
- Ley Nacional de Accidentes de Trabajo N° 24028
- Decreto N° 1338/96
- Decreto Reglamentario 170/96.
- Resolución 299/11 S.R.T
- RITO. Reglamento Interno Técnico Operativo de FFCC
- Leyes municipales.
- Normativa OSHA.
- IRAM 9516

Ante diferentes recomendaciones entre normativas será de aplicación aquel criterio que sea más exigente. El listado anterior no es excluyente de otra normativa vigente.

Con el inicio de obra la CONTRATISTA deberá presentar un listado con toda la documentación de ingeniería a presentar que complementará al proyecto ejecutivo, mediante la cual deberán quedar totalmente definidas las tareas a realizar.

Dicho listado no será excluyente de cualquier otra documentación que por necesidad de la Contratista o a solicitud de la Inspección de Obra se deban incorporar o modificar.

Queda incluido en este ítem todo desarrollo de ingeniería, ensayos, relevamientos y cualquier otro tipo de estudio resultante de modificaciones que se realicen al proyecto original.



Todas las tareas de replanteo quedarán prorrateadas en los diferentes ítems, no correspondiendo pago adicional en ningún caso.

ESTRUCTURA DE LA DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR

La documentación de proyecto a presentar deberá conformar una carpeta que estará estructurada de la siguiente forma:

- Carátula.

- Cuerpo principal.

- Índice.
- Índice de planos.
- Memoria descriptiva general.
- Memoria de relevamiento.
 - Memoria topográfica.
 - Relevamiento fotográfico.
 - Relevamiento y reubicación de interferencias.
 - Memoria de relevamiento de pasos a nivel.
 - Memoria de relevamiento de cuadros de estación.
 - Relevamiento y verificación de infraestructura de vía en obras de arte.
 - Estudio de suelos.
- Memoria de proyecto.
 - Memoria de diseño geométrico.
 - Cálculo de la capacidad portante de la vía.
 - Memoria de proyecto de aparatos de vía.
 - Memoria de proyecto de pasos a nivel.
 - Memoria de proyecto de cuadros de estación.
 - Estudio hidráulico.
 - Memoria de infraestructura de vía en de obras de arte.
- Soporte digital.

- Anexo I – Relevamiento.

- Índice.
- Planos de relevamiento topográfico.
 - Planimetría.
 - Planialtimetría.
 - Perfiles transversales
 - Relevamiento de estaciones.
- Planos de relevamiento de pasos a nivel.
- Planos de relevamiento de obras de arte.
- Interferencias.
 - Planillas.
 - Planos.



-Anexo II – Proyecto.

- Índice.
- Planos tipo.
- Diseño geométrico.
 - Planimetría.
 - Planialtimetría.
 - Perfiles transversales.
 - Proyecto estaciones.
- Planos de aparatos de vía.
- Planos de pasos a nivel.
- Planos de obras de arte.
- Planos de obras complementarias.
- Cómputos.

PLAN DE TRABAJOS Y CRONOGRAMA DE PRESENTACIÓN

La adjudicataria deberá presentar al momento de la firma del acta de inicio el plan de trabajo de campo y de entrega de los documentos solicitados por el presente pliego, el cual deberá estar acorde con el plazo del contrato.

Por otra parte, deberá presentarse el equipo y personal a utilizar para el desarrollo de los trabajos en el momento de la oferta, indicando el tiempo de cada recurso asignado al presente estudio.

A los 35 días corridos de la firma del acta de inicio se presentará el relevamiento completo. A los 21 días corridos de presentado lo anterior, se deberá presentar el proyecto completo, junto con la versión corregida de todo lo anteriormente presentado.

MEMORIA DESCRIPTIVA GENERAL

La memoria deberá constar, como mínimo de los siguientes apartados:

- Datos básicos de partida.
- Descripción de las obras.
- Resumen de la campaña de ensayos.
- Resumen de los estudios topográficos e hidráulicos

RELEVAMIENTO

El objetivo del estudio es tener un conocimiento acabado de la zona de vía, sus interferencias y características principales, de manera de poder proyectar las futuras obras de renovación de vías.

Complementariamente, con la red de apoyo materializada en el tramo, se busca el relevamiento de hechos existentes a lo largo del corredor, para la confección del proyecto a ejecutar.

BÚSQUEDA DE ANTECEDENTES



Se deberá verificar los antecedentes que pudiera haber, como ser documentación de Ferrocarriles Argentinos, información catastral, existencia de servicios públicos en zona ferroviaria, proyectos previos, estado de habilitación de pasos a nivel según CNRT y cualquier otra información que pudiera ser relevante.

RELEVAMIENTO TOPOGRÁFICO

Los trabajos a contratar incluyen:

- En vía existente, el relevamiento planialtimétrico continuo del hongo de riel derecho, auscultado con precisión topográfica. Se indicarán en el relevamiento planialtimétrico a presentar, la existencia de puntos particulares como ser alcantarillas, puentes, postes, alambrados, pasos a nivel, estaciones y cualquier otro punto particular de singular importancia. Todas las coordenadas se referenciarán al marco oficial argentino POSGAR 2007.
- La información a suministrar en los puentes y alcantarillas deberá contener como mínimo la indicación de la cota del lecho o fondo de alcantarilla, la luz total de la misma, y la sección efectiva de escurrimiento.
- La información a suministrar en correspondencia con los pasos a nivel (PaN) existentes deberá contener como mínimo el ancho de calzada, tipo de calzada y señalización existente.
- La información a suministrar referida a las estaciones será como mínimo la indicación de longitud de andén y cota de andén.
- La medición de perfiles transversales cada 100 m (cien metros); en los mismos se tomará la cota del terreno natural a ambos lados del eje de vías, con una separación entre puntos a obtener no mayor a 5 m (cinco metros), abarcando todo el ancho de la zona de vías. Se indicarán como mínimo los siguientes puntos: cota de ambos rieles, cota de coronamiento extremo a ambos lados del terraplén o capa de balasto existente, cota de pie de talud en ambos lados, cota de fondo de cuneta en ambos lados. Estos perfiles deberán, en todos los casos, geo-referenciarse a la red de apoyo antes indicada.
- Se confeccionarán asimismo los perfiles transversales en correspondencia con el eje de cada paso a nivel, donde se identificarán los desagües existentes, pendientes de aproximación, etc.
- Se deberá densificar la red principal con puntos de hormigón cada 1 (un) km vinculados a dicha red. los mismos se deberán confección en caños de PVC de 110 mm de diámetro y 70 cm de largo, en el centro deberá estar colocado un bulón con una chapa de zinc donde deberá estar la siguiente consiga:
 - SOF S.E.
 - Número de punto
 - Cota del Punto

Los puntos de hormigón deberán estar ubicados en lugares que no entorpezcan las obras vía nueva o de renovación que se ejecuten, con el fin de permitir su conservación. La falta de los



mojones implicará la no certificación del relevamiento topográfico en el sector correspondiente.

Se deberá tener en cuenta en los relevamientos zonas inaccesibles o intrusadas. En dichos sectores se deberá hacer el mejor relevamiento posible del lugar e indicar en los planos con un grisado el perímetro anegado. Todo esto debe estar complementado por relevamiento fotográfico.

Dentro de las tareas del relevamiento topográfico, se deberá tener en cuenta el desmalezado necesario para poder acceder a las zonas anegadas debido a la vegetación, no implicando esto motivo de adicional.

En lo que respecta a puntos de relevamiento en sí se pretende:

- 1) Rieles: ambos cada 50 m. en recta y cada 25 m en curva, de igual forma para vías secundarias. Siempre tomado en la cara activa del riel.
- 2) Perfiles transversales cada 100 m en recta, 50 m en curva y en cada punto particular (obras de arte, cruces ferroviarios, cambios bruscos en la topografía del terreno, entrevías, distancia a andenes, etc). Tomar a cada lado del eje:
 - a) El límite zona ferroviaria.
 - b) Orilla exterior de zanja.
 - c) Fondo de zanja.
 - d) Orilla interior de zanja.
 - e) Pie de terraplén.
 - f) Orilla terraplén.
 - g) Pie de banquina.
 - h) Orilla de banquina.
 - i) Riel.

(1) Cualquier punto particular o quiebre de terreno.
- 3) Hechos existentes, esto incluye:
 - a) Árboles.
 - b) Tapas.
 - c) Construcciones.
 - d) Señales.
- 4) Aparatos de vía
 - a) Punta de agujas.
 - b) Corazón (punto matemático).
 - c) Sistemas de accionamiento.
 - d) Ubicación marmita.
 - e) Cerrojos.
- 5) Otros.
 - i. Andenes (puntos cada 10m).
 - ii. Drenajes en cuadros de estación.
 - iii. Cercos.
 - iv. Interferencias.
 - v. Juntas aisladas.
 - vi. Postes telegráficos.



- vii. Postes kilométricos.
 - viii. Luminarias.
 - ix. Zonas inundadas, anegadas, pavimentadas, sendas o cualquier otro cambio de terreno.
 - x. descarriladeros
- 6) Obras de Arte:
- a) Gálibo.
 - b) Encarriladores.
 - c) Estribos.
 - d) Pilas.
 - e) Luces libres.
 - f) Características constructivas.
 - g) Guarda balasto, etc.
- 7) Cruces Ferroviales:
- a) Perfiles transversales hasta fin de rombo de visibilidad.
 - b) Ídem punto 3º dentro del rombo visibilidad.
 - c) Señalización.
 - d) Laberintos.
 - e) Aceras hasta fin de rombo de visibilidad, cordones y veredas.
 - f) Carteles.
 - g) Guarda ganado.
 - h) Juntas aisladas coladas.
 - i) Tipo de cruce (loseta, pavimento, cama de rieles).
 - j) Si la zona es urbana delimitar cuadras.
 - k) Alto a nivel, indicar estribos y fondos de viga.
 - l) Cursos de agua
 - i) Borde, ancho y fondo de cunetas y cauces.
 - ii) Dimensiones y materiales de obras de arte.
 - iii) Cota entrada y salida.
 - iv) Cotas de fondo de viga.
- 8) Todo lo que a criterio del profesional sea relevante.

Cada uno de estos puntos debe tener la descripción que corresponda. Todos ellos deben ser entregados en archivo de texto y en CIVIL 3D (esto incluye los puntos, las superficies, alineamientos de ejes de vías, zanjas, puntos fijos y cualquier otro elemento que tenga que indicar en la planialtimetría).

Todo debe estar refrendado con un registro fotográfico de lo relevado, haciendo hincapié en los puntos particulares.

El adjudicatario realizará una enumeración y descripción de las tareas en su propuesta metodológica, las que comprenderán las tareas enunciadas en la presente documentación. La descripción metodológica permitirá evaluar los recursos y soluciones propuestas para el mejor logro de los objetivos, ajustándose a los cronogramas, los costos y la calidad definidos, de conformidad con las mejores prácticas de la ingeniería moderna. De ninguna manera esa



descripción podrá considerarse una limitación al compromiso de realizar otras tareas que no sean explícitamente enunciadas en la misma, pero que resulten necesarias para la consecución de los objetivos del contrato.

Esto involucra tanto las tareas de campo, como así también los trabajos de gabinete y la documentación a entregar a este Comitente, como también las tareas complementarias y preparatorias que se requieren para un adecuado desarrollo de las primeras.

El adjudicatario deberá prever la realización de todas las tareas de logística y administración de los recursos, a los efectos de asegurar la oportuna y adecuada prestación de los servicios, en los plazos y en la calidad que le son contratados.

Como mínimo deberán presentar los informes que a continuación se enuncian con los contenidos mínimos que se detallan en cada caso.

CONFECCIÓN DE LA RED PRIMARIA

Se deberá confeccionar la red primaria o principal según las siguientes especificaciones.

El armado de la red de apoyo de la campaña a realizar, la cual consistirá en la construcción de mojones –según las especificaciones indicadas en el presente- separados no más de 5 km (cinco kilómetros) en el sentido de las progresivas. Estos mojones se ubicarán con precisión geodésica y se indicarán sus coordenadas en una chapa identificatoria. Todas las coordenadas se referenciarán al marco oficial argentino POSGAR 2007.

Todos los puntos de la RED GPS deberán contar con cota vinculada a mojones de la red altimétrica del IGN con tolerancia de $\pm 12 \text{ mm } \sqrt{L}$ (L en KM).

Se entregará a esta administración las monografías de todos los puntos de la RED para su correcta e inequívoca ubicación, contando con la información pertinente tanto en coordenadas Geográficas (Latitud, Longitud) como Cartesianas (x, y, z).

Estos PF deberán ser instalados fuera de la zona de desmontes y demoliciones debiendo ser conservados durante toda la obra (en los tramos principales, el ancho será de 15 m. Es decir 7.5 m. Hacia ambos lados del eje de la vía a renovar).

Se permite realizar el modelado del Geoide siempre y cuando no se encuentren desfases con las altimetrías de los puntos que se acotaron con mojones del IGN, tiene que haber una concordancia planialtimétrica entre los dos métodos utilizados o sea transporte de cota de mojones IGN y modelado del Geoide.

Será condición fundamental el solapamiento entre puntos de distintos tramos para verificar la concordancia planialtimétrica entre todos los puntos de la RED.

INFORMACIÓN NECESARIA PARA LA PRESENTACIÓN DE LOS DATOS TOPOGRÁFICOS

Se deberá entregar a SOF S.E. los datos técnicos del sistema de coordenadas GPS según tabla (1).

  Ministerio de Transporte Argentina	GERENCIA DE VÍA Y OBRAS	
	ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa 2	Revisión 00
		RE-VO-ET-035
		Fecha: 05/2022
Página 42 de 135		

Junto con la información de la tabla (1) se deberán entregar la siguiente información:

- Archivos RINEX de todos los puntos de la línea base.
- Croquis de ubicación de cada punto de la línea base con la información de los valores del punto tanto geodésica como plana Gauss Kruger tabla (2).
- Fotografía de cada uno de los puntos fijos de la línea base.
- Informe con la metodología utilizada, tiempos de estación, alturas de antena, etc.
- Descripción del equipo utilizado.

En la vinculación altimétrica se deberá entregar:

- Foto del punto del cual se inició la nivelación.
- Un croquis de ubicación del punto.
- Certificación del punto de nivelación por parte del órgano competente.
- Tabla con las lecturas de la nivelación y descripción del método utilizado en la misma (ida y vuelta, doble ida, etc.).
- Descripción del equipamiento utilizado.
- Certificado de calibración de los equipos.

En caso de utilización de estación total se deberá entregar la siguiente información:

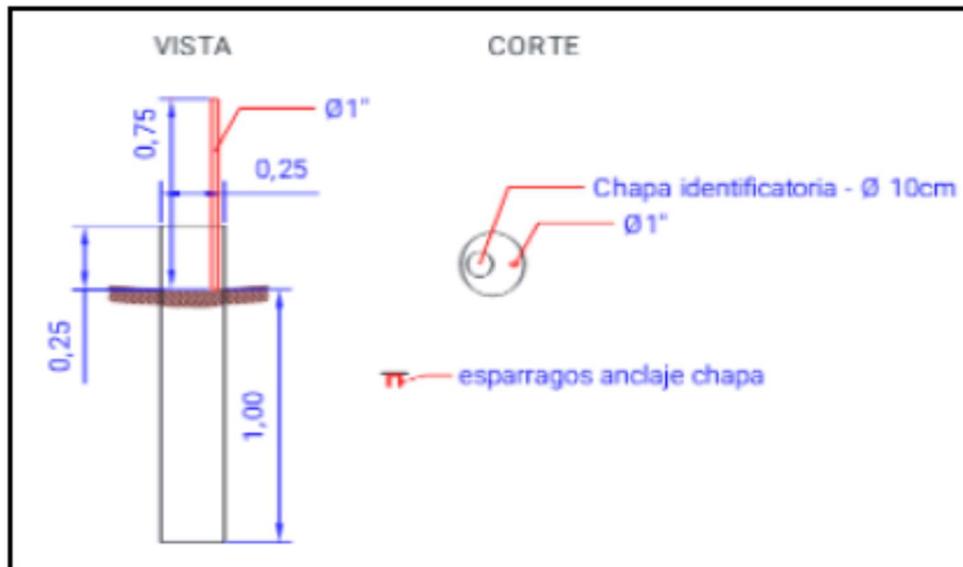
- Certificado de calibración del equipo.
- En el caso de la generación de bases por método de Bessel será necesario contar con planillas que contengan toda la información como ser altura de equipos, lectura de CI y CD, altura de bases, distancia horizontal, distancia inclinada, etc.

COLOCACIÓN DE MOJONES

El armado de la red de apoyo de la campaña a realizar consistirá en la construcción de mojones separados no más de 5 km (cinco kilómetros) en el sentido de las progresivas y arrancando su materialización donde dicte la inspección de obra. Estos mojones se ubicarán con precisión geodésica y se indicarán sus coordenadas, las cuales se referenciarán al marco oficial argentino POSGAR 2007, en una chapa identificatoria. En la misma se indicará la leyenda SOF S.E. – Punto Fijo N° XX, como así también su cota ortométrica.

La geometría del mojón respetará lo indicado a continuación, el mismo se materializará con un caño camisa de PVC (250mm) relleno con hormigón simple.

La chapa identificadora se anclará mediante espárragos conformados por hierro nervurado de diámetro 6 mm, anclados como mínimo 5 cm en el sentido vertical.



Modelo Real del Mojón de RED Principal

DOCUMENTACIÓN A ENTREGAR

Los Oferentes deberán indicar en sus propuestas los productos o entregables a presentar durante el desarrollo de su contrato. Como mínimo deberán presentar los informes que a continuación se enuncian con los contenidos mínimos que se detallan en cada caso:

MEMORIA DESCRIPTIVA DE TRABAJO

Se indicarán los métodos de medición aplicados, indicando el equipo utilizado, tiempos de observación, etc.

Se indicará asimismo la definición y la precisión de la red básica de apoyo definida, pudiendo requerirse la comprobación de dichos puntos, la cual se realizará en forma conjunta con personal de SOF S.E. y de la Empresa a cargo de la ejecución de los trabajos, corriendo la provisión de equipamiento y traslado por cuenta de la Locataria del Servicio.

Se entregarán las coordenadas de latitud, longitud y altitud de cada punto fijo materializado en la red de apoyo, referenciados al marco oficial argentino POSGAR 2007.

INFORME FINAL

Al finalizar los trabajos de gabinete, y acordada la documentación final a entregar con este Comitente, se efectuará una presentación, la cual contará con un índice y decodificación de los documentos entregables y contendrá todo lo descrito anteriormente.

Tabla 1



Cálculo de Red Principal de apoyo obra		Estación Permanente de Referencia - (GV)		Punto Fijo		Longitud		Altura elipsoidal		Ondulación Geoidal		Coordenadas Planas Gauss Kruger		
		Latitud	Longitud	Altura elipsoidal								E	N	Cota Ortométrica
Datos Técnicos del sistema de coordenadas														
Marco de referencia Geodésico de las Coordenadas: E) POSGAR07														
Coordenadas Planas Gauss Kruger: E) Faja 5														
Proyección Cartográfica: E) Transversa Mercator (Gauss Kruger)														
Elipsoide Utilizado: E) WGS 84														
Origen de Latitud:														
Origen de Longitudes: (Valor Meridiano central de Faja)														
Falso Norte para el origen de la latitud:														
Falso Este para el meridiano central de faja:														
Factor de Escala para Meridiano Central:														
Elaborado Por:														
Total de Páginas:														
Fecha:														
Entregado a:														
Fecha:														
Observaciones														

Tabla 2



Monografía	Punto:
Obra:	Fecha:
Croquis de Ubicación	
Detalle	
Foto del Punto	Latitud:
	Longitud:
	Alt. Elipsoidal:
	Norte:
	Este:
	Cota:
	Sistemas Geodesicos
	Datum Horizontal:
	datum Vertical:
	Proyeccion:
	Modelo de ajuste alt.:
Medido por:	

**MEMORIA TOPOGRÁFICA**

Se indicarán los métodos de medición aplicados, indicando el equipo utilizado, tiempos de observación, etc.

Se indicará asimismo la definición y la precisión de la red básica de apoyo definida, pudiendo requerirse la comprobación de dichos puntos, la cual se realizará en forma conjunta con personal de SOFSE y de la Empresa a cargo de la ejecución de los trabajos, corriendo la provisión de equipamiento y traslado por cuenta de la locataria del servicio.

Se entregarán las coordenadas de latitud, longitud y altitud de cada punto fijo materializado en la red de apoyo, referenciados al marco oficial argentino POSGAR 2007.

Al finalizar los trabajos de gabinete, y acordada la documentación final a entregar con este Comitente, se efectuará una presentación, la cual contará con un índice y decodificación de los documentos entregables y contendrá todo lo descrito anteriormente. Asimismo, se incluirá la planilla de cómputos de terraplén según las condiciones antes mencionadas.

La CONTRATISTA deberá identificar en el alma del riel derecho lado interno, la progresiva kilométrica cada 25 m, la misma se materializada con pintura resistente al agua.

RELEVAMIENTO FOTOGRÁFICO

Complementariamente, se deberá entregar un relevamiento fotográfico donde se aprecie las características de la traza, su estado, puntos particulares como ser pasos a nivel, obras de arte, aparatos de vía, estaciones, etc.

En cada ilustración se deberá indicar dónde fue tomada, describir que se intenta mostrar y referenciar geográficamente las imágenes mediante el Google Earth.

RELEVAMIENTO Y REUBICACIÓN DE INTERFERENCIAS

Como parte de los trabajos de relevamiento y búsqueda de antecedentes, se deberá ubicar todas las interferencias que se encuentren en la traza, indicando para cada una, en la planilla siguiente, los datos que se especifican y si cumple con la normativa vigente. Además, se deberá solicitar a la empresa propietaria del servicio que se trate la información correspondiente.



PLANILLA INTERFERENCIAS

Licitación Pública N°XX/XX
OBRA "XXXXXXXXXX"

PROGRESIVA

Ubicación

Ferrocarril:	Progresiva (conducciones transversales):	
Ramal:	Progresiva (conducciones paralelas) desde:	hasta:
Provincia:	Partido:	Ciudad:

Empresa propietaria de la Interferencia

Nombre: _____

Servicio

Líquidos o gases	Tipo de fluido:	Comunicaciones	Telefonía:
	Presión (Kg/cm ²):		Fibra óptica:
Eléctrico	Tensión (KV):		Cable coaxial:
	Cantidad de hilos:		Video cable:
Otros	Detallar servicio y características:		

Conducción

Transversal	Ancho de zona de vía (m):	Paralela	Longitud de ocupación (m):
	N° de vías que cruza:		Distancia mínima al eje de vías (*) (m):
	Ángulo de cruce (°):		Dist. máx. al límite propiedad ferr. (*) (m):
	Cruza en paso a nivel calle:		Cantidad de veces que cruza las vías:
	Cruza en prolongación calle:		(*) En los tramos no cruzantes (totalmente paralelos a las vías)

Características físicas

Subterráneos	Aéreos	A cielo abierto
Tapada:	Altura libre:	Profundidad:
Sección transversal conducto (cm ²):	Secc. transv. Conducto (fluidos) (cm ²):	Secc. transv. conducto (cm ²):
Secc. transv. protecc. mecánica (cm ²):	Secc. transv. protecc. mecánica (cm ²):	
	Adosada a construcción existente:	

Normativa

Decreto 5254/72 (C. eléctricas)	Cumple:
NT (GVO)(OA) 003	Cumple:

Observaciones

Indicar cualquier otro aspecto destacable no incluido en la información anterior:

.....
Representante técnico

Se deberá volcar en una planimetría con escala legible todas las interferencias encontradas. En caso de interferir con la obra, se deberá proponer la reubicación de dichas interferencias.

**PLANOS DE RELEVAMIENTO**

Se entregarán planos (impresos en color según puntas a definir por SOF S.E.) planimétricos configurados en escala horizontal 1:1000, y planialtimétricos en escala horizontal 1:2000 y vertical 1:50. Los cortes transversales se editarán en escala horizontal (1:200) y vertical (1:50). Toda la documentación a presentar se entregará según lo antes indicado junto con una copia digital editable.

En los planos planimétricos y altimétricos se indicarán las progresivas cada 1/10 km, la cota de riel, la cota de coronamiento del terraplén, el espesor de balasto, la existencia de alcantarillas o puentes indicando su sección de escurrimiento y cotas de fondo de alcantarilla o cauce, la cota de fondo de cunetas medida en correspondencia con los perfiles transversales, la existencia de pasos a nivel y todas las interferencias mencionadas en los párrafos anteriores.

ESTUDIOS DE SUELOS**TRABAJO DE CAMPO**

Las tareas primordiales consistirán en investigar y determinar los perfiles geotécnicos, las condiciones del agua subterránea, las características físicas, químicas, mecánicas e hidráulicas de los suelos y rocas y potencial expansivo, colapsable, licuable o cualquier otra propiedad de suelo con comportamiento inestable o indeseable.

La totalidad de los sondeos será realizada entre rieles. La totalidad de los ensayos se ejecutarán a nivel de plataforma, se deberá retirar la totalidad del balasto ubicado por encima de esta e indicar los espesores retirados tanto de balasto como de sub-balasto.

La supervisión de los trabajos de campo deberá ser ejecutada por un técnico asignado por el especialista geotécnico, debiendo estar adecuadamente capacitado y con experiencia suficiente en tareas similares a las que serán ejecutadas. El supervisor de campo será el responsable de registrar los datos obtenidos en el orden en que éstos fueron sucediendo.

La ubicación de las prospecciones será tal que permita obtener información geotécnica global de la traza con énfasis en el diseño del proyecto ejecutivo a confeccionar.

A continuación, se citan los trabajos de campo mínimos a realizar por kilómetro lineal de la traza en aquellos lugares en donde el Comitente observe fallas en la plataforma. Al finalizar los ensayos tanto las perforaciones como excavaciones necesarias deben ser recompuestas a su estado original o, como es el caso de perforaciones, tapadas con pasta de cemento.

Los estudios comprenderán como mínimo por kilómetro lineal de la traza:

- Un Ensayo Normal de Penetración (SPT) con recuperación de muestras a cada metro de avance o cambio de estrato a una profundidad de tres metros a partir del nivel superior de la plataforma. El ensayo SPT estará en un todo de acuerdo a la Norma IRAM 10517/70 (ASTM D1586).
- Una calicata de un metro de profundidad, medido a partir de donde se ubicará la plataforma teórica de la vía, con ensayo de densidad in situ mediante Método Cono Arena, con toma de muestras para realizar Ensayo Proctor Estándar o modificado. Para la ejecución de densidades in situ, será necesaria la utilización del método de



arena como muestra de comparación de la Densidad seca en la capa de suelo que se estudia respecto de la máxima obtenida en laboratorio mediante Proctor.

- Un Ensayo DCP de un (1) metro de profundidad.
- Medición y fluctuación del nivel freático.

Y como mínimo cada tres (3) kilómetros de la traza:

- Ensayo de carga en placa (PLT) de acuerdo con la Norma ASTM D1195.
- Ensayo CBR in situ según norma ASTM D4429 a la profundidad descrita para el ensayo de plato de carga.
- Un Ensayo Normal de Penetración (SPT) con recuperación de muestras a cada metro de avance o cambio de estrato a una profundidad de seis metros a partir del nivel superior de la plataforma. El ensayo SPT estará en un todo de acuerdo a la Norma IRAM 10517/70 (ASTM D1586).

En los informes parciales y en el Informe final, deberán indicarse las coordenadas planialtimétricas de todas las auscultaciones realizadas y los resultados obtenidos.

ENSAYOS DE LABORATORIO

Deberá efectuarse la caracterización geotécnica de las muestras:

- Espesor del balasto existente.
- Profundidad de la muestra.
- Descripción a tacto visual de la muestra.
- Granulometría (vía húmeda).
- Consistencia y/o densificación detectada a través de los resultados del Ensayo SPT.
- Límites de Atterberg (según normas IRAM 10501/68 y 10502/68).
- Clasificación del suelo según SUCS y AASHTO.
- Humedad natural.
- Ensayo CBR (IRAM 10520)
- Lavado sobre tamiz N°200 (según norma IRAM 10507/69)
- Densidad seca y húmeda.
- Ensayos de compresión triaxial rápidos no drenados escalonados (UU), a fin de determinar los valores de cohesión y ángulo de fricción interna.
- Ensayo Proctor T99 y T180 según corresponda.
- Parámetros de corte (Densidad húmeda y seca, cohesión y fricción interna)
- Evaluación de la presencia del nivel freático a lo largo de la traza en estudio.
- Potencial expansivo, colapsable, licuable o cualquier otra propiedad de suelo con comportamiento inestable o indeseable.

CARACTERÍSTICA DE LOS ENTREGABLES

La redacción del informe técnico final, incluyendo la recopilación de los registros de campo, de laboratorio, su análisis, interpretación, conclusiones, diseño geotécnico y recomendaciones, estará a cargo del director técnico de los trabajos.

Deberá redactarse un informe final en el que se incluirán las planillas de los sondeos, identificando los estudios realizados, y sus coordenadas planialtimétricas. La clasificación



completa de laboratorio pedida y una recomendación sobre la solución a implementar en aquellos tramos donde las tensiones admisibles sean menores a las de trabajo. Adicionalmente, el informe deberá contener la siguiente información:

- Estratigrafía del terreno.
- Características mecánicas:
 - o Cohesión drenada y no drenada.
 - o Ángulo de fricción interna drenado y no drenado.
 - o Rigidez (módulo de Young).
 - o Coeficiente de reacción de la subrasante “k”.
- Presión admisible y de rotura de la plataforma.
- Coeficiente de balasto del terreno.
- Capacidad soporte sobre el terraplén actual.
- Evaluación de situación geotécnica e intervenciones recomendadas para los sitios que se requiera.

PROYECTO DE VÍA

DISEÑO GEOMÉTRICO

MEMORIA DE DISEÑO GEOMÉTRICO

Para el diseño geométrico de la vía se deberán respetar los criterios básicos expuestos en el punto “PARÁMETROS DE DISEÑO”. Se deberá cumplir con los criterios indicados en la NTVO N° 3, debiéndose ajustar en la medida de lo posible la traza proyectada a la existente. En caso de no ser posible, se deberá procurar mantener las mínimas desviaciones. En todos los casos se deberá mantener la traza dentro de la zona de vía existente evitando expropiaciones.

El perfil de vía deberá respetar lo indicado en el plano GVO 489 y la NTVO N° 2.

En relación al diseño altimétrico se deberá considerar la capacidad portante de la vía procurando minimizar la necesidad de mejoramiento de suelo y la distancia media de transporte (DMT), debiéndose detallar los posibles sectores de préstamo y depósito de suelo verificando que las características mecánicas sean apropiadas. En los pasos a nivel, si es posible, se deberá ajustar la cota de la vía para cumplir con las pendientes indicadas en la Res. SETOP 7/81. En general, se deberá reducir o mantener las pendientes del trazado, no debiendo en ningún caso existir pendientes nocivas para los trenes de diseño.

En los andenes se deberá indicar las tareas necesarias para ajustarlos a la vía, cumpliendo con el gálibo correspondiente en estaciones.

Se deberá considerar los sistemas de accionamiento y señalamiento existentes, procurando la realización de las tareas sin afectar la operatividad de estos.



Se deberá realizar el diseño de la enrielladura considerando el señalamiento y lo indicado en la NTVO N° 9.

Se deberá tener en cuenta los desagües longitudinales, cruce de servicios de terceros, drenajes en estaciones, etc.

En todos los casos deberán exponerse en la memoria los criterios adoptados y las particularidades de la traza que haya.

Se deberá incluir:

- Cálculo de curvas horizontales y peralte, incluyendo curvas de transición.
- Cálculo de curvas verticales.
- Entrevías.
- Ripados.
- Sectores a mejorar el suelo.
- Enrielladura
- Diagramas de Brückner y distancia media de transporte (DMT).

Toda la documentación deberá estar referenciada a las progresivas globales del ramal. Las cotas de vías serán del riel bajo.

PLANOS DE DISEÑO GEOMÉTRICO

- Planimetría: será en escala 1:1000. Se deberá indicar las vías, límites de zona ferroviaria, alambrados, estaciones y andenes, pasos a nivel, obras de arte, desagües y drenajes, palos telegráficos y kilométricos, juntas aisladas coladas, aparatos de vía, señalamiento y sistemas de accionamiento, obstáculos y cualquier otro hecho existente que se encuentre dentro de la zona ferroviaria. También se deberá graficar el entorno a la zona ferroviaria, indicando calles con sus nombres y sentidos de circulación, aceras, manzanas o lotes, alambrados, señalización, etc.
- Planialtimetría: constará de dos partes divididas horizontalmente. En la parte superior se incluirá una planimetría simplificada en escala 1:2000 donde se incluirá vías (diferenciando a través de trazados o colores la vía que se muestra en la altimetría), límites de zona ferroviaria, entorno de la misma, estaciones y andenes, pasos a nivel, obras de arte, desagües y drenajes, aparatos de vía y sistemas de señalamiento y accionamiento. También se deberá indicar con progresivas el comienzo y fin de las curvas horizontales y de transición, con los respectivos radios, peraltes, desarrollos. En la parte inferior se deberá graficar el perfil longitudinal en escala horizontal 1:2000 y vertical 1:50, indicando en la "guitarra" progresivas globales, cotas de rieles proyecto y existente, levante, espesor del rebaje efectuado, espesor de balasto, espesor de subbalasto, cota de la subrasante, cota de fondo de zanja derecha e izquierda (tomando el sentido ascendente de las progresivas), esquema de línea grafico a través de la curvatura de la vía, estructura existente y proyecto de la vía y enrielladura, indicando en este último soldaduras, juntas aisladas, juntas eclisadas, aparatos y dispositivos de dilatación, longitud del riel largo soldado, etc. También se deberá



indicar en el gráfico altimétrico el comienzo y fin de las curvas verticales con sus progresivas y parámetros y pendientes. Todo estará diferenciado a través de distintos colores los cuales estarán referenciados.

- Perfiles transversales: se deberá graficar cortes en escala horizontal (1:200) y vertical (1:50) cada 50 m en recta y 25 m en curva. Además, se deberán realizar los mismos en los puntos particulares como ser pasos a nivel, obras de arte y andenes cada 10 m. Se deberá indicar cota de todos los rieles, subrasante, fondo y borde superior de zanjas y andenes.

También se deberá incluir entrevías, distancia a bordes de andén, ejes de vía, límites de zona ferroviaria, alambrados y pendientes transversales, acotando todo respecto al eje de la vía principal.

- Proyecto de estaciones: se deberá realizar el detalle de los cuadros de estación indicando cotas de andenes, distancia de los mismos respecto de las vías, entrevías, alambrados y accesos, aparatos de vía, señalamiento, cabinas, desagües y drenajes, entorno al cuadro de estación, perfiles transversales con la correspondiente verificación de gálibos detallando la zona del borde de andén y perfil longitudinal.

CÁLCULO DE LA CAPACIDAD PORTANTE DE VÍA

Se deberá realizar para cada sector el cálculo de la capacidad portante de la vía conforme lo estipulado en el boletín técnico VO N° 1-99 emitido por la CNRT. Para el cálculo, se deberá tomar un coeficiente de seguridad igual a 3 entre la tensión de rotura del suelo y la admisible.

En caso de no verificarse para las cargas estipuladas, se deberá en primer lugar mejorar el diseño planialtimétrico, y de ser imposible proponer el mejoramiento de la plataforma o la incorporación de geosintéticos.

Además, se deberá prever las cuñas de transición para darle una elasticidad continua.

APARATOS DE VÍA

Deberá presentarse memorias constructivas correspondientes a efectos del dimensionamiento de la intervención. En dicha memoria no deberá presentarse únicamente el procedimiento a efectuar en cada caso particular, sino que también deberá incorporarse un listado de recursos materiales involucrados en la tarea, los recursos humanos intervinientes en cada turno – según sea el caso – y un diagrama de Gantt donde queden plasmado la interrelación entre las tareas y los tiempos destinados a cada una de ellas.

PASOS A NIVEL

Se deberá realizar el proyecto de los pasos a nivel conforme a lo indicado en la Res. SETOP 7/81.



Pasos a Nivel sin Pavimentar

Se reemplazarán la totalidad de durmientes y fijaciones, colocando los contrarrieles después de realizado el último levante. Para el caso que el paso a nivel en cuestión no tuviera los 4 contrarrieles protectores, se deberá prever su colocación.

El Contratista deberá observar especial cuidado en no afectar o cortar las instalaciones de desagües, provisión de agua, gas, electricidad, fibras ópticas o señalamiento existente, siendo a su exclusivo cargo los daños y perjuicios que puedan producirse.

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.

Asimismo, se deberá reponer todos aquellos elementos pertenecientes al paso a nivel que fueran dañados como consecuencia de la realización de los trabajos de renovación de vía.

Los bordos de tierra de las cuatro esquinas deberán ser removidos y /o perfilados para de esta forma lograr el libre escurrimiento natural de aguas hacia las zanjas colectoras.

Pasos a Nivel Asfaltados en General

Estará a cargo del Contratista la totalidad de las tareas, provisión de equipos, materiales, mano de obra y herramientas, transporte, etc., para realizar en forma completa los trabajos de acuerdo a su fin y según las reglas del buen arte.

Se realizará la remoción del pavimento existente con su correspondiente infraestructura en el área del paso a nivel.

Deberá ejecutarse la renovación integral de la infraestructura de vía, con durmientes de quebracho colorado de 0,15 m de espesor, en una extensión igual al ancho oficial de la calzada transversal más un metro y medio (1,5 m) de ambos lados, de manera que quede en condiciones aptas para la ejecución de la superficie de rodamiento.

Se deberá realizar el destape de las vías hasta el nivel inferior del durmiente y producir un rebaje de 50 cm por debajo del plano de asiento de los durmientes renovando la infraestructura de vía en el ancho indicado en el párrafo anterior, y separados entre sí una distancia de 0,50 metros entre ejes.

El Contratista deberá observar especial cuidado en no afectar o cortar las instalaciones de desagües, provisión de agua, gas, electricidad, fibras ópticas o señalamiento existente, siendo a su exclusivo cargo los daños y perjuicios que puedan producirse.

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.

Asimismo, se deberá reponer todos aquellos elementos pertenecientes al paso a nivel que fueran dañados como consecuencia de la realización de los trabajos de renovación de vía.

Los bordos de tierra de las cuatro esquinas deberán ser removidos y /o perfilados para de esta forma lograr el libre escurrimiento natural de aguas hacia las zanjas colectoras.



El tramo a renovar estará centrado con respecto al eje del trazado de la transversal. Las juntas de los rieles deberán estar a una distancia mínima de 6 m del borde de las calzadas, para lo cual la Contratista deberá realizar las soldaduras aluminotérmicas de los rieles que sean necesarias.

En el caso que existieran diferencias de secciones entre los rieles que conforman el paso a nivel con lo del resto de las vías, la Contratista deberá construir los rieles combinación (Anexo Cupones Simples y de Combinación) que sean necesarios.

La Contratista podrá presentar una alternativa a la renovación del Paso a Nivel utilizando durmientes de hormigón, la cual será evaluada por la Inspección.

En caso de que fuese necesario la Contratista deberá generar la documentación requerida para la tramitación de la autorización ante la CNRT.

OBRAS COMPLEMENTARIAS DE DRENAJE

Se deberá realizar el dimensionamiento y verificación de todos los elementos constitutivos del sistema de drenaje como ser: drenes, cámaras de inspección, caños, sumideros, alcantarillas longitudinales, reservorios y todo aquel necesario para asegurar la correcta evacuación de las aguas.

CRITERIOS DE DISEÑO Y VERIFICACIÓN

En los cuadros de estaciones donde se deba intervenir desagües longitudinales y transversales se determinará la pendiente de la plataforma bajo el balasto.

- Si la pendiente longitudinal es hacia un sólo sentido se proyectará drenaje longitudinal para evacuar las aguas de lluvia hacia el lado más bajo. Cada veinticinco (25) metros se colocarán cámaras de inspección.
- Si la pendiente de la plataforma es a dos aguas, en V, se proyectará un drenaje longitudinal por el eje de la entrevía. Este drenaje longitudinal tendrá, cada veinticinco (25) metros, cámara de inspección, o en donde las cañerías cambien de dirección también se colocarán cámaras de inspección. Al final de los extremos de la estación se proyectará drenaje transversal hacia ambos lados para evacuar las aguas captadas en el drenaje longitudinal. Deberá garantizarse la resistencia del conducto que atraviese la vía.
- Los drenes deberán incluir recubrimiento con geotextil tipo liviano (200 gr/m²).

DOCUMENTACIÓN MÍNIMA A PRESENTAR

Dentro de la documentación a incluir en el estudio hidráulico se detallan los siguientes requerimientos mínimos:

- Memoria descriptiva
 - Dentro de la memoria deberán estar detallados los procedimientos de cálculo y toda la información empleada para el análisis del proyecto de drenaje.
 - Toda información o documento complementario que respalde el contenido del informe deberá ser anexado o citado según corresponda.



- Sentido de escurrimiento del drenaje proyectado (cunetas, alcantarillas, caños, etc.).
- Progresivas del proyecto.
- Planialtimetrías de desagüe:
 - Detalle del sistema de drenaje en estaciones y pasos a nivel.
 - Sentido de escurrimiento de los desagües en planimetría.

Toda la documentación referida al estudio hidráulico deberá estar firmada por el especialista hidráulico y el representante técnico de la adjudicataria, con sus respectivos sellos y números de matrícula.

REQUISITOS SOCIO AMBIENTALES PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO

El Contratista debe respetar las condiciones establecidas en el pliego, las reglamentaciones y legislaciones provinciales, y/o municipales en materia ambiental según corresponda, que tengan pertinencia a los efectos del proyecto.

La Contratista deberá acatar todas las estipulaciones y cumplir con todos los requisitos ambientales en base a la especificidad del trabajo a realizar, siendo de obligatoriedad la gestión de cada permiso que pudiera requerirse.

La Contratista deberá efectuar relevamientos visuales, y en caso de hallazgos, realizar una caracterización de la existencia de situaciones de contaminación vinculadas al sitio de emplazamiento del proyecto o sus alrededores y que pudieran afectar el desarrollo de las futuras Obras.

Para la situación de derrames de combustibles, se deberá realizar una caracterización cualitativa bajo criterio profesional, del perfil del suelo, terraplén o zona de vías mediante la siguiente metodología:

- Descripción organoléptica de la superficie y perfil del suelo, se podrán realizar caracterizaciones simples tipo calicatas mediante procedimientos manuales.
- Se deberá realizar un registro fotográfico de calidad suficiente para ver cambios de color y humedad.
- Se determinará un volumen aproximado de la afectación.
- Se geolocalizará la superficie.
- Posible origen y la naturaleza del contaminante.

Los resultados deberán quedar plasmados en el proyecto ejecutivo.

PLAN DE TRABAJOS

La Contratista deberá presentar el plan de trabajos con el acta de inicio. Sin ello no se podrán comenzar los trabajos.

El plan de obra tendrá en cuenta los intervalos de circulaciones que permitan un trabajo organizado. Deberá ser elaborado mediante un diagrama de Gantt, indicando el camino crítico, utilización de recursos, provisión de materiales, etc. Deberá confeccionarse con la herramienta Microsoft Project y para su revisión serán exportadas a Excel, por lo que la Curva



Financiera deberá estar ligada a las modificaciones que sufra el Cronograma de Tareas en forma automática.

Deberá abarcar el total de las actividades del proyecto, inclusive las tareas de elaboración de documentación.

Se deberá indicar el sector a tratar en cada momento según su progresiva.

La apertura de cadena de precedencias de estos bloques será en función de la estrategia adoptada por el Contratista.

Se deberán cargar recursos en las tareas productivas, estableciéndose con esa metodología la curva base de avance físico. Una vez iniciada la obra, esta curva debe tener actualización mensual.

DOCUMENTACIÓN DE OBRA CONFORME A OBRA

ESTRUCTURA DE LA DOCUMENTACIÓN A PRESENTAR

La documentación final conforme a obra deberá conformar una carpeta que estará estructurada de la siguiente forma:

- Carátula
- Cuerpo principal
 - Índice
 - Índice de planos
 - Conforme a obra - Memoria
 - Soporte digital
- Anexo I – Conforme a obra
 - Índice
 - Diseño geométrico
 - Planimetría
 - Planialtimetría
 - Perfiles transversales
 - Planos de enrioladura
- Proyecto de estaciones
 - Planos de enrioladura
 - Planos de pasos a nivel
 - Planos de obras de arte
 - Planos de aparatos de vía
 - Planos de obras complementarias
 - Planos tipo
- Anexo II - Documentación de obra



- Ensayos de materiales y ultrasonido de soldaduras
- Inventario de material producido
- Planillas de riel largo soldado
- Registro de bateadora
- Planillas de recepción de obra

MEMORIA DESCRIPTIVA

Se deberá realizar una memoria donde se describan los siguientes puntos:

- Los trabajos realizados.
- Desviaciones con respecto a lo indicado en el proyecto con su debida justificación.
- Cuestiones a considerar que permitan una adecuada operación y mantenimiento de la infraestructura ejecutada.
- Cualquier otra información que sea de utilidad.

Al finalizar la obra deberá verificarse en el campo la buena conservación de los mojones y la correcta ejecución del estaqueado de las curvas.

PLANOS

Se deberá entregar toda la documentación enumerada en el punto Conforme a Obra, que refleje lo realmente ejecutado.

ENSAYOS DE MATERIALES

Se deberán presentar los ensayos y certificados de calidad de materiales conforme a la normativa vigente, con anterioridad a la colocación en obra.

CLASIFICACIÓN DE RIELES / APARATOS DE VÍA PRODUCIDOS

Acopio de materiales producidos

Dentro del predio de obrador se realizará la clasificación del material producido de vía en general, conforme a las "Normas Transitorias para la Clasificación de Materiales de Vía" (rieles, durmientes, eclisas, silletas, clepes, bulones con tuerca y arandelas, fijaciones, etc.) y se los acopiará en distintos grupos de acuerdo al tipo de material y su estado de conservación (clases técnicas 1a, 1b, 2a, 2b, 3a, 4.2, 4.3) previo a su entrega definitiva mediante Acta correspondiente.

Dicha clasificación será condición necesaria para su correspondiente certificación. La CONTRATISTA será pleno y único responsable por la salvaguarda del material producido hasta su entrega definitiva.

RIELES

Deberá identificarse cada barra en conformidad producida disponiendo de 3 campos.



Campo 1: Identificación del perfil. Mandatorio.

Campo 2: Numero de barra. Numeración continua creciente, iniciando en 1. Mandatorio.

Campo 3: División de una barra en elementos de menor longitud. Se utilizarán subíndices alfabéticos consecutivos para cada subdivisión, iniciando en A. Circunstancial.

La identificación se deberá realizar con pintura o marcadores de pintura, siendo colocada esta identificación en el lomo de ambos patines en ambos extremos.

A efectos de clasificación del material producido deberán realizarse los siguientes ensayos:

- Inspección visual

La inspección visual constará de

- Realización de un examen visual en busca de marcas, fisuras, cortes con acabado defectuoso.
- Control de linealidad de la barra. Se admitirá un máximo de 3mm en 3m.
- Control de desgaste. Se admitirá un máximo de desgaste vertical de 3mm respecto al perfil original. Asimismo, se admitirá un máximo de 5 mm de desgaste lateral, siendo este considerado como la sumatoria de los desgastes laterales de ambos extremos del hongo del riel. Asimismo, no se admitirán pérdidas de sección superiores al 5% en relación al perfil original.
- Control de corrosión. No se permitirá la presencia de corrosión por picaduras con diámetro superior a 3mm ni profundidades superiores a 1mm.

A efectos de la obtención de la aprobación de una barra producida deberá disponerse una longitud continua mínima de 6 m. Toda aquella barra que disponga aprobaciones parciales que no llegue a disponer de dicha longitud mínima, será considerada rechazada y llevada a disposición final dentro de un rango de 100 km del lugar de implantación.

Las barras deberán acopiarse en conformidad con la normativa / instrucción / recomendación de las normas técnicas de vía y obra publicadas en el sitio web de la CNRT.

Las barras que hayan sido consideradas aprobadas en su totalidad o en forma parcial – longitud mínima 6 m – deberán presentar cortes a disco perpendiculares al eje longitudinal en ambos extremos. Asimismo, deberán ser acopiadas en forma independiente siguiendo los lineamientos descritos en el párrafo anterior tanto en lo relativo al método como al lugar de disposición final.

Deberá presentarse un plano de los sitios indicados como disposición final donde se identifiquen los acopios en forma individual a efectos de disponer trazabilidad con el informe referido inicialmente dentro del presente apartado.

APARATOS DE VIA

Las consideraciones expuestas para el apartado de rieles serán válidas para aparatos de vía con las salvedades indicadas en el presente.

Respecto a los campos de identificación serán 2 de acuerdo a lo indicado a continuación:



CAMPO 1: Se identificará cada componente de un ADV con el nombre de su perfil en el caso que se conociera. En caso de no conocerse, se utilizará la letra:

- A para agujas
- CA para contraagujas
- CE para corazones agudos ensamblados
- CO para corazones obtusos ensamblados
- CM para corazones agudos monobloque
- COM para corazones obtusos monobloque

El campo 1 es mandatorio.

CAMPO 2: Numero de componente. Numeración continua creciente, iniciando en 1. Mandatorio.

No existirá campo 3. No se admitirán cortes en los componentes de los ADV. Los rieles intercalarios o de unión, no serán considerados dentro de los componentes de ADV y deberán ser tratados como rieles convencionales cabiéndoles todas las prescripciones indicadas en el apartado de rieles.

La identificación se deberá realizar con pintura o marcadores de pintura, siendo colocada esta identificación en el lomo de ambos patines en ambos extremos.

A efectos de clasificación del material producido deberán realizarse los siguientes ensayos:

- Inspección visual, la cual constará de:
 - Realización de ensayo de tintas penetrantes en la totalidad del perímetro de cada componente de ADV en las secciones donde haya alguna clase de maquinado en alguna sección del riel. Se buscará identificar indicaciones superficiales, siendo objeto de rechazo la presencia de fisuraciones.
 - Realización de un examen visual en busca de marcas, fisuras, cortes con acabado defectuoso.
- Control de linealidad de la barra. Se admitirá un máximo de 3 mm en 3 m.
- Control de desgaste. Se admitirá un máximo de desgaste vertical de 3 mm respecto al perfil original. Asimismo, se admitirá un máximo de 5 mm de desgaste lateral, siendo este considerado como la sumatoria de los desgastes laterales de ambos extremos del hongo del riel. Asimismo, no se admitirán pérdidas de sección superiores al 5% en relación al perfil original.
- Control de corrosión. No se permitirá la presencia de corrosión por picaduras con diámetro superior a 3mm ni profundidades superiores a 1 mm.

Todo aquel componente que no disponga de aprobación total será considerado rechazado y llevado a disposición final dentro de un rango de 100 km del lugar de implantación.

Las barras deberán acopiarse en conformidad con la normativa / instrucción / recomendación de las normas técnicas de vía y obra publicadas en el sitio web de la CNRT.



Deberá presentarse un plano de los sitios indicados como disposición final donde se identifiquen los acopios en forma individual a efectos de disponer trazabilidad con el informe referido inicialmente dentro del presente apartado.

No se admitirán acopios de agujas aprobadas en altura.

INVENTARIO DE MATERIAL PRODUCIDO

Todo el material producido deberá ser inventariado, indicando su clasificación según la normativa y lugar de acopio.

Deberá presentarse el inventario correspondiente de la totalidad del material producido, ensayado o no.

El inventario deberá contemplar su estado de acuerdo a lo expuesto en los ítems precedentes y, en aquellos elementos que no hayan dispuesto especificación alguna, se tomará las normas / recomendaciones / especificaciones de clasificación adoptadas en los documentos de Ferrocarriles argentinos. Como última acción de aprobación / rechazo, donde las especificaciones citadas en el presente pliego no resulten suficientes, registrá el criterio de la inspección.

Todo inventario deberá acompañarse de un plano ilustrador de los acopios en los lugares de disposición final.

ENSAYOS DE SOLDADURAS

Se deberán realizar a las soldaduras los correspondientes ensayos de ultrasonido en conformidad con la normativa AS1085.20/19, donde se debe recorrer la total periferia de la misma sin dejar sección fuera de la evaluación.

Los criterios calibración, dimensionamiento y aceptación – de indicaciones lineares, planares y/o volumétricas – quedan establecidos en conformidad con la normativa AS1085.20/19.

El correcto acabado se interpreta como la limpieza de la escoria hasta alcanzar el material base de la soldadura en todo su perímetro y el cepillado desde unos 40 cm del eje de la soldadura hacia cada lado en la totalidad del perímetro del riel, completando unos 80 cm de cepillado total por soldadura.

Asimismo, la superficie deberá quedar sin suciedades, herrumbres u otra afectación de acabado. Y que deberá contemplarse tanto la ayuda de gremio correspondiente para la ejecución del ensayo como así también el personal de seguridad que garantice el desarrollo de las actividades tanto para el personal como para los bienes de la empresa.





Asimismo, se efectuarán los muestreos correspondientes en conformidad con la normativa FA7001 con el objeto de evaluar la idoneidad de los materiales y personal utilizados.

FORMA DE CALIFICACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN

Los documentos recibidos serán calificados de la siguiente forma:

- **Rechazado:** será la documentación que sea incorrecta conceptualmente o no alcance un nivel mínimo para su evaluación.
- **Devuelta para su corrección:** será la documentación que en general sea correcta, pero presenta errores conceptuales o que pudieran afectar al proyecto.
- **Aprobado con observaciones:** será la documentación que conceptualmente esté correcta, presentando solamente errores de forma.
- **Aprobado:** será la documentación que no sea pasible de modificaciones y esté correcta en un todo.

En todos los casos deberá estar refrendado con la firma del Jefe de Obra y los especialistas en caso que corresponda. Ante la falta de las mismas se considerará la documentación como “Rechazada”.

No se aceptará la entrega parcial de la documentación conforme a obra. En caso de no verificarse que este la totalidad de los documentos a presentar se considerará “Rechazada”.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

La Documentación de Obra se certificará en forma global (GI).

Se certificará según los siguientes avances:

- 15% con la presentación del Relevamiento y Estudio de Suelo.
- 25% con la presentación del Proyecto Ejecutivo.
- 15% cuando el Proyecto Ejecutivo tenga la calificación de “Aprobado sin observaciones” o “Apto para Construcción”
- 20% con la presentación de la Documentación conforme a Obra.
- 15% con la clasificación de los materiales producidos
- 10% con los ensayos de soldadura aluminotérmica

21.3 DESARME Y RETIRO DE VÍA, AUSCULTACIÓN DE RIELES Y CLASIFICACIÓN DE MATERIAL PRODUCIDO

La presente especificación rige para los trabajos de desarme y retiro, traslado a obrador y clasificación de la estructura de vías existente.



21.3.1 DESARME Y RETIRO DE VÍA

El procedimiento a seguir por la CONTRATISTA en cuanto a las tareas a desarrollar deberá estar acorde a los elementos y equipos que posea, pudiendo ser semi-manual, semi-mecanizado o totalmente mecanizado.

Cualquiera sea la metodología elegida por la CONTRATISTA, esta deberá ser aprobada por la Inspección de Obra, previo al comienzo de las tareas.

Si la metodología de trabajo es mediante el uso de pórticos se pueden retirar tramos de hasta 36 m cargados sobre chatas y la colocación de vía nueva con tramos prearmados en el obrador.

Una vez concluido el retiro y el desarme de la vía existente se procederá al traslado al obrador de todos los materiales producidos, y allí a su clasificación.

La clasificación del material de vías se realizará en un todo de acuerdo a las “Normas Transitorias Para La Clasificación De Materiales De Vía”. Esto incluye rieles, durmientes, cruzamientos, juegos de agujas, eclisas, tacos de separación, materiales chicos y cualquier otro material que provenga de la vía.

Todo el material producido deberá estar acopiado en el obrador agrupado según su clasificación, y debidamente identificada su categoría y cantidad.

La CONTRATISTA deberá llevar un registro de todo el material producido, el cual deberá ser presentado a la Inspección de Obra junto con el informe de certificación.

Dentro de las tareas, se considera incluida la carga y descarga del material producido, y el transporte del mismo.

El presente ítem contempla todos los trabajos necesarios para el desmonte y retiro del suelo de escaso valor soporte

DISPOSICIÓN FINAL DEL MATERIAL PRODUCIDO

La presente especificación rige para los trabajos de disposición final de la estructura de vías existente.

Cuando la Inspección de Obra lo indique, la Contratista deberá realizar el traslado y correcto acopio de los materiales en el lugar de disposición final al sitio indicado por SOFSE.

La tarea concluirá con el traslado y correcto acopio de los materiales en el lugar de disposición final que SOFSE determine, la Inspección de Obra emitirá el pertinente recibo para el CONTRATISTA.

Dentro de las tareas, se considera incluida la carga y descarga del material producido, y el transporte del mismo hasta lugar a designar dentro de un radio máximo de 100 km en el caso de los rieles, durmientes y balasto.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por metro lineal (ml).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.



21.3.2 TRANSPORTE, CLASIFICACIÓN Y DISPOSICIÓN FINAL DE RIELES - incluye ensayo de ultrasonido

Preparación del desarme: si fuese necesario se podrá colocar, con autorización de la Inspección de Obra en tuercas y bulones sustancias apropiadas que faciliten el desarme. Queda prohibido el corte con soplete.

El Contratista deberá disponer del equipamiento adecuado para el manipuleo y transporte de los rieles según la longitud de los mismos, como por ejemplo, perchas de longitud suficiente para su izado por dos puntos, cuando así resulte conveniente.

El Contratista deberá llevar los rieles existentes a 18 m de longitud. En caso de ser menores a dicha distancia, no podrá disminuir su longitud útil, aun cuando se tratase de tramos soldados, salvo expresa autorización de la Inspección de Obra.

Se deberá asegurar, cuantitativa y cualitativamente, la conservación del estado del material producido, tanto en el momento del desarme y retiro como durante su acopio, evitar el alabeo de los rieles, pérdida de material chico, etc.

En el caso del desarme de vía con RLS, se deberá proceder según los procedimientos indicados en la NTVO N° 9.

No se podrá acopiar en ningún caso el material producido al costado de la vía, debiendo ser trasladado al obrador.

Los rieles que resulten calificados como Clase 1a, 1b, 2a, 2b y 3a y serán identificados. Deberán ser despuntados en todos sus casos.

Dicho despunte será de cincuenta (50) centímetros en ambos extremos de la barra.

Los cortes de rieles se harán con sierra o disco de corte, sin rebabas u otros defectos.

Serán perpendiculares al patín pero formando un ángulo de 90° con el eje longitudinal del riel, pudiendo admitirse solamente 0,6 mm totales de desviación en cada sentido.

Dentro de las tareas, se considera incluida el desarme de vía, la carga y descarga de los rieles producidos, y el transporte de los mismos hasta lugar a designar dentro de un radio máximo de 100km.

ENSAYO DE SOLDADURAS CON ULTRASONIDO

Se deberán realizar a las soldaduras los correspondientes ensayos de ultrasonido en conformidad con la normativa AS1085.20/19, donde se debe recorrer la total periferia de la misma sin dejar sección fuera de la evaluación.

Los criterios calibración, dimensionamiento y aceptación – de indicaciones lineares, planares y/o volumétricas – quedan establecidos en conformidad con la normativa AS1085.20/19.



El correcto acabado se interpreta como la limpieza de la escoria hasta alcanzar el material base de la soldadura en todo su perímetro y el cepillado desde unos 40 cm del eje de la soldadura hacia cada lado en la totalidad del perímetro del riel, completando unos 80 cm de cepillado total por soldadura.

Asimismo, la superficie deberá quedar sin suciedades, herrumbres u otra afectación de acabado. Y que deberá contemplarse tanto la ayuda de gremio correspondiente para la ejecución del ensayo como así también el personal de seguridad que garantice el desarrollo de las actividades tanto para el personal como para los bienes de la empresa.



Asimismo, se efectuarán los muestreos correspondientes en conformidad con la normativa FA7001 con el objeto de evaluar la idoneidad de los materiales y personal utilizados.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por metro lineal de riel (ml).

Se certificará de la siguiente forma:

- 50% del ítem una vez retirado el material de la vía.
- 30% del ítem una vez realizada la clasificación.
- 20% del ítem una vez llevado a su disposición final.

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.3.3 TRANSPORTE, CLASIFICACIÓN Y DISPOSICIÓN FINAL DE DURMIENTES

Una vez concluido el retiro y el desarme de la vía existente se procederá al traslado al obrador de todos los durmientes producidos, y allí a su clasificación. Dicho traslado deberá realizarse en un plazo inferior de 24hs de realizado el desarme.

Se clasificarán los durmientes, separando a aquellos durmientes que sean aptos para ser reutilizados.

La Contratista apilará los durmientes según las normas vigentes.

Dentro de las tareas, se considera incluida la carga y descarga de los durmientes producidos, y el transporte de los mismos hasta lugar a designar dentro de un radio máximo de 100 km.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por unidad de medida (Un) de durmientes.



Se certificará de la siguiente forma:

- 50% del ítem una vez retirado el material de la vía.
- 30% del ítem una vez realizada la clasificación.
- 20% del ítem una vez llevado a su disposición final.

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.3.4 TRANSPORTE, CLASIFICACIÓN Y DISPOSICIÓN FINAL DE FIJACIONES, ECLISAS, MATERIAL CHICO

Una vez concluido el retiro y el desarme de la vía existente se procederá al traslado al obrador de todos los materiales producidos, y allí a su clasificación.

Se desarmará la vía, desenroscando las tuercas sin romperlas. Cada tuerca será enroscada en su bulón después de su desarme.

Se extraerán todos los elementos de fijación de los durmientes, las eclisas se atarán en pares con alambre, los bulones y las arandelas, se guardarán en envases apropiados, se acopiarán adecuadamente fijaciones, silletas, etc.

Dentro de las tareas, se considera incluida la carga y descarga del material producido, y el transporte del mismo hasta donde indique la Inspección de Obra.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán en forma global (GI).

Se certificará de la siguiente forma:

- 50% del ítem una vez retirado el material de la vía.
- 30% del ítem una vez realizada la clasificación.
- 20% del ítem una vez llevado a su disposición final.

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.4 MATERIALES PROVISTOS POR SOFSE

Los materiales serán provistos en lugar a designar dentro de un radio máximo de 100 km. Corre por cuenta de la contratista su manipuleo, carga y traslado a su propio obrado o al frente de trabajo.

La CONTRATISTA se hará responsable del custodio de los materiales una vez que hayan sido retirados del Almacén de SOFSE, en tal sentido la Inspección de Obra podrá solicitar a la Contratista que entregue entregar una póliza de caución, para garantizar el material retirado en cada instancia.

**21.4.1 RETIRO, RECEPCIÓN, TRASLADO Y ACOPIO DE
RIELES - BARRAS DE 18M****ALCANCE**

La presente especificación define las prescripciones relativas a la calidad y condiciones de acopio, manipuleo y transporte de los rieles para la construcción de la vía renovada.

DESCRIPCIÓN

Los rieles nuevos para la renovación de vía reunirán las siguientes características conforme a la norma EN 13674-1:2012:

- Riel Vignole tipo 54 E1.
- Clase de enderezado: "X".
- Grado R260 no aleado (C-Mn) sin tratamiento térmico para tramos rectos y R350HT no aleado (C-Mn) con tratamiento térmico para tramos en curva, tanto horizontal como vertical.
- Longitud: 18 metros, sin perforar.
- Peso lineal: 54,77 km/m.

Serán suministrados sueltos y/o en paquetes de 5 (cinco) barras. En el caso de las barras se presenten empaquetadas, tres (3) de ellas estarán dispuestas cabeza arriba y las otras dos (2) cabeza abajo, atadas por flejes o alambrones redondos tensionados.

TRANSPORTE, MANIPULEO Y ACOPIO

La entrega de los rieles se efectuará en lugar a designar dentro de un radio máximo de 100 km. Su entrega se realizará según la cantidad de rieles que correspondan conforme al plan de trabajos para el mes de que se trate, con una antelación mínima de diez (10) días al inicio de ese mes.

En los casos que SOFSE cuente con un lote mayor al previsto por la CONTRATISTA, éste no podrá negarse a recibirlo y transportarlo. La cantidad de rieles incluidos en los lotes de entrega será definida y comunicada por SOFSE con la antelación suficiente para que el Contratista prevea su adecuado transporte.

La distancia de transporte se considerará como la distancia más corta de la red vial apta para el transporte de cargas.

Todas las operaciones de transporte y manipuleo serán realizadas con equipamiento y herramientas adecuadas a los fines de evitar deformaciones permanentes o cualquier tipo de daño que imposibilite su utilización. Asimismo, será dimensionado de manera tal que resista la mayor carga posible, conformada por paquetes de 5 (cinco) barras de 18 metros. El Contratista será responsable de su adecuada conservación hasta la recepción de los trabajos y, en el caso de que los rieles resulten dañados deberán ser repuestos por el Contratista a su costo.

PROTECCIÓN DE LA RECTITUD



Será esencial tomar los recaudos necesarios para evitar cualquier pérdida de rectitud de los rieles durante las operaciones de manipuleo, estibado y transporte. En particular, se deberá:

- Evitar la acción de cargas estáticas pesadas y cargas repentinas de impacto (o dinámicas).
- Evitar un único punto de amarre garantizando siempre un mínimo de dos de ellos durante la operación de eslingado. De tratarse de rieles con longitudes mayores a las usuales, deberá preverse el uso de más puntos de amarre. La ubicación de los puntos de amarre será definida por la Inspección de Obra.
- Garantizar la posición recta y horizontal al realizarse levantamientos o movimientos de los rieles. Evitar también la inclinación de los extremos y la superposición de los extremos de los rieles.
- Impedir la acción de cargas localizadas durante el estibado y alinear los rieles uniformemente, evitando la superposición o cruce entre extremos de los mismos.
- Garantizar que, en el estibado, se apilen conjuntos de rieles de igual longitud sobre una base firme y nivelada que provea un apoyo uniforme.
- Asegurar que las distintas capas apiladas se encuentren separadas uniformemente por tacos espaciadores de madera, o pallets, colocadas en alineación vertical con la base de apoyo, de acuerdo a las indicaciones dadas en la sección de estibado y almacenamiento.
- Tomar todas las precauciones necesarias para la protección de los extremos de los rieles, teniendo especial cuidado cuando se trate de rieles de longitudes mayores a las usuales.

PREVENCIÓN DE DAÑOS DE SUPERFICIE

Las hendiduras superficiales de profundidades menores que 0,25 mm son potenciales causantes de fracturas en servicio. Un cuidado insuficiente en las operaciones de manipuleo y transporte puede ocasionar serios daños en la superficie del riel. En este sentido, para prevenir daños superficiales, se deberán seguir los siguientes procedimientos de manipuleo y prevención:

- La presencia de luces o abrasión en los rieles puede ser dañino. Por lo que deberá evitarse cualquier tipo de impacto, o abrasión, de los rieles, o paquete rieles, contra cualquier tipo de estructura o construcción, en particular dentro de los vagones o vehículos de transporte.
- Garantizar una precisa alineación de los extremos de los rieles en cada capa de estibado.
- Evitar cruzamientos o superposición de los extremos.
- El uso de cadenas de eslabón redondo está prohibido para el eslingado de los rieles. Para este tipo de operaciones, deberán utilizarse dispositivos de elevación electromagnéticos o sistemas de abrazaderas especiales.
- En caso de realizarse un eslingado convencional, deberán utilizarse eslingas poliméricas (por ejemplo, polipropileno) y vainas protectoras.

De manera alternativa podrán usarse cuerdas de acero, o cadenas de eslabones planos cubiertas por algún material polimérico u otro tipo de envainado.

Será importante que cualquiera de los dispositivos de manipuleo y rodillos de rodamiento que pudieran utilizarse, no provoquen cargas localizadas o puntos de contacto sobre el riel.



PREVENCIÓN DE LOS DAÑOS METALÚRGICOS

El acero utilizado para la fabricación de rieles es altamente sensible a la temperatura, por lo que la acción del calor puede ocasionar defectos metalúrgicos indeseados. De aquí surge la necesidad de tomar todos los recaudos necesarios para evitar este tipo de daños durante las operaciones de transporte y manipuleo. En sentido, deberá evitarse:

- Presencia de calor, operaciones de soldadura o utilización de sopletes ya sea sobre los rieles o cerca de ellos.
- Cualquier tipo de contacto con arcos eléctricos que puedan provocar el paso de corrientes y salpicaduras de metal caliente.
- Abrasiones fuertes sobre los rieles.

PROTECCIÓN FRENTE A SUSTANCIAS PERJUDICIALES

La ocurrencia lenta y gradual de los fenómenos de oxidación y corrosión será inevitable en cualquier elemento de acero que no esté totalmente protegido. Los rieles no son la excepción del caso y este proceso es generalmente aceptado. Sin embargo, la acción de una corrosión puntual, rápida y aguda, puede ser sumamente peligrosa, por lo que será esencial tomar los siguientes recaudos:

- Evitar el contacto con sustancias perjudiciales.
- Evitar el estibado de materiales potencialmente perjudiciales cerca de los rieles, o sobre ellos.
- En el almacenamiento, las pilas deberán emplazarse sobre una base de buen drenaje y con material inerte.
- El almacenamiento de larga duración será permitido en sitios interiores.
- Se prohíbe cualquier operación de soldadura, utilización de sopletes u otra acción que provoque calor, sobre los rieles o cercano a ellos.

ESTIBADO Y ALMACENAMIENTO

PREPARACIÓN DE LA BASE

La estabilidad y seguridad de la pila estará supeditada enteramente a la calidad y características de la preparación de la base. Deberá estar nivelada y presentar una superficie plana y libre de proyecciones. En caso de que se adopte una base de tierra, esta deberá poseer un drenaje adecuado, estar uniformemente compactada, sin presencia de suelos sueltos o blandos, y compuesta por materiales inertes.

Los soportes de la base y los pallets podrán estar a una distancia máxima de 3,5 metros a lo largo de la longitud del riel. En particular, deberá tenerse especial cuidado en los extremos del riel, donde la distancia máxima entre soportes podrá ser de 1 metro.

Aquellos rieles que conformen la capa inferior de la pila deberán ser cuidadosamente alineados y deberá evitarse que exista superposición entre las extremidades de los rieles.



CAPAS SUPERIORES

En el montaje de la pila de rieles para el almacenamiento deberán seguirse las siguientes instrucciones:

- Se formarán pilas de rieles de igual longitud.
- Se separarán los rieles siguiendo algún criterio específico, tal como sus longitudes o perforaciones que eventualmente puedan tener.
Cuando esto no sea posible, por cuestiones de espacio por ejemplo, deberán ubicarse los rieles más cortos en las capas superiores de las pilas.
- En la estiba, no deberán disponerse capas cruzadas. Todas las capas de rieles tendrán una única dirección para una misma pila.
- Deberá garantizarse una correcta alineación vertical de los espaciadores en la totalidad de la pila de almacenamiento. Para ello, estos deberán ser emplazados en una posición idéntica por encima de la base soporte.
- La base soporte deberá ser materializada con un material duro (madera dura u hormigón).
- Las dimensiones de la sección de los espaciadores deberán ser:
 - 80 x 80 mm para bultos embalados en posición anidada
 - 50 x 80 mm mínimo para bultos embalados con rieles cabeza arriba, libres o sujetos.
- El peso máximo de las pilas estará dado en función de la sección del riel y las condiciones del suelo.
- Los espaciadores de madera deberán tener un espesor uniforme y adecuado. En general, su sección transversal será de 100 mm x 100 mm para garantizar la estabilidad de la pila y permitir el eslingado sin tironeo brusco.
- Cada capa sucesiva de rieles deberá ser de ancho constante, o bien decreciente.

RECOMENDACIONES PARA ALMACENAMIENTOS DE PERIODOS PROLONGADOS EN EL TIEMPO

La herrumbre provocada por el almacenamiento prolongado en el tiempo puede ser dañina para los rieles. Para evitar que esto suceda se delinearán las siguientes indicaciones:

- La separación entre los rieles deberá ser de al menos 50 mm (entre cada pie)
- La separación de cada capa deberá estar entre los 50 y 100 mm
- Se apilarán todos los rieles con una pendiente suave entre los extremos
- La pila de almacenamiento deberá estar alineada con la dirección del viento de manera tal que sea posible la ventilación a través de ella
- Los rieles deberán ser inspeccionados mensualmente para detectar cualquier ocurrencia de herrumbre
- Las corrosiones gruesas, que pueden haberse formado durante el transporte en buque, deberán ser removidas antes de que los rieles sean apilados para el almacenamiento
- En el caso de utilizarse aceite de linaza para proteger a los rieles frente a la corrosión, la superficie superior de la pila deberá estar protegida de manera permanente.



TÉCNICAS DE MANIPULEO, ELEVACIÓN Y ESLINGADO

Cualquiera de las técnicas reconocidas de elevación, manipuleo y eslingado podrá ser adoptada siempre que se tomen los recaudos necesarios para no dañar a los rieles.

PRINCIPIOS BÁSICOS

El uso de técnicas apropiadas de manipuleo y eslingado será esencial para minimizar el riesgo de daños de los rieles. Tanto la rectitud del riel, como la calidad de su superficie, son aspectos particularmente sensibles a ser dañados durante estas operaciones. Para evitar su ocurrencia, se deberá:

1. Prohibir el eslingado desde un solo punto. Esta práctica puede ocasionar riesgos de flexión del riel y daños de en superficie. Además, puede significar un peligro para el personal.
2. Materializar dos (o más) puntos de eslingado. Para las barras que posean longitudes menores o igual a los 18 metros, se admitirán dos puntos de eslingado. Para longitudes mayores, serán necesario materializar tres puntos de eslingado.
3. Utilizar vigas elevadoras sujetas con lingas, abrazadera o cualquier otro dispositivo de elevación de longitud uniforme que asegure que los rieles se mantengan horizontales y rectos.
4. Evitar que los extremos de los rieles queden con salientes prolongadas en voladizo. Cuando estos voladizos sean excesivos, se podrán generar tensiones elevadas y deformaciones permanentes en los rieles.

ESLINGADO

Para la aplicación de este sistema, deberá tenerse especial cuidado en que las eslingas no provoquen daños de superficie ni hendiduras en los rieles.

En cuanto al tipo de eslinga, no será posible el uso de aquellas formadas por cadenas de eslabón redondo. Por lo contrario, se permitirá el uso de cables de alambre duro, siempre y cuando estén cubiertos por vainas de protección. Se recomienda el uso de flejes de tela, como los de polipropileno, agregado algún tipo de protección en los puntos de contacto entre la eslinga y el riel. En especial, para proteger la zona del patín del riel. También se permitirá el uso cables de alambre trenzado.

En el caso que, durante la operación de manipuleo, el apoyo de los rieles sea proclive a incurrir en una superposición de extremidades respecto a otra pila de rieles ya apoyada, el bulto deberá ser emplazado a una corta distancia de la pila existente.

Luego, cada riel deberá ser trasladado individualmente y con suma precisión a la pila existente.

Deberá emplearse una suficiente cantidad de tacos de madera (100 mm x 100 mm), de manera que, durante la operación de eslingado, se facilite la extracción de rieles sin tironeo brusco, lo que implica un riesgo significativo para los daños superficie e, inclusive, es riesgoso para el personal.

Para cualquier operación de manipuleo que se realice con elevadores, las zonas de contacto con los rieles estarán protegidas en todo momento y se tendrá especial cuidado en que no golpeen ni raspen las barras durante la operación. Su altura será tal que no exceda la de los tacos espaciadores de madera. Además, deberán ser marcados de manera tal que los bultos de rieles no se ubiquen en las proximidades de su extremo.



La cantidad de elevadores a utilizar estará dada fundamentalmente en función de la longitud de los rieles. Para aquellos rieles de longitudes iguales o menores a los 12 metros, podrá utilizarse un solo elevador. Cuando la longitud de los rieles sea mayor de doce (12) metros, pero menores o iguales a los veinticinco (25) metros, serán necesarios dos elevadores como mínimo. Estará prohibida la aplicación de este sistema para largos de rieles mayores.

La superficie por la que los elevadores circulen, deberá estar nivelada y libre de ondulaciones. En el caso de que la maquinaria circule a través de lugares donde previamente hubo emplazado capas de rieles esta deberá operar sobre una placa de rodamiento.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por barra de 18 m transportada y acopiada en Obrador (un).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.4.2 RETIRO, RECEPCIÓN, TRASLADO Y ACOPIO DE DURMIENTES DE HORMIGÓN PRETENSADO MONOBLOCK

ALCANCE

La presente especificación define las prescripciones relativas a la calidad y condiciones de acopio, manipuleo y transporte de los durmientes tipo monoblock de hormigón pretensado para vía corrida.

DESCRIPCIÓN

Los durmientes a proveer deberán cumplir con las siguientes características, estipuladas para norma IRAM 1609-1 y reglamento CIRSOC 201-2005:

- Trocha: 1000 mm
- Densidad: 1540 durmientes por km.
- Inclinación de las hileras de los rieles 1:40.
- Riel de diseño: 54E1.
- Resistencia característica mínima del hormigón: 50 MPa a 28 días.
- Estado de carga requerido:
 - TCI = 50
 - Velocidad = 90 km/h
 - Carga por eje = 22 ton

Los durmientes incluirán juegos de fijaciones para durmientes de hormigón pretensado del tipo W21 o W14, utilizándose dos sets (un conjunto) por durmiente.



La fijación será doblemente elástica para vías con riel largo soldado y cumplirán con las normas de reconocimiento. Cada conjunto de fijaciones estará compuesto por los siguientes elementos:

- 2 tirafondos del tipo SS35.
- 2 clepes elásticos SKI 14 o SKI 21.
- 2 placas acodadas.
- 1 pad de fijación.

El sistema de fijación será apto para satisfacer sus funciones bajo condiciones de servicio normal, en vía corrida y con durmientes de hormigón apoyados sobre balasto de piedra partida. Sus principales características de desempeño son las siguientes:

- Fijar los rieles a los durmientes proporcionándole la estabilidad vertical y lateral necesaria
- Mantener la trocha de la vía, teniendo posibilidad de efectuar variaciones o transiciones en la misma
- Transmitir los esfuerzos dinámicos producidos por el material rodante, a la estructura de la vía
- Impedir el movimiento longitudinal de los rieles sobre los durmientes
- Absorber parte de las vibraciones producidas por el material rodante
- Poseer resistencia mecánica y mantener su elasticidad durante su vida útil.
- Ser de operación simple, que pueda ser reemplazada en sitio por un solo hombre no especializado, con herramientas de mano.
- Ser fácilmente identificable y no susceptible de ser instalado en forma incorrecta. Todos los elementos estarán a la vista para facilitar la supervisión de rutina, sin necesidad de tener que ser desmantelados para su supervisión.
- Ser del tipo autoajustable que garantice una carga constante sobre el riel, la que será mantenida estable con una vida útil no inferior a 10 años.
- Poseer una resistencia mecánica y conferir adecuada elasticidad durante su vida útil.
- Los elementos estarán sometidos a flexión y tracción combinadas y en forma alternativa.

ACOPIO, MANIPULEO Y TRANSPORTE

Para el acopio y traslado de los durmientes de hormigón pretensado deberá cumplirse con la NORMA TÉCNICA "NORMAS TÉCNICAS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y RENOVACIÓN DE VÍAS".

El manipuleo y transporte de los durmientes de hormigón pretensado debe realizarse con la debida precaución a fin de evitar su deterioro, contando con los equipos y herramientas adecuadas para estas operaciones. La colocación de los durmientes de hormigón pretensado, y todas las operaciones de manipuleo que ello implique, se realizará con equipos y procedimientos aprobados por la Inspección de Obra.

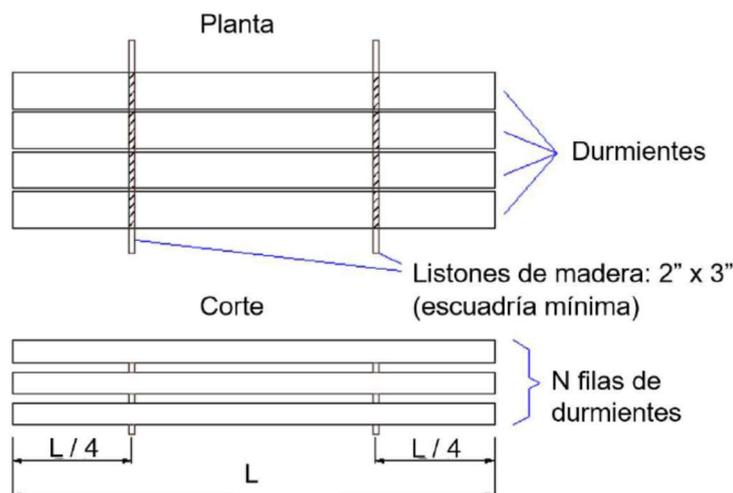
Su manipuleo se realizará con eslingas de nylon, de ancho y resistencia adecuada, con el fin de evitar concentración de tensiones que puedan ocasionar daños en los durmientes. Choques, sacudones, balanceos y otras operaciones que dañen los durmientes son prohibidas en el transporte, carga y descarga, disposición y uso.

La colocación a mano debe ser excepcional y por razones fundadas. En el caso de movimiento a mano, se puede emplear una tenaza de tipo análogo al tipo de tenaza empleada para los durmientes de madera, tomándolos por debajo, evitando agarrarlos con las puntas de las tenazas.

Durante el acopio, los durmientes serán estibados en posición horizontal, con el apoyo del riel hacia arriba, en pilas de diez (10) superpuestos como máximo. Con interposición entre cada camada de durmientes se colocarán suplementos de madera blanda de sección no menor a 2" x 3", de manera tal que permita el ingreso de horquillas para su manipuleo sin dañar los durmientes. Tacos idénticos deben ser empleados en la carga sobre el medio de transporte a obra, si varias camadas de durmientes deben quedar superpuestas.

Las superficies de acopio serán planas, limpias y con adecuado drenaje. El suelo deberá estar compactado y consolidado de manera que se eviten la ocurrencia de hundimientos o deformaciones debidos a la carga del material.

El esquema de apilado será el que se grafica seguidamente:



COLOCACIÓN

En ningún caso podrán colocarse en vía aquellos durmientes que exhiban daños en la zona de apoyo del riel, que presenten armaduras expuestas, pérdidas excesivas de recubrimiento o descaramientos excesivos. Toda vez que los durmientes presenten suciedad, o cualquier tipo de obstrucción en el inserto plástico de la fijación, deberá limpiarse previo a la introducción del tirafondo.

Los tirafondos correspondientes al sistema de fijaciones deberán ajustarse conforme a lo especificado por el manual del usuario recomendado por el proveedor del sistema. El equipamiento utilizado para realizar el ajuste de las fijaciones deberá estar debidamente calibrado y su registro deberá ser contrastado con una llave torquimétrica manual, también calibrada, con una frecuencia de 1 (uno) control cada 500 (quinientos) metros de vía.



NORMATIVA DE REFERENCIA

Los durmientes de hormigón pretensado cumplirán en un todo con las Normas: Norma IRAM 1609/1 o serie UNE 13230, Norma ALAF N° 5-022, Norma Brasileira ABNT NBR 11709.

Los durmientes deben contar con el plan de inspección y ensayos de SOFSE aprobados. Se adjunta en el Anexo correspondiente

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por unidad de medida (Un) de durmientes.

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.4.3 RETIRO, RECEPCIÓN, TRASLADO Y ACOPIO DE FIJACIONES VOSSLOH W14 O W21 PARA DURMIENTES DE HORMIGÓN

DESCRIPCIÓN

Los juegos de fijaciones para durmientes de hormigón provistos por SOF S.E. en un lugar a designar dentro de un radio máximo de 100km, serán del tipo W21 o W14, utilizándose dos sets (un conjunto) por durmiente.

La fijación será doblemente elástica para vías con riel largo soldado y cumplirán con las normas de reconocimiento. Cada set de fijaciones estará compuesto por los siguientes elementos:

- 2 tirafondos del tipo SS35.
- 2 clepes elásticos Skl 14 o Skl 21.
- 2 placas acodadas.
- 1 pad de fijación.

El sistema de fijación será apto para satisfacer sus funciones bajo condiciones de servicio normal, en vía corrida y con durmientes de hormigón apoyados sobre balasto de piedra partida. Sus principales características de desempeño son las siguientes:

- Fijar los rieles a los durmientes proporcionándole la estabilidad vertical y lateral necesaria
- Mantener la trocha de la vía, teniendo posibilidad de efectuar variaciones o transiciones en la misma
- Transmitir los esfuerzos dinámicos producidos por el material rodante, a la estructura de la vía
- Impedir el movimiento longitudinal de los rieles sobre los durmientes
- Absorber parte de las vibraciones producidas por el material rodante
- Poseer resistencia mecánica y mantener su elasticidad durante su vida útil.
- Ser de operación simple, que pueda ser reemplazada en sitio por un solo hombre no especializado, con herramientas de mano.



- Ser fácilmente identificable y no susceptible de ser instalado en forma incorrecta. Todos los elementos estarán a la vista para facilitar la supervisión de rutina, sin necesidad de tener que ser desmantelados para su supervisión.
- Ser del tipo autoajustable que garantice una carga constante sobre el riel, la que será mantenida estable con una vida útil no inferior a 10 años.
- Poseer una resistencia mecánica y conferir adecuada elasticidad durante su vida útil.
- Los elementos estarán sometidos a flexión y tracción combinadas y en forma alternativa.

EMPAQUETADO, ESTIBADO Y ALMACENAMIENTO

Cada uno de los elementos componentes del set de fijaciones estará empaquetado de manera diferenciada según las características que se describen a continuación:

- Clepes
 - Material de embalaje: madera.
 - Cantidad de piezas por caja: 1500.
 - Dimensiones de la caja (LxPxA, en mm): 1130*830*1050.
 - Peso neto: 855 kg.
 - Peso bruto: 930 Kg.
- Tirafondos
 - Material de embalaje: madera.
 - Dimensiones de la caja (LxPxA, en mm): 1110*810*570.
 - Cantidad de piezas por caja: 1300.
 - Peso neto: 875 kg.
 - Peso bruto: 928 Kg.
- Placa acodada
 - Material de embalaje: cartón.
 - Dimensiones de la caja (LxPxA, en mm): 1100*800*980.
 - Cantidad de piezas por caja: 1600.
 - Peso neto: 272 kg.
 - Peso bruto: 291 Kg.
- Almohadilla elástica
 - Material de embalaje: cartón.
 - Dimensiones de la caja (LxPxA, en mm): 1200*800*950.
 - Cantidad de piezas por caja: 4480.
 - Peso neto: 575 kg.
 - Peso bruto: 590 Kg.

Se admitirá a lo sumo dos hileras apiladas. Los paquetes de almohadillas elásticas y de placas acodadas no admitirán paquetes de tirafondos o clepes en sus hileras superiores.

El almacenamiento de las fijaciones deberá materializarse de modo tal que los paquetes, abiertos o aún cerrados, no queden expuestos de manera directa a la intemperie.

Cualquier cambio en las características del empaquetado será informado con anterioridad a la Contratista.



MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, su unidad de medición será el CONJUNTO (CJTO)

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.4.4 RETIRO, RECEPCIÓN, TRASLADO Y ACOPIO DE BALASTO A1

La Piedra Balasto a proveer por SOFSE, responderá a las especificaciones técnicas definidas en la norma FA 7.040, Balasto Grado "A", específicamente en todo lo referido a balasto Grado A-1 y sus modificatorias aquí agregadas.

El balasto no contendrá fragmentos de: madera, materia orgánica, metales, plásticos, ni de materiales tixotrópicos, expansivos, solubles o combustibles.

El material provendrá de roca granítica de cantera no fluvial, y será piedra partida con forma poliédrica de aristas vivas; la granulometría será de 30 a 50 mm para capa de bateado.

Si no fuera posible efectuar el pesaje de la piedra, se cubicará el material cargado sobre camión o vagón, estableciéndose un peso específico comprendido entre 1,5 tn/m³ a 1,6 tn/m³.

ACOPIO Y MANIPULEO

Todas las operaciones de manipuleo deberán minimizar la rotura o caída excesiva de material en altura y se deberá limitar al mínimo el paso de vehículos y maquinas por encima de las pilas de material.

Se tomarán todos los recaudos necesarios para evitar la segregación o contaminación del material con suelo, sustancias orgánicas o polvo.

La Contratista deberá realizar la carga y transporte del material desde el sector de acopio hasta el frente de trabajo, sea por transporte carretero o con el Tren de Trabajo previsto en el Art 22°.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por toneladas (t) de balasto grado A1.

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.



21.5 MATERIALES PROVISTOS POR LA CONTRATISTA

A continuación, se detallan especificaciones de aquellos materiales principales a ser provistos por la Contratista. No obstante, la Contratista deberá proveer todo aquel otro material necesario para dar cumplimiento con el alcance previsto en el presente pliego.

21.5.1 GEOTEXTIL DEL TIPO "NO TEJIDO" PESADO (400 GR/M2)

El geotextil a proveer por la CONTRATISTA, serán válidos los lineamientos dados en NOT GVO(V) 001: "Noticia técnica sobre geotextiles".

Las características geométricas serán las ofrecidas según el catálogo del fabricante en cuanto al largo y el ancho, admitiéndose las siguientes tolerancias:

- **ancho:** (+/-) 2 cm
- **largo:** + 2% - 0%

La Contratista notificará a la Inspección de Obra, previo a la colocación del citado material, el tipo y marca a utilizar, como también las características técnicas del mismo.

El geotextil será del tipo "No tejido" y sus fibras compuestas por cadenas largas (ya sea de poliéster, polipropileno, etc.).

Deberán ser inertes a los productos químicos comúnmente encontrados (ya sean ácidos o alcalinos). Hay que tener en cuenta que los geotextiles compuestos por polipropileno son atacados por terrenos alcalinos.

Deberá ser resistente a los rayos ultravioletas, putrefacciones, insectos y roedores.

Deberán estar exentos a simple vista de agujeros y/o acumulaciones excesivas de fibras soldadas.

Los requerimientos mínimos que deberá cumplir se listan en la siguiente tabla:

Propiedad	Norma ASTM-D	Requerimientos mínimos
Resistencia GRAB (kg)	4632	140
Elongación al fallo (%)	4632	50
Resistencia al punzonamiento (kg)	4833	70
Resistencia al Desgarro (kg)	4533	55
Permeabilidad Normal (cm/seg)	4491	0,2
Permisividad (seg ⁻¹)	4491	1
Resistencia UV (%)	4355	70
Tamaño de abertura aparente (A.O.S.)		
Máxima (mm)		70
Mínima (mm)	4751	<0,22

**NORMATIVA DE REFERENCIA**

El manto geotextil cumplirá en un todo con las Normas: IRAM FA 7067 "Geotextil (no tejido) para el saneamiento de las plataformas ferroviarias", ASTM D4873, NOT GVO(V) 001: "Noticia técnica sobre geotextiles" y otras normas existentes.

ENSAYOS

Los geosintéticos serán ensayados en laboratorios externos, en un todo de acuerdo a ASTM D4873.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por metro cuadrado (m2).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

**21.5.2 DUERMIENTES DE QUEBRACHO (incluye
fijaciones)**

La contratista deberá proveer durmientes de madera para la renovación de vía en coincidencia con el cruce vehicular. Asimismo serán utilizados en los tramos donde deba colocarse contrarriel (donde la separación máxima entre durmientes de madera será de 62 cm y serán de 24 cm de ancho, 15 cm de alto y 2 m de longitud) de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 21.5.3 y el Proyecto ejecutivo.

Los durmientes serán de quebracho colorado, deberán entallarse, agujerearse y abocardarse por medios mecánicos, contemplando las características de las fijaciones de los rieles producidos para la cama de rieles, en conformidad con las normas IRAM-FA L 95-57 de Noviembre de 1970 y FA 7025.

La Contratista deberá proveer todo aquel otro material necesario para dar cumplimiento con el alcance previsto en el presente pliego.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, su unidad de medición será la UNIDAD (UN)

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.



21.5.3 CONTRARIEL

Comprende la provisión y colocación de riel de 49,61 kg/m (100 Lbs/yd) a ser implementado en los tramos cuyo radio de curvatura sea inferior a 150 mts y de acuerdo a lo determinado en Proyecto ejecutivo aprobado por la Inspección de SOFSE.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, su unidad de medición será el metro lineal (ml)

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.6 RENOVACIÓN DE VÍA

21.6.1 LIMPIEZA DEL TERRENO

Este trabajo comprende el desbosque, destronque, y limpieza del terreno dentro de los límites de la zona de vía de todas las superficies que lo requieran, zonas de préstamos para extracción de materiales, cauces de cursos de agua que se encuentren dentro de la traza y las áreas que puedan ser destinadas a la construcción.

En los tramos de vía principal, el ancho será de 8 m hacia ambos lados de los ejes de las vías a renovar, pudiendo ser de mayor extensión en todo otro sector donde a criterio de la Inspección de Obra fuese necesario.

También deberá realizarse la limpieza y desmalezado en los pasos a nivel dentro del rombo de visibilidad, según Resolución SETOP 7/81 "NORMAS PARA CRUCES ENTRE CAMINOS Y VÍAS", y en el sistema de desagües y drenajes de la vía.

Asimismo, dentro de la zona de obras, en los lugares en que el suelo se halle cubierto por la vegetación natural, el Contratista extremará las precauciones para evitar que la instalación de los campamentos produzca daños a la misma o perjuicios al tránsito. La instalación de campamentos y el movimiento de las máquinas durante la ejecución de los trabajos se deberán efectuar únicamente en las zonas en que lo autorice la Inspección de Obra.

Antes de iniciar trabajo alguno de movimiento de suelos, los troncos, los árboles y arbustos que señale la Inspección de Obra, se extraerán con sus raíces hasta una profundidad que asegure su extirpación total.

En los taludes de suelos fácilmente erosionables se procurará especialmente preservar las cubiertas de césped.

Los residuos producidos del deshierbe y desmalezado serán apilados y trasladados hasta el lugar donde serán cargados sobre camión y retirados fuera de los terrenos del Ferrocarril, antes de transcurridas las 48 hs. de efectuados los trabajos.

Estará incluida en este ítem, la remoción de los escombros, basura, chatarra, alambrados, cercos, postes telegráficos en desuso y que interfieren en el normal desarrollo de las actividades de renovación, placas kilométricas que no cumplan su función, pircas y cualquier otro objeto indeseado, a criterio de la Inspección de Obra, existente dentro de la zona de vía.



El material metálico suelto existente a lo largo de la vía, como ser material chico de la misma o desprendimientos del material rodante, serán trasladados al obrador.

Asimismo, está incluido en este ítem la eliminación de hormigueros ubicados sobre el terraplén o aquellos que la Inspección de Obra considere adecuado remover, como así también, mantener su erradicación hasta la recepción provisoria de la obra.

El La Contratista será responsable único por los daños que dichas operaciones puedan ocasionar a terceros.

Los árboles y plantas existentes fuera de los límites de las excavaciones, terraplenes y caminos de servicio a practicar, no podrán cortarse sin autorización u orden expresa de la Inspección de Obra. Será por cuenta de la Contratista el cuidado de los árboles y plantas que deban quedar en su sitio, el que tomará las providencias necesarias para la conservación de los mismos.

La tarea incluye el traslado de los residuos para su disposición final, incluidos aquellos catalogados como residuos peligrosos. La zona así tratada deberá mantenerse limpia durante todo el periodo de obra, debiendo la Contratista efectuar los cortes de pasto y malezas que sean necesarios para lograr tal fin.

Se deberá efectuar la operación comprendida en este ítem al comienzo de la obra y cada 3 meses entre los meses de mayo y octubre y una vez por mes en los meses restantes.

Toda excavación resultante de la remoción de árboles, arbustos, troncos, raíces y demás vegetación, será rellenada con material apto, el cual deberá apisonarse hasta obtener un grado de compactación no menor que la del terreno adyacente. Este trabajo no será necesario en las superficies que deban ser excavadas con posterioridad para la ejecución de desmontes, préstamos, zanjas, etc.

Queda absolutamente prohibida la incineración de cualquier tipo de residuo.

Los residuos que deban ser retirados de la zona ferroviaria, serán colocados en bolsas plásticas tipo consorcio, las que serán provistas por el Contratista en la cantidad que sea necesaria.

El tratamiento del material producido será similar al del producido de desmalezado, el cual será retirado fuera de la zona del Ferrocarril dentro de las 48 hs. de efectuados los trabajos, sin causar daños y perjuicios a las instalaciones o al personal, procediendo a ser transportado y depositado en zonas habilitadas para tal fin.

La limpieza de la zona ferroviaria debe ser mantenida por la Contratista durante todo el tiempo que dure la obra, aun cuando se trate de residuos arrojados desde las formaciones, luego de la limpieza inicial.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

La superficie sometida a los trabajos que describe esta especificación, se medirá en forma global (GI).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.6.2 REUBICACIÓN DE INTERFERENCIAS

La Contratista deberá reubicar y/o adecuar todas las líneas de conducción de energía eléctrica, telefónica, telegráfica o de cualquier otro origen o uso y conducciones de gases o líquidos afecten el desarrollo de las obras.

En todos los casos se deberán tomar todos los recaudos necesarios para no interrumpir o hacerlo en mínima medida, el suministro o servicio que prestan dichas instalaciones.



La Contratista deberá gestionar y obtener las autorizaciones y/o conformidades necesarias para cada caso de las empresas, entes, o reparticiones propietarias de las líneas afectadas, antes de proceder a su adecuación. Deberá cumplirse con las “Normas para las conducciones eléctricas que cruzan o corren paralelas al Ferrocarril” y la “NT GVO (OA) N°3 Normas para la Ocupación de la Propiedad Ferroviaria o desvíos particulares con Conductos Subterráneos o Aéreos para Líquidos o Gases” del Catálogo de Normas de Vía y Obras de la Normativa Ferroviaria de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y todas otras prescripciones, normas y/o reglamentos que el Comitente, considere tengan vigencia al respecto en el momento de la ejecución de éstos trabajos y obtener la aprobación respectiva. Para estas gestiones, la Contratista contará con el aval correspondiente del Comitente, y remitirá toda la documentación necesaria para realizar la presentación correspondiente ante la CNRT.

Cuando la índole de las tareas a realizar así lo aconseje, la Contratista gestionará la ejecución de estos trabajos por intermedio de los organismos o empresas correspondientes, siendo a su cargo los gastos que se ocasionaren.

En cualquier caso, los trámites correspondientes deberán comenzarse con la anticipación suficiente, ya que no se reconocerá atraso alguno por este motivo.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán en forma global (GI).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.6.3 CONFORMACIÓN DE LA NUEVA SUPERESTRUCTURA DE VÍA

Todo el asiento de la nueva superestructura de vía deberá estar en un todo de acuerdo a la especificación de perfil tipo, las normas de diseño y el proyecto ejecutivo.

Sobre la intervención del sub balasto, terraplenes, cuñas de aproximación, obras de arte, suelos mejorados, pasos a nivel, excavaciones y demás tareas demandadas se actuará con equipo vial apropiado en cantidad y calidad para cada frente, anticipando todas aquellas subtareas que la Inspección de Obra autorice para no afectar las ventanas de trabajo.

21.6.3.1 CONFORMACIÓN Y PERFILADO DE LA PLATAFORMA

En este caso se deberá conformar la plataforma con la geometría indicada en proyecto, verificando en todos los casos la resistencia, estabilidad y durabilidad para las condiciones de diseño, luego se deberá hacer una pasada con rodillo.

Todo el asiento de la nueva superestructura de vía deberá estar en un todo de acuerdo a la especificación de perfil tipo, las normas de diseño y el proyecto ejecutivo.

Se deberá determinar para cada sector el cálculo de la capacidad portante de la vía y la rigidez del paquete estructural. En aquellos casos que no se verifique para las cargas de diseño estipuladas, se deberá en primer lugar, mejorar el diseño planialtimétrico, y de ser imposible se deberá aplicar una solución de forma tal que se garanticen estándares



adecuados. Estos tramos particulares deberán ser vinculados con secciones de transición evitando variar el módulo de rigidez de la vía de forma brusca.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por metro (m).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.6.3.2 CONFORMACIÓN Y PERFILADO DE LA PLATAFORMA CON SUELO MEJORADO

Esta especificación se refiere al tratamiento con cal o con productos químicos de una o más capas de la plataforma existente, terraplenes, terreno natural, etc.

SUELO MEJORADO CON CAL

El mismo comprende las operaciones de escarificado, pulverización, adición de cal, mezclado, riego y compactación del material a la densidad requerida.

El lugar donde se aplicará el suelo mejorado con cal será indicado por la Inspección de Obra o será el que surja del cálculo de la capacidad portante de la vía.

Antes de comenzar cualquier tratamiento con cal, la capa a ser tratada deberá ser conformada para alcanzar una vez terminada, las cotas establecidas en los planos o establecidas por la Inspección de Obra. Luego el suelo será escarificado en la profundidad y anchos establecidos y se eliminarán todos los materiales perjudiciales como terrones, raíces, tepes, etc.

La aplicación de la cal en el suelo será realizada mediante la aplicación de cal en polvo.

En ambos casos la Contratista tomará todos los recaudos necesarios para evitar pérdidas de cal por acción del viento y asegurar una distribución uniforme de la misma.

Será responsabilidad de la Contratista regular la secuencia de su trabajo y aplicar la cantidad de cal indicada para alcanzar las exigencias indicadas en esta especificación.

Verificará asimismo que las constantes físicas y granulometría obtenidas antes de la compactación de la capa se correspondan con los valores de laboratorio para el porcentaje de cal indicado.

La Inspección de Obra verificará que el suelo antes de su compactación posea las características en cuanto a constantes físicas y granulometría, concordantes con los valores de laboratorio para ese tipo de suelo y el porcentaje de cal indicado.

La compactación de la mezcla de suelo cal se realizará hasta obtener como mínimo el 100% de la densidad máxima obtenida con el ensayo descrito en la Norma VN-E-5-93 bajo el título Ensayo N° 1.



Este ensayo deberá realizarse sobre muestras extraídas de la plataforma de la vía con la adición de cal y antes de su compactación.

La capa tratada con cal deberá ser conservada hasta el momento en que sea cubierta por la capa inmediata superior.

Si por cualquier motivo existieran zonas sueltas o inestables estas deberán ser reacondicionadas y recompactadas de acuerdo a lo establecido en esta especificación a exclusivo costo del Contratista.

SUELO MEJORADO CON PRODUCTOS QUÍMICOS

El oferente podrá reemplazar la subbase de suelo cal por un suelo seleccionado estabilizado con aditivos superestabilizadores de suelos plásticos y friables (productos homologados por la DNV).

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por metro (m).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

Los trabajos de CONFORMACIÓN Y PERFILADO DE LA NUEVA SUBRASANTE deberán incluir la ejecución de las cuñas de aproximación o transición de rigideces de manera tal que asegure un comportamiento elástico progresivo, sin abruptas discontinuidades en la infraestructura de vía, que terminen por deteriorar la calidad de la circulación.

Las transiciones de rigideces son estructuras que deberán materializarse en todos los sitios en que exista una variación de la rigidez de la vía de acuerdo a las propiedades de la combinación plataforma-perfil de diseño en forma sustancial y en todas las obras de arte como ser viaductos, alcantarillas, pasos a nivel, túneles, etcétera.

21.6.3.3 CONFORMACIÓN Y PERFILADO DE LA PLATAFORMA CON MATERIAL QUIMICO ESTABILIZADOR

A continuación del rebaje hasta la subrasante, la nivelación y compactación de la misma, se procederá a la colocación del estabilizador de suelo con producto sulfonado de petróleo modificado, de acuerdo con las características del terreno. Para determinar el estabilizador a colocar y su dosificación es necesario realizar un estudio del suelo y una difracción por rayos X.

El estabilizador de suelo será provisto por LA CONTRATISTA y colocado sobre todo el ancho de vía, según PROYECTO EJECUTIVO a realizar por misma.



El estabilizador de suelo se deberá extender directamente sobre la superficie preparada, el mismo ayuda en la compactación y estabilización del suelo. Se aplica generalmente en capas de 150 mm de espesor.

Hay que escarificar hasta una profundidad de 150 mm (o la que se determine por proyecto), disquear y/o usar un rotovator para desmenuzar los terrones de tierra al tiempo que se pulveriza la solución sobre la capa superficial. Se debe regar únicamente dentro de los límites del área a tratar. Evitar regar dos veces la misma área ("solapado").

Luego de aplicado el producto estabilizante se realizará el mezclado mediante pasadas de rastra de disco, y una vez obtenido el grado de humedad adecuado para la compactación de la mezcla se realizará el perfilado de la misma.

La compactación de la mezcla se realizará hasta obtener las exigencias establecidas para la capa a tratar.

La compactación de la mezcla se realizará de acuerdo a las exigencias establecidas en la Sección BV. Compactación especial del Pliego de Especificaciones Técnicas Generales Edición 1998 de la DNV.

Se deberá almacenar bajo techo para evitar la acción del sol en los bidones o tambores plásticos.

No hay limitación de temperatura ambiente para la aplicación del método con estabilizador químico, salvo la congelación del agua de riego.

La CONTRATISTA notificará a la Inspección de Obra, previo a la colocación del citado material, el tipo y marca a utilizar, como también las características técnicas del mismo.

El estabilizador de suelo se ubicará entre la plataforma y el balasto con el objetivo de cumplir la función de separación, es decir evitar la migración y el mezclado de materiales de las diferentes capas.

A su vez, se debe asegurar un espesor mínimo de balasto de 30cm entre el estabilizador de suelo y la cara inferior del durmiente.

EQUIPAMIENTO NECESARIO PARA EL MOVIMIENTO DE SUELO PARA LA COLOCACIÓN DEL ESTABILIZADOR DE SUELO

- Motoniveladora Ripper Trasero.
- Rastra de Discos 26" / 28" pesada vial de no más 2,50m. de ancho de corte con Tractor de 100 hp
- Compactador automotriz de Rodillo Pata de Cabra Vibrante
- Compactador automotriz de Rodillo Liso Vibrante
- Rodillo neumático pesado
- Tanque regador de 10.000 lt. Con llave de corte rápido
- Eficiente abastecimiento de agua

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN



Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por metro lineal (ml).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.6.3.4 INCORPORACIÓN DE GEOTEXTIL DEL TIPO "NO TEJIDO" PESADO (400 GR/M2)

A continuación del rebaje hasta la subrasante, la nivelación y compactación de la misma, se procederá a la colocación del manto geotextil no tejido (400 gr/m²) y de acuerdo con las características del terreno.

El geotextil será colocado sobre todo el ancho de vía, según PROYECTO EJECUTIVO a realizar por LA CONTRATISTA.

El geotextil se deberá extender en la dirección de avance de la construcción, directamente sobre la superficie preparada, sin arrugas o dobleces. Si es necesario colocar rollos adyacentes de geotextil, estos se deberán traslapar, o unir mediante la realización de una costura. El traslapo mínimo será de sesenta centímetros (60 cm).

El extendido de la capa se realizará de tal forma que los equipos de extensión y compactación no circulen en ningún momento sobre la superficie del geotextil. El sentido de avance de la maquinaria de extensión de la capa superior se realizará de tal forma que no afecte al solape de las capas de geotextil.

Se tendrá especial cuidado en el manipuleo durante el despliegue, para que el material no esté expuesto a la luz.

Serán válidos los lineamientos dados en NOT GVO(V) 001: "Noticia técnica sobre geotextiles".

El geotextil se ubicará entre la plataforma y el balasto con el objetivo de cumplir la función de separación, es decir evitar la migración y el mezclado de materiales de las diferentes capas, y a su vez permitir la libre circulación de agua.

A su vez, se debe asegurar un espesor mínimo de balasto de 30 cm entre el geotextil y la cara inferior del durmiente, para que el geotextil cumpla correctamente su función.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por metro cuadrado (m2).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.6.4 CONSTRUCCIÓN DE VÍA

CARACTERÍSTICA DE LA INFRAESTRUCTURA DE VÍA NUEVA

El armado de la nueva vía se hará con rieles de 54,77 kg/m de perfil UIC 54 E1 de barras de



18 metros conformando Riel Largo Soldado, sobre durmientes monoblock de hormigón pretensado de a razón de 1540 Durmientes /Km.

La fijación de los rieles al durmiente será doblemente elástica del tipo W14 o W21, compuesta por 4 tirafondos del tipo SS35, 4 clepes elásticos Skl 14 o Skl 21, 4 placas acodadas y 2 pad de fijación, por cada durmiente. Se respetará la trocha de 1000 mm.

La nueva estructura de vía se apoyará sobre una cama de balasto de piedra granítica partida de 30 cm, según Norma F.A. 7040 de calibre 30/50 mm, entre el plano de formación y la cara inferior del durmiente en correspondencia con el riel más bajo, por otra parte, se colocará un manto geotextil del tipo pesado según lo especificado en la presente documentación.

La Contratista antes de comenzar los trabajos, deberá efectuar el proyecto de la obra ajustado a lo especificado en el presente Pliego y obtener la conformidad de la Inspección de obra.

La Contratista deberá disponer en obra de los equipos necesarios para ejecutar los trabajos conforme a las exigencias de calidad especificadas en tipo y cantidad suficiente para cumplir con el plan de trabajo.

La Contratista deberá contar con un tren de trabajo dimensionado según las tareas exigidas, así como equipo mecanizado pesado.

Tren de trabajo:

- Locomotora: una (1) con una potencia al gancho superior a los 1500 HP y capacidad de frenado para toda la formación que conforma el tren de trabajo.
- Vagones tolva: mínimo cinco (5) con una capacidad mayor a los 20 m3, debiendo tener freno por lo menos el 50 % de ellos.
- Vagones playos: cuatro (4) debiendo tener freno por lo menos el 50 % de ellos.
- Vagones borde bajo: cuatro (4) debiendo tener freno por lo menos el 50 % de ellos.

Equipo mecanizado pesado:

- Bateadora alineadora niveladora: una (1).
- Reguladora y perfiladora de balasto: una (1).

21.6.4.1 Balastado

Se deberá descargar y desparramar sobre el manto geotextil piedra balasto (según especificaciones FA 7040 – Grado A1) para levantar y tapar la vía, de acuerdo al perfil transversal de la misma. La capa de balasto tendrá un espesor mínimo de 30 cm por debajo del nivel inferior de los durmientes.

En las vías que sufran un levante respecto de su nivel actual deberán efectuarse las rampas de acompañamiento necesarias con una pendiente de hasta un 3‰ a cada lado.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN



Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por tonelada de balasto (t) y se certificarán en el ítem Descarga de piedra balasto sobre vía.

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.6.4.2 ARMADO DE TRAMOS (INCLUYE MATERIALES PROVISTO POR SOFSE)

Para el armado de los tramos de vía nueva la Contratista deberá presentar la metodología de trabajo a la Inspección de Obra para su aprobación. Deberá incluir una memoria descriptiva de las tareas a desarrollar, detallando horarios de trabajo, equipos, herramientas y personal involucrado.

El traslado o colocación de los tramos (dependiendo de la metodología de trabajo) al lugar de colocación se efectuará mediante equipos aprobados por la Inspección de Obra para tales fines.

Cuando fuese necesario, ya sea por motivos de liberación de gálibo o bien para lograr la correcta adecuación a la vía, se deberá realizar la demolición y reconstrucción del borde de andenes, conforme a lo que se indique en el proyecto ejecutivo. Dichas tareas se encuentran incluidas dentro del presente subítem y no corresponde pago adicional.

DISPOSITIVOS DE DILATACIÓN Y APARATOS DE DILATACIÓN

Cuando corresponda el RLS se unirá a la vía de corrida mediante un dispositivo de dilatación (DD) con tres tramos de rieles de 18 m de igual perfil que los rieles de corrida.

El Contratista debe prever la colocación de dispositivos de dilatación donde corresponda, de acuerdo a la Norma NTVO N° 9, los que estarán conformados por juntas paralelas contiguas.

La ubicación de los dispositivos de dilatación, deberá presentarse en el proyecto de ingeniería, sin el cual no podrá darse inicio a los trabajos.

En caso de que según la NTVO N° 9 fuese necesario el uso de aparatos de dilatación (AD), estos deberán proveerse y colocarse según lo indicado en dicha norma.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por metro (m) de vía armada. La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.



21.6.4.3 MONTAJE DE VÍA

Se podrá proceder a colocar los tramos de vía nueva sobre la primera capa de balasto de 5 cm de espesor. En ningún caso se permitirá la colocación de los tramos nuevos sobre el plano de formación de la plataforma (ni subbalasto, ni geotextil) sin la previa colocación del balasto. En todos los casos, los durmientes deberán evitar ser sobre exigidos en su sección central. Es decir, que la reacción del balasto no se transmita mayormente en la sección central del durmiente.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por metro (m) de vía montada. La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.6.4.4 LEVANTES DE VÍA

PRIMER LEVANTE

Una vez concluidas las tareas de tratamiento de la plataforma, se procederá a la distribución de una primera capa de balasto nuevo de 5 cm de espesor mínimamente, su apisonado y luego la colocación de los tramos nuevos armados en obrador o en el frente de obra, según el método constructivo elegido por el Contratista.

Una vez montada la vía, el primer levante se realizará de forma tal que quede conformado un plano horizontal donde la cota de riel se encuentre a 20 cm por debajo de la cota final de riel de proyecto.

El balasto se proveerá sobre vagones aptos para tal fin, o por los medios que el Contratista considere adecuados en su metodología de obra y sea aprobado por la Inspección de Obra, debiendo realizarse el balastado en etapas, descargándose la piedra después del correspondiente montaje diario de tramos de vía nueva y previamente a cada uno de los levantes.

Previo al inicio de la renovación, para dar inicio a la misma, se debe contar en el obrador con un acopio no menor a 10.000 ton de balasto.

Los empalmes provisorios se ejecutarán mediante eclisas con mordazas conforme a lo indicado en la NTVO N° 9, tanto para el lado del riel nuevo como para el lado del riel existente, pudiéndose utilizar los suplementos necesarios que la geometría de la vía requiera.

Durante el desarrollo de los trabajos, los empalmes provisorios que se hallen entre las partes de vías ubicadas a diferentes cotas, se realizarán con la inclinación adecuada, nunca superior al 5 ‰ y de acuerdo a las normas vigentes, de forma tal que se consiga un apoyo homogéneo y su asentamiento sea uniforme frente al paso de los trenes.



Se procederá luego a realizar el regado de balasto mediante una primera descarga, seguido del levante y bateo con equipo liviano o semi manual con palas vibratorias eléctricas tipo Jackson, o con equipo de mecanizado pesado de vía.

Cuando en la estructura de vía se encuentre incorporada una capa de geotextil, deberá arbitrar los medios para no dañarlo.

SEGUNDO LEVANTE

Se procederá a realizar nuevos regados de balasto mediante descargas (preferentemente sobre vagones tolva de descarga central y banquetas).

Seguidamente se deberán realizar pasadas por medio de equipos de mecanizado pesado, que permitan la nivelación y alineación de la vía. Cada levante será de aproximadamente 10 cm para la mejor compactación de las capas anteriores. En todo momento se deberá mantener las tolerancias en cuanto al perfilado, nivelación y alineación de la vía.

Cada levante deberá reducir al mínimo la desviación del perfilado, nivelación y alineación de la vía en su conjunto, a fin de acotar al máximo las diferencias con los parámetros de diseño definitivo.

TERCER LEVANTE

Se procederá con nuevos regados de balasto con la ayuda de vagones tolva; provistos con descarga central y banquina, seguido de pasadas con equipos de mecanizado pesado, que permitan la nivelación, perfilado y alineación de la vía.

Cada levante no será mayor a 10 cm, o lo que se requiera en cada punto, para alcanzar la cota definitiva y parámetros de proyecto.

Cada levante deberá reducir al mínimo la desviación del perfilado, nivelación y alineación de la vía en su conjunto, a fin de acotar al máximo las diferencias con los parámetros de diseño definitivo.

En ningún caso se permitirá un levante por encima de la cota final de proyecto.

Luego de cada levante la vía deberá quedar correctamente ubicada, apisonada, nivelada y alineada.

Se emplearán cupones de transición definitivos de riel nuevo para empalmar con la vía existente que aún no se encuentre renovada, al tramo renovado. Serán de al menos 12 m de longitud, debiéndose obtener de tramos de riel cuya longitud mínima sea de 6 m, soldados entre sí, empalmados tanto a la vía nueva como a la existente con eclisas fijadas con mordazas conforme a lo indicado en la NTVO N° 9. Los rieles nuevos serán colocados en el mismo sentido y ubicados inmediatamente a continuación del último tramo de vía colocada para evitar su aplastamiento.



Los cupones definitivos se instalarán en el inicio y en el final de la obra, cuando sea necesario. Los provisorios deberán ser instalados en el frente de obra. En todos los casos, los cupones, deberán soldarse cumpliendo las especificaciones de soldadura previstas en este pliego.

Los anchos de ambos perfiles se deberán igualar mediante discos de corte y amolado. Las aristas finales de los cortes y extremos de orificios deberán ser amoladas para evitar futuras fisuras.

En caso de que se necesite unir rieles cuyas medidas resulten incompatibles para este procedimiento, es imprescindible intercalar uno o varios cupones de perfil intermedio entre ambas barras extremas, con una longitud mínima de 4 m cada uno de ellos, todos soldados eléctricamente a tope o aluminotérmicamente. Debiendo cumplir estos cupones de combinación:

- La máxima diferencia de altura entre los perfiles a unir será de veinte milímetros (20 mm).
- La máxima diferencia de masa lineal entre los perfiles a unir será de hasta un treinta por ciento (30 %).
- Los cupones de combinación se conformarán con dos cupones simples de tres (3) metros de longitud como mínimo.
- En caso de que se necesite unir rieles cuyas medidas resulten incompatibles, se deberá realizar una doble combinación entre los rieles extremos.
- Para formar el cupón de combinación, los cupones simples a unir serán soldados mediante soldadura aluminotérmica.
- La alineación y nivelación longitudinal y transversal se hará por el lado activo del riel de ambos cupones, para garantizar una superficie de rodadura uniforme y sin discontinuidades.
- En vías con durmientes de madera de Clases I y II, o Clase III por donde no circulen trenes de pasajeros (según la clasificación que figura en el Título III, Capítulo I de la Norma Técnica “Requisitos de Mantenimiento y Seguridad de la Vía” o aquella normativa que determine la INSPECCIÓN), se permitirá el uso de eclisas de combinación.
- Para vías con durmientes de madera de Clase III o superior (según la clasificación que figura en el Título III, Capítulo I de la Norma Técnica “Requisitos de Mantenimiento y Seguridad de la Vía”) donde circulen trenes de pasajeros, no se aceptará el uso de eclisas de combinación, debiendo utilizarse cupones de combinación.
- En vías con durmientes de hormigón no se admitirá el uso de eclisas de combinación, siempre deberán utilizarse cupones de combinación.
- Se deberá efectuar un ensayo de ultrasonido a cada soldadura de combinación ejecutada en obras de renovación, o cuando la Clase de vía lo imponga a criterio de la INSPECCIÓN.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por metro (m).

Se considerarán los siguientes criterios de certificación:

- 40% luego del 1er levante.
- 30% luego del 2do levante.
- 30% luego del 3er levante.



La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

La ejecución del traslado del material producido al obrador, la renovación de los pasos a nivel y la renovación o tratamiento de las obras de arte deberán ser anteriores a la renovación de vía sin excepción. Cuando el frente de renovación pase por un sector donde no se hubiera cumplido alguna de estas pautas, no se reconocerá la certificación de los ítems comprendidos dentro de “Construcción de vía” a partir de dicha progresiva. En todos los casos el frente deberá realizar la renovación continua de la vía, sin saltar ningún sector.

En todos los casos la Inspección de Obra evaluará la correcta ejecución de las tareas para la certificación. A dichos efectos, se considerarán nulos los trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.6.4.5 SOLDADURA ALUMINOTÉRMICA/ ELÉCTRICA (incluye ensayo ultrasonido)

Para la conformación del Riel Largo Soldado o la confección de cupones para empalmes se podrán realizar las soldaduras según el método aluminotérmico por fusión o por soldadura eléctrica a tope.

En cualquiera de los casos LA CONTRATISTA deberá especificar detalladamente en su metodología las características técnicas de la misma y las normas en las cuales se encuadra, contando, además, con la aprobación por parte de LA INSPECCIÓN DE OBRA.

LA CONTRATISTA será único responsable de los vicios ocultos que pudieran surgir del proceso de soldadura y no podrán transmitir responsabilidades a sus SUBCONTRATISTAS.

Los elementos del RLS pueden ser preparados en taller o a pie de obra. Si requieren traslado, el transporte del taller al lugar de colocación se efectuará mediante equipos o trenes especiales aprobados por la Inspección. Los rieles serán descargados sobre la cabeza de los durmientes, cumpliendo en todo el proceso con la norma NTVO N° 9.

Para rieles de secciones diferentes, con la soldadura se deberá garantizar una perfecta rodadura, alineando los bordes internos de los rieles.

Efectuada la soldadura, se removerá utilizando las maquinarias adecuadas para estos trabajos el material sobrante, a posteriori se hará el esmerilado en frío, tanto en el hongo de riel (superficie y bordes laterales), como en el alma del mismo. Posteriormente se realizará un control de la calidad de los trabajos, por algún método de ensayo no destructivo.

Cada soldadura ejecutada en la vía, se inspeccionará con equipo de ultrasonido con un captador adecuado.



Las soldaduras en el frente de obra se podrán realizar a partir del segundo levante.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por unidad (Un) de soldadura.

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.6.4.6 Provisión y colocación de conjuntos de eclisas de 6 agujeros (eclisas de 6 agujeros para UIC 54, bulones, tuercas y arandelas elásticas)

ECLISAS, BULONES, TUERCAS Y ARANDELAS

Las juntas definitivas para los extremos de cada tramo a renovar tendrán eclisas barra de 6 agujeros, así como los Dispositivos de Dilatación. Las mismas serán fabricadas en acero laminado, de acuerdo a la norma FA 7.015 y la *Norma IRAM FA L 90-09*, bulones de acero al carbono y sus respectivas tuercas conforme a norma FA 7.006 y arandelas según norma FA 7.008. Las eclisas y bulones utilizados deben ser tratados previamente con grasa grafitada.

ECLISAS PARA RIEL 54 E1

Las eclisas, tendrán una forma tal que las superficies de los bordes longitudinales largos se acoplen perfectamente a la cara inferior del hongo del riel en un borde, y al patín del riel en el otro, logrando un adecuado contacto (Tipo barra). No interferirán con el apoyo de los clepes de fijación.

El acero para su fabricación tendrá las mismas características que el utilizado para los rieles de rodamiento, calidad 900A, fabricadas en una pieza sin ningún tipo de empalme y exentas de fisuras, grietas o cualquier otro defecto.

La cara interna será perfectamente lisa y la cara externa presentará dos nervios longitudinales, tales que sirvan de traba a la cabeza de los bulones de ajuste, que serán cuadrados. Los extremos serán planos y perpendiculares al eje longitudinal del riel. Constarán de 6 agujeros.

Los bulones serán de calidad adecuada y su roscado debe ser laminado.

La tuerca será hexagonal. Entre la cara de la eclisa y la tuerca se intercalará una arandela de presión o grower de diámetro adecuado. Las eclisas tendrán en un sitio visible la marca del fabricante y el año de fabricación.

BULONES



Los bulones responderán a lo establecido en Norma IRAM FA L 7006 de Noviembre de 1971, o normativa que la reemplace, según corresponda. Las medidas de los bulones a utilizar estarán en función del perfil de riel a utilizar; para el caso del riel UIC 54 y U-50 de 50,88 Kg./m, serán de cabeza cuadrada y tuerca hexagonal.

ARANDELAS ELÁSTICAS PARA BULONES DE VÍA

Serán del tipo grower y responderán a la Norma IRAM FA L 7018, diámetro interior 27 mm, acero SAE 9260 templado y revenido, para uso ferroviario.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

La provisión e instalación de los conjuntos de eclisas se considera dentro de los alcances del Art. 21.6.4.2 ARMADO DE TRAMOS, por lo tanto no se certificará pero sí se exigirá su correcta ejecución como condición para la certificación de los trabajos dentro del kilómetro que se encuentre.

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por conjunto (Cjto) de eclisas.

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.6.4.7 LIBERACIÓN DE TENSIONES

La liberación de tensiones se realizará luego de finalizada la tarea de “Descarga de Balasto y Levantes”, es decir, cuando se encuentre terminado y aprobado el segundo levante, y previo al inicio de las tareas de “Terminado Mecanizado de Vía”.

Condiciones necesarias para permitir la Liberación de Tensiones:

- La situación geométrica de la vía debe ser la correcta, en particular el trazado.
- La cota de la vía no debe superar los 2 cm con respecto al proyecto.
- No deben existir durmientes descalzados.
- Perfilar manualmente la vía o por lo menos el ancho del bloque de hormigón.
- La estabilización de la vía cumplida.
- Conformado el perfil de balasto.

Antes del inicio de las tareas se deberá asegurar la estabilización de la vía mediante métodos dinámicos o con el paso de trenes de trabajo según las toneladas indicadas en la NTV N°9.

La tarea se realizará en un todo de acuerdo con lo establecido por la Norma NTVO N°9: “Colocación, Vigilancia y Conservación de los Rieles Largos Soldados” del Catálogo de Normas de Vía y Obras de la Normativa Ferroviaria de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

LA CONTRATISTA deberá presentar ante LA INSPECCIÓN una Metodología para la ejecución de la Liberación de Tensiones y no podrá comenzar con la tarea sin la aprobación

  Ministerio de Transporte Argentina	GERENCIA DE VÍA Y OBRAS	
	ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa 2	Revisión 00
		RE-VO-ET-035
		Fecha: 05/2022
		Página 94 de 135

de dicha metodología y con las pautas establecidas en la citada norma para el comienzo de los trabajos de relajación de tensiones en los rieles.

En todos los casos se deberá confeccionar las planillas de liberación de RLS correspondientes, debiendo ser aprobadas por la Inspección de Obra como condición necesaria para la certificación del presente ítem.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por metro (m) de vía liberada. La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.6.4.8 MECANIZADO Y PERFILADO FINAL DE VÍA

TERMINACIÓN MECANIZADA DE VÍA

Luego de la estabilización de vía se realizará la nivelación y alineación definitiva de la vía. Para iniciar la tarea será necesario que la cota de riel se encuentre a una diferencia no mayor de 5 cm de la cota de riel proyectada (cota definitiva de proyecto).

La tarea de Terminación Mecanizada de Vía se realizará con un equipo del tipo: Bateadora-Niveladora-Alineadora de vía, con registrador electrónico, que deberá ser aprobado por la Inspección de Obra.

El equipo mecanizado deberá tener incorporado un registrador continuo de las características geométricas de la vía renovada y se deberá presentar para aprobación de la Inspección de Obra, los correspondientes registros electrónicos como condición de certificación de los trabajos.

La Contratista deberá realizar las tareas de corrección por asentamientos u otras alteraciones de la geometría de la vía que surgieran durante el periodo de garantía, debiendo presentar la vía la cota y alineación de proyecto. Con la recepción definitiva se deberán presentar de igual modo los correspondientes registros electrónicos.

PERFILADO FINAL DE VÍA

Esta tarea incluirá el perfilado de la capa de balasto, de forma tal que finalizada esta tarea se respete el perfil longitudinal y las secciones transversales proyectadas. En los casos que corresponda por proyecto y/o norma se deberá realizar el perfil reforzado conforme a lo indicado en la NTVO N° 2 y la NTVO N° 9.

También se incluye el estaqueado de curvas conforme a la normativa vigente NTVO n° 4.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN



Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por metro (m) de vía mecanizada y perfilada.

Se certificará de la siguiente forma:

- 100% del ítem una vez realizado el mecanizado y perfilado final de vía en la etapa de construcción y finalizada la instalación de las estacas.

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.6.4.9 JUNTAS AISLADAS

En los tramos de vía a renovar se procederá a la instalación de Juntas Aisladas Coladas (JAC), las que reemplazarán a las juntas aisladas existentes, utilizadas para el señalamiento ferroviario.

Para la fabricación de las mismas, se utilizarán los mismos rieles a emplear en la renovación. Las JAC se armarán con cupones de riel de 4,50 metros, conformando cupones aislados de 9,00 metros de longitud.

Las JAC respetarán las Norma Técnica N° 9 de F.A., Especificación FA 7068 (septiembre de 1985) y se ajustarán a lo establecido por el fabricante.

Los aisladores de las juntas, deberán mantener las propiedades aislantes durante toda su vida útil, soportar variaciones de temperatura entre los - 10 y 70 °C, y ser aptas para soportar una carga máxima por eje de 22 ton, con una frecuencia de 90.000 ton/día.

Los clepes de fijación que se coloquen donde se halle la junta, deberán ser los específicos para colocar en presencia de eclisas.

Las tuercas de los bulones de las JAC, quedarán del lado interior de la vía.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por unidad (Un).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.6.4.10 LIMPIEZA DE ZANJAS Y DRENAJES

La Contratista tendrá a su cargo el tratamiento y saneamiento de los desagües, perfilado de las zanjas laterales, limpieza y desobstrucción de las cañerías como así también la reconstrucción de cabezales de las cañerías cuando se requiera.

Estando a su cargo el desarrollo del proyecto respectivo para cada caso particular, respetando los lineamientos que a continuación se detallan.



Se limpiarán y reperfilarán las zanjas en la zona de vía a renovar, reacondicionado de los perfiles y secciones transversales, respetando el escurrimiento natural de las aguas hacia las canalizaciones de desagües naturales, desagües subterráneos, cursos de agua o depresiones del terreno.

Se excavará de modo de obtener una pendiente longitudinal que asegure un rápido escurrimiento de las aguas de lluvias, evitando estancamientos.

Los trabajos de drenaje se efectuarán en forma conjunta con los de formación de la plataforma de la vía, con el fin de no afectar el desagüe de la misma.

En las zanjas se realizará el desmalezado, limpieza y un posterior perfilado lateral, con pendientes comprendidas entre 1:2 y 1:3 (relación altura-base). La pendiente longitudinal será como mínimo del 5/1000, y se graduará de modo de evitar la formación de bolsones de agua. Las cunetas revestidas con hormigón se limpiarán y desobstruirán en toda su dimensión, asegurando el libre escurrimiento de las aguas.

En las zanjas laterales de vía que se continúen por debajo de las calzadas de los pasos a nivel se reconstruirán los cabezales en las entradas y salidas de los caños de ser necesario. Cuando por razones de proyecto no se afecten los desagües existentes que corren paralelos a las vías y que sirven de continuidad de las zanjas de zona de vía, se limpiarán y desobstruirán los mismos.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por metro (m).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.7 MEJORAMIENTO DE APARATOS DE VIA

21.7.1 MEJORAMIENTO DE ADV

Se realizará un mejoramiento integral de los AdVs, de modo de priorizar las condiciones de seguridad a la operación de los mismos.

Por lo tanto, se realizará un reemplazo completo del lecho de balasto existente, el reemplazo de hasta el 30% de los durmientes especiales de ADV, adecuación de componentes principales como ser agujas, contraagujas, cruzamiento, contrarrieles, por otro lado la totalidad de los componentes metálicos menores, como ser fijaciones, silletas, bulones, tacos, soportes, timonerías, serán previstos por parte de la Contratista.

La provisión de los componentes metálicos (aguja/contraaguja/corazón) serán provistos por SOFSE.

Estos materiales no merecerán un ítem de certificación particular, sino deberán estar incluidos en el costo de mejoramiento de dichos ADV, en lo referido al sistema de accionamiento de ADVs secundarios en todos los desvíos serán mediante accionamiento manual a pie de



cambio tipo marmita, se reinstalarán los accionamientos existentes o bien se instalarán los provistos por SOF S.E. según indicación de la inspección de obra.

Los AdVs a mejorar en distintos cuadros de estación serán indicados oportunamente por la Inspección de Obra.

Los materiales necesarios para la ejecución de estos mejoramientos serán provistos por la Contratista en lugar a designar, corriendo a partir de allí los gastos de traslado, manipuleo, depósito, conservación, custodia e instalación en obra por cuenta de la Contratista.

Previo al inicio de los trabajos, La Contratista efectuará el relevamiento de los aparatos de vía existentes, enlaces y trampas. Se deberá generar un listado de los mismos y la intervención a realizar en cada caso.

Además, se deberá cumplir con lo dispuesto en la NTVO N° 17.

Ya mejorado el tramo será regado con balasto de piedra partida por partes, el ADV será parcial y sucesivamente levantado para distribuir manualmente la piedra bajo los durmientes, sin dañar el manto. Se repetirá hasta lograr un espesor necesario en todo el aparato.

Luego se realizará el último levante y la nivelación definitiva del ADV. Para iniciar la tarea será necesario que la cota de riel se encuentre a una diferencia no mayor de 5 cm de la cota de riel proyectada (cota definitiva de proyecto).

La repasada final se hará tantas veces como sea necesario hasta lograr la estabilización y los valores de nivel y alineación en un todo de acuerdo al proyecto definitivo. En función del mismo, se deberán presentar para aprobación las planillas de nivelación-alineación correspondiente.

Deberá contemplarse entre el Riel Largo Soldado y el AdV mejorado la disposición de 3 tramos de 18 mts eclisados entre si.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por unidad (U) considerando la integralidad de ADV como una unidad.

21.8 RENOVACION DE PAN – URBANOS

ALCANCE DE LOS TRABAJOS

En los PaN se realizará una renovación que tendrá como objetivo final la materialización de una calzada vehicular de hormigón in situ. Se incluyen en la renovación todas las vías del cruce y los pasos peatonales.

Para ello, se comprenden las siguientes tareas:

- Limpieza y desmalezado



- Demolición de PaN actual y transporte de producidos. Destape, desguarnecido y rebaje de vía. Desarme de vías.
- Replanteo, nivelación del terreno, reperfilado de plataforma y compactación.
- Colocación de drenes, cámaras y cañeros para instalaciones varias.
- Colocación y nivelación del conjunto de vía: piedra balasto nueva, durmientes y fijaciones. También, se nivelará y adecuará la vía a 50m a ambos lados del PaN.
- Levante, nivelación y alineación de vías.
- Ejecución y provisión de soldaduras.
- Hormigonado in-situ de la calzada vehicular.
- Limpieza de Drenajes
- Renovación de los pasos peatonales.
- Demarcación horizontal y vertical.

En caso de estar en zona de Riel Largo Soldado, La CONTRATISTA deberá realizar la homogenización de tensiones según la NTVO N°9.

La construcción de los Pasos a Nivel deberá cumplir con lo especificado en el artículo 21.8 y 21.9.

La construcción de los Pasos Peatonales deberá cumplir con lo especificado en el punto 21.10.

21.8.1 DEMOLICIONES

Se demolerán todos los elementos como ser, pavimentos de entrevía, losas de aproximación, veredas a reemplazar, bajadas de cordón, división de carril, etc.

En el caso de las losas de aproximación y de entrevía, la demolición se deberá llevar a cabo en los sectores donde resulta necesario remover y reemplazar todas aquellas losas o áreas que evidencien, a juicio de la Inspección, poco soporte o que presenten fallas que puedan asociarse a un colapso de la subrasante.

Por lo tanto, se propone la reconstrucción de aquellas losas que presentan fisuras que intersecan todo su espesor o gran parte del mismo, ocasionando la pérdida de efecto de losa.

Asimismo, por cuestiones constructivas, también se propone remover aquellas losas cuyo grado de fisuración es bajo o nulo, pero se hallan contiguas por lo menos en dos de sus lados a otras losas a reemplazar.

Además, se deben reemplazar los actuales bacheos ejecutados con mezclas asfálticas, por estructuras que presenten condiciones similares tanto en capacidad como en rigidez, a la que tendrá la calzada existente luego de la repavimentación.

Por otra parte, la solución propuesta busca minimizar los tiempos, inconvenientes constructivos y costos que demandarían las técnicas habituales de reparación de pavimentos rígidos, por lo que, bajo estas perspectivas, las tareas de reparación consistirán en la reconstrucción total de las losas relevadas con distintos grados de fisuración y en la ejecución



de nuevas losas en aquellos sectores cuya superficie de rodamiento existente resulta de pavimento asfáltico.

Se procederá a demoler el sector de losa comprendido entre juntas o cortes ejecutados. La operación de demolición se realizará mediante percusión con herramientas mecánicas livianas y cincel (no utilizar herramientas de corte con punta), operando desde el centro hacia los bordes. Se observará especial cuidado de no deteriorar en forma alguna los bordes de las juntas o de los cortes producidos, manteniendo su línea.

Debe observarse el máximo cuidado de no alterar el apoyo de las partes de losas circundantes.

Se verificará el estado de la armadura existente (pasadores y barras de unión) y, de observarse irregularidades, se procederá a su restitución con similares características a las existentes.

Cuando la reconstrucción interese a la base, la delimitación del bache se hará con un huelgo de 25 cm en todo el perímetro del mismo. El escalonamiento debe realizarse siempre, de modo de no generar un plano vertical que involucre a la losa y la base reconstruidas.

La CONTRATISTA tomará en cuenta que deberá retirar el material producido fuera de los límites del Ferrocarril sin perjudicar a terceros. En caso de requerirlo, la Inspección podrá solicitar el envío de escombros a un predio a designar en un radio máximo de 100 km de la obra.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por metro cuadrado (m²).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.8.2 DESTAPE, DESGUARNECIDO Y REBAJE

DESTAPE

El destape de vía se considera el retiro y demolición de todos los materiales y elementos constitutivos de la calzada del PaN hasta la cara superior del durmiente. En este caso, se considera el retiro de la totalidad de las losetas de hormigón armado, así como el balasto de tapada, cama de rieles, de durmientes u otro elemento constitutivo.

Inmediatamente de destapada la vía, deberá asegurarse la fijación de los rieles de corrida a todos los durmientes, reponiendo provisoriamente la fijación faltante.

La CONTRATISTA tomará en cuenta que deberá retirar el material producido fuera de los límites del Ferrocarril sin perjudicar a terceros o a depósito todos los elementos que puedan ser reutilizados en otras obras a juicio de la INSPECCIÓN de obra.

**DESGUARNECIDO**

El desguarnecido comprende el retiro del balasto de cajas y banquina hasta el nivel de la cara inferior de los durmientes.

REBAJE DE VÍA

El rebaje de vía deberá permitir una capa de balasto de como mínimo 30 cm por debajo de la cara inferior del durmiente del lado del riel más bajo, más un espesor estimado en 15 cm o según cálculo, de suelo seleccionado con cal como nuevo plano de formación.

El material producido del rebaje de vías deberá ser cargado sobre camión de LA CONTRATISTA y retirado fuera de los límites del Ferrocarril sin perjudicar a terceros.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por metro cuadrado (m²).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.8.3 MOVIMIENTO DE SUELOS Y PREPARACIÓN DEL TERRENO

Se ejecutarán todos los trabajos de excavación y relleno necesarios para alcanzar las cotas de proyecto, como así también la remoción, demolición o traslado de los obstáculos que pudieran interferir con la traza del camino, vehicular como peatonal.

El relleno necesario deberá ser compactado con equipos mecánicos adecuados hasta alcanzar una densidad mínima, según lo indicado en la sección B.V. – Compactación Especial – del “Pliego general de Especificaciones Técnicas más usual para la construcción de obras públicas y calzadas” de la Dirección Nacional de Vialidad de 1994.

La subrasante del PaN deberá quedar perfectamente nivelada y compactada.

Luego del retiro del balasto existente, se procederá a efectuar el movimiento de suelos necesario, para la instalación de las cañerías de desagüe y drenaje detalladas en el punto correspondiente.

Concluidas estas tareas en donde corresponda, se procederá a remover el suelo del plano de formación, con la finalidad de sanear la plataforma.

La Contratista deberá proveer y colocar una capa de suelo seleccionado tipo A4 (según AASHTO) o de calidad superior de 15 cm de espesor, con cal (60 kg de cal por m³ de suelo), compactado con equipos viales sin vibración, hasta alcanzar la cota de proyecto, siempre logrando una densidad según ensayo Proctor Estándar superior al 95%.

Los ensayos para determinar la densidad máxima, será realizado con cono de arena o con densímetro eléctrico, quedando los mismo a exclusivo cargo de La CONTRATISTA. Dichos ensayos deberán, ser presentados a la Inspección de Obra previamente al arado de vía.



El plano de formación será perfilado con pendiente del 3% desde la entrevía hacia la banquina de vía ascendente y descendente.

Para efectuar la compactación, se deberá utilizar primeramente un rodillo “pata de cabra” hasta llegar a la mitad del espesor de la capa, completándose la hasta la compactación deseada mediante el rodillo neumático.

Es de hacer notar que la Inspección podrá autorizar el uso de otros procedimientos de compactación, en base al equipo disponible y a ensayos que garanticen el grado de compactación requerido.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por metro cúbico (m³).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.8.4 INCORPORACIÓN DE GEOTEXTIL DEL TIPO "NO TEJIDO" PESADO (400 GR/M2)

Se colocará un manto geotextil OP40 de 400 g/m², según las especificaciones técnicas de FA 7067, sobre el nuevo plano de formación y recubriendo las paredes de los canales de drenaje.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por metro cuadrado (m²).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.8.5 CONSTRUCCION DE PASOS A NIVELES VEHICULARES

21.8.5.1 CONSTRUCCIÓN DE BASE DE HORMIGÓN H-8

Las calzadas de hormigón deberán ir apoyadas sobre bases antibombeo de hormigón simple clase H-8 según CIRSOC 201 de al menos 15 cm de espesor.

Se deberán realizar cateos y ensayos de resistencia previos a fin de determinar si las bases existentes son de una calidad superior y del espesor correspondiente.

La aprobación de la construcción de una nueva base será determinada por la inspección a partir de los cateos y ensayos mencionados.



En todo lo que no se oponga a lo indicado en la presente Especificación, vale lo establecido en la SECCIÓN H.II HORMIGONES DE CEMENTO PORTLAND PARA OBRAS DE ARTE, del Pliego General de Especificaciones Técnicas más usuales para la Construcción de Obras Básicas y Calzadas de la D.N.V., Edición 1998.

Nota: Según el apartado H.II 4.3.2 del Pliego General antes mencionado, el hormigón clase H-8 según CIRSOC, debe presentar una resistencia característica a la edad de 28 días (σ'_{bk}) de 80 Kg/cm², con una cantidad mínima de cemento de 250 Kg/m³.

La base de hormigón tendrá 15cm de espesor y deberá superar al ancho de la calzada en 80cm. Para su construcción se distribuirá el hormigón en los espesores y anchos especificados. Una vez terminadas las operaciones de distribución y curado de la capa, se colocará una membrana de polietileno de forma de cubrir la totalidad de la superficie de la base de hormigón clase H-8.

Esta membrana de polietileno de alta densidad (mínimo 250 micrones) interpuesta entre la base antibombeo de hormigón clase H-8 y las losas de hormigón del pavimento, tiene como objetivo impedir toda vinculación monolítica entre ambos hormigones.

Para la colocación, los rollos serán cortados convenientemente de manera de efectuar la menor cantidad de cortes. Tanto longitudinal como transversalmente, los paños se dispondrán con un solape mínimo de 0,20 m. La membrana deberá fijarse adecuadamente a fin de evitar la formación de pliegues o dobleces tanto en la colocación como durante el hormigonado de las losas.

La base construida deberá presentar una superficie uniforme y lisa de manera de evitar cualquier situación que pueda generar un anclaje de las losas de la calzada de hormigón que se construirá posteriormente. Se efectuarán las correcciones que resulten necesarias para asegurar la correcta lisura de dicha superficie.

RESISTENCIA

El promedio de la resistencia a la compresión del hormigón será mayor o igual que 80 kg/cm², a la edad de 28 días.

No se admitirá ningún valor inferior a 60 kg/cm² ; en cuyo caso corresponderá el rechazo y por lo tanto la reconstrucción, con hormigón de la calidad especificada, de las losas donde dicho hormigón haya sido empleado, sin derecho, por parte del Contratista de compensación alguna. La aplicación efectiva de los rechazos que correspondan por déficit de resistencia se realizará tomando como elemento de juicio adicional los resultados de resistencia a la compresión sobre testigos extraídos de las losas que se construyan con dicho hormigón y de acuerdo con lo indicado a continuación: Los testigos se extraerán una vez que el hormigón haya alcanzado la edad de 28 días contados a partir del momento de su colocación. Los ensayos de los testigos se realizarán en un laboratorio designado de común acuerdo y será de carácter oficial; el Contratista se hará cargo de todos los gastos que se originen. Dentro de las 24 horas de realizadas las extracciones, el Contratista hará rellenar las perforaciones con hormigón de las características especificadas para la construcción de la calzada o, preferentemente, con hormigón con mortero no contraíble (grouting). El mismo se



compactará, enrasará y curará adecuadamente. La Inspección de obra podrá ordenar la extracción de testigos si a su solo juicio entiende que, aun habiéndose obtenido valores de resistencia de la muestra superiores a los exigidos, observará la posibilidad de que deficiencias en la colocación y/o el curado hayan afectado la resistencia del hormigón en su posición definitiva. Cuando existieran probetas cuyos valores de resistencia promedio a la edad de 28 días (resistencia de la muestra) fueran penalizables, se cotejarán dichos valores con los provenientes de los testigos calados en las losas confeccionadas con dicho material.

Ninguno de los testigos podrá tener una resistencia a la compresión menor del 80 % de la resistencia media especificada. De la comparación de ambas resistencias se decidirá la aceptación o rechazo de la losa.

El presente ítem comprende la compensación total por la provisión, carga, transporte y descarga de todos los materiales necesarios para la elaboración del hormigón (cemento Portland, agregados pétreos, aditivos, agua), compuestos de curado, por todo el equipo, herramientas, moldes y fijaciones, encofrados, puentes de servicio, elaboración, colocación y curado del hormigón, reparación y terminación de superficies, mano de obra y toda otra tarea y provisión de materiales necesarios para completar la ejecución de los trabajos tal lo especificado, lo indicado en los planos y demás documentos del proyecto que no reciban pago por otro ítem. Este precio unitario también incluye la ejecución de las juntas, drenajes, ensayos y conservación de la base construida, hasta el momento de ser colocada la capa prevista por encima de ella.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por metro cúbico (m³).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.8.5.2 CONSTRUCCIÓN DE CALZADA DE HORMIGÓN H-30

Rige para este ítem lo especificado en el Pliego de Especificaciones Técnicas Generales para Pavimentos de Hormigón, de la D.N.V., Edición 2017 (http://www.vialidad.gov.ar/sites/default/files/DNV_PETG_Hormigon.pdf).

El hormigón a colocar será tipo H30 en todo de acuerdo a lo especificado para las losas de aproximación, con acelerante de resistencia para que a los 7 días, alcance el 80 % del valor nominal a los 28 días.

RESISTENCIA

El promedio de la resistencia a la compresión del hormigón será mayor o igual que 300 kg/cm², a la edad de 28 días.

No se admitirá ningún valor inferior a 240 kg/cm²; en cuyo caso corresponderá el rechazo y por lo tanto la reconstrucción, con hormigón de la calidad especificada, de las losas donde



dicho hormigón haya sido empleado, sin derecho, por parte del Contratista de compensación alguna. La aplicación efectiva de los rechazos que correspondan por déficit de resistencia se realizará tomando como elemento de juicio adicional los resultados de resistencia a la compresión sobre testigos extraídos de las losas que se construyan con dicho hormigón y de acuerdo con lo indicado a continuación: Los testigos se extraerán una vez que el hormigón haya alcanzado la edad de 28 días contados a partir del momento de su colocación. Los ensayos de los testigos se realizarán en un laboratorio designado de común acuerdo y será de carácter oficial; el Contratista se hará cargo de todos los gastos que se originen. Dentro de las 24 horas de realizadas las extracciones, el Contratista hará rellenar las perforaciones con hormigón de las características especificadas para la construcción de la calzada o, preferentemente, con hormigón con mortero no contraíble (grouting). El mismo se compactará, enrasará y curará adecuadamente. La Inspección de obra podrá ordenar la extracción de testigos si a su solo juicio entiende que, aun habiéndose obtenido valores de resistencia de la muestra superiores a los exigidos, observará la posibilidad de que deficiencias en la colocación y/o el curado hayan afectado la resistencia del hormigón en su posición definitiva. Cuando existieran probetas cuyos valores de resistencia promedio a la edad de 28 días (resistencia de la muestra) fueran penalizables, se cotejarán dichos valores con los provenientes de los testigos calados en las losas confeccionadas con dicho material.

Ninguno de los testigos podrá tener una resistencia a la compresión menor del 80 % de la resistencia media especificada. De la comparación de ambas resistencias se decidirá la aceptación o rechazo de la losa.

El presente ítem comprende la compensación total por la provisión, carga, transporte y descarga de todos los materiales necesarios para la elaboración del hormigón (cemento Portland, agregados pétreos, aditivos, agua), compuestos de curado, por todo el equipo, herramientas, moldes y fijaciones, encofrados, puentes de servicio, elaboración, colocación y curado del hormigón, reparación y terminación de superficies, mano de obra y toda otra tarea y provisión de materiales necesarios para completar la ejecución de los trabajos tal lo especificado, lo indicado en los planos y demás documentos del proyecto que no reciban pago por otro ítem. Este precio unitario también incluye la ejecución de las juntas, drenajes, ensayos y conservación de la base construida, hasta el momento de ser colocada la capa prevista por encima de ella.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por metro cúbico (m³).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.



21.8.6 DESAGÜES Y DRENAJES

La CONTRATISTA deberá proyectar y ejecutar un desagüe central, con colocación de un caño ranurado de 250 mm de diámetro, entre vías para drenaje de éstas, con la colocación de manto geotextil y de cámaras de inspección cada 25 m de 0,60 x 0,60 m de H°A°. Este desagüe se conectará mediante una cámara con un conducto transversal que desaguará en una zanja lateral, con su correspondiente cabezal en los extremos de los cuadros de estación.

Las cañerías de 250 mm poseerán ranuras de escurrimiento de 2 mm de espesor, separadas 15 mm entre sí, en toda su longitud. La mitad inferior del drenaje será ciega. Tendrá ranuras de escurrimiento de una amplitud de 60° en dos sectores a ubicarse desde la mitad hacia arriba, quedando una solera de 60° de amplitud en la parte inferior del drenaje. Estas cañerías estarán envueltas en un manto geotextil del tipo “no tejido” liviano (200 gr/m²).

Los tubos de PVC ranurados se alojarán en una zanja, la misma será recubierta por una manta geotextil - OP40 (sistema filtrante) y luego se rellenará con piedra triturada (sistema drenante). Una vez que se realice el relleno de la zanja con el material drenante se cubrirá la zanja con la manta geotextil - OP40 para el cierre del envoltorio.

Es menester que, en el tramo de vía con drenajes, la plataforma tenga pendiente hacia la entrevía, con igual inclinación que en el resto del tramo a renovar del 3 %.

La conexión entre el conducto entre vías y las zanjas laterales, se materializará mediante cruces bajo vías.

Los cruces bajo vía, se realizarán con caños de hormigón armado de 60 cm de diámetro. En la embocadura del cruce bajo vías, se construirá un cabezal de hormigón armado. Se colocarán rejillas en el ingreso del cruce bajo vía, de abertura máxima 10 cm, de forma de prevenir el ingreso de basura al conducto nuevo a construir. Estas tareas se ejecutarán según normativa GVO (OA) 003.

21.8.6.1 CAÑERÍAS DE PVC DE 250 MM RANURADAS CON GEOTEXTIL

Las cañerías de desagüe dentro del cuadro de estación, fuera de la vía principal, serán provistas y dimensionadas según el proyecto presentado a la Inspección de Obra por la Contratista.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos y el material que describe esta especificación, se medirán por metro (m).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.



21.8.6.2 CÁMARAS DE INSPECCIÓN (incluye empalme entre cámaras)

En todas las cámaras y sumideros, una vez ejecutada la excavación y preparada la superficie se realizará una capa de hormigón de limpieza.

Las cámaras de inspección serán dimensionadas según el proyecto presentado a la Inspección de Obra. Las mismas serán de hormigón armado. Alternativamente podrán utilizarse cámaras premoldeadas.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por unidad (un).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.8.6.3 ENTUBAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE CABEZALES

Los cruces bajo vía, se realizarán con caños de hormigón armado dimensionados según el proyecto ejecutivo.

En la embocadura del cruce bajo vías, se construirá un cabezal de hormigón armado. Se colocarán rejas en el ingreso del cruce bajo vía, de forma de prevenir el ingreso de basura al conducto nuevo a construir.

Estas tareas se ejecutarán según normativa GVO (OA) 003

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos y el material que describe esta especificación, se medirán por metro (m).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.8.7 SEÑALAMIENTO

21.8.7.1 BARRERAS

Se realizará la totalidad de las tareas necesarias para el correcto funcionamiento y puesta en operación de barreras, también se realizarán los corrimientos de barreras según indicación de la inspección de obra.

Se restaurará las deficiencias de los caballetes y culatas de barreras, como de las defensas existentes, todo de acuerdo a indicaciones de la Inspección de Obras. Culminados los trabajos de herrería, se ejecutará la limpieza de las superficies y el tratamiento de pintura, con dos manos de antióxido al cromato de zinc, y dos manos de esmalte sintético. Los colores del esmalte serán:

- Negro: caballetes, culatas de barreras y postes de señalización
- Rojo y blanco: brazos de barreras y sus defensas.



MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán de modo global.

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.8.7.2 CONDUCTOS MANUALES PARA INSPECCIÓN DE SEÑALAMIENTO

Se realizará la provisión e instalación de la totalidad de cañeros, cableados y cámaras necesarias para el correcto funcionamiento de barreras automáticas y detección de formaciones, también se realizarán los corrimientos de barreras según indicación de la inspección de obra.

Además, a los efectos de permitir el posterior tendido de los cables se colocarán los conductos subterráneos indicados en el plano de proyecto con sus correspondientes cámaras de acceso.

Los conductos serán con caño de PVC reforzado de sección $\varnothing 4''$, la tapada mínima de 0.90 m en terreno natural o bajo calzadas y 0.50 m bajo la cara inferior de los durmientes en los cruces de vías.

Todos los caños se protegerán con una cubierta de hormigón 1:3:3 de 10 cm de espesor.

Se construirán cámaras de acceso en los puntos singulares del tendido. Las mismas se ejecutarán en mampostería de ladrillo común revocadas internamente o en hormigón armado.

Sus dimensiones internas serán de 0.60 x 0.60 m y contarán con una tapa de H^ºA^º. A fin de evitar la posible depredación de las instalaciones, las cámaras serán de tipo subterráneo, bajo una tapada de tierra mínima de 0.40 m. Las tapas serán la adecuadas para esta situación, impidiendo el ingreso de agua al interior.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán de modo global.

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.8.7.3 CAMARAS DE INSPECCIÓN DE SEÑALAMIENTO

En caso de tener que ejecutarlas serán de sección Rectangular de 0,60m. x 0,45m. ó 1,00m. x 0,45 m, la dimensión mayor irá dispuesta en el sentido longitudinal de la cañería concurrente (salvo los casos especiales, en que, por su ubicación, la distancia entre vías no lo permita).



Sus paredes serán de 0,30 m. de espesor en albañilería de ladrillos común con mezcla 1:3 (cemento - arena gruesa), revocadas interiormente mediante una capa de mortero 1:3 (cemento - arena mediana) de 1 cm. de espesor mínimo y alisado final de cemento puro. Descansarán sobre base de hormigón de balasto producido 1:5:8 (cemento - arena gruesa - piedra balasto producida) de 0,10 m. de espesor. Llevarán tapa constituida por una loseta de Hormigón Armado de 0,07 m. de espesor, dosaje 1:3:3, la cual apoyará 0,10 m. sobre las paredes de las cámaras (dentro del encastre que a tal efecto se realizará en las paredes) y tendrá sus correspondientes manijas y bulones de agarre. La profundidad de las cámaras quedará determinada por la profundidad de las cañerías a las que sirven. El nivel superior no superará la altura de la cara superior de los durmientes de las vías aledañas.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por unidad (un).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.8.7.4 SEÑALIZACIÓN EN LA VIA PUBLICA

La CONTRATISTA fabricará, colocará y conservará hasta la terminación de los trabajos, los carteles de señalización que correspondan.

La CONTRATISTA será responsable de todo trámite ante las Municipalidades o Entes que corresponda, para obtener los permisos de clausura, y de la colocación de toda la señalización que le fuera requerida.

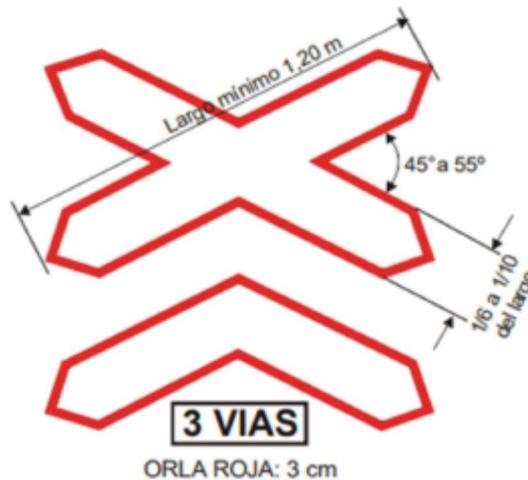
Las señales verticales deben ser de alta reflectividad y deberán ajustarse a los valores determinados en las tablas II y III de la norma IRAM 3952/84 según sus métodos de ensayo. Las señales en su reverso deben estar pintadas y/o tener elementos retro-reflectivos cuando puedan encandilar al ser iluminadas o deban ser advertidas en la oscuridad, por quienes se acercan por detrás de ellas.

CRUZ DE SAN ANDRÉS VERTICAL

Las cruces de San Andrés verticales deben estar a la altura de la línea de detención, a no menos de 5 metros del primer riel y antes de las barreras. En caso de no existir, se colocarán. En caso de existir y no cumplir con la norma, se reubicarán. En el caso de barreras automáticas, podrá estar instalada en el poste soporte de las luces y campana de alarma.

Cuando el cruce tenga más de dos vías férreas, se duplica el ángulo inferior y se colocará una señal aclaratoria indicando su cantidad como muestra la figura.

Señal P.3 "Cruz de San Andrés"

**LIMITACIÓN DE VELOCIDAD**

Se colocarán carteles de limitación de velocidad en los 30 metros inmediatamente anteriores al cruce y se deberá prescribir una velocidad máxima de 20 km/h.

PROHIBICIÓN DE ESTACIONAR

Se deberá colocar una señal de "prohibido estacionar". En los 50 m anteriores a la línea de detención.

Señal R.8 "No estacionar"

**MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN**

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán de modo global.

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.8.7.5 ALAMBRADOS

Se deberán reparar a nuevo, o construir donde no existan, los alambrados transversales y adyacentes.

Se consideran alambrados transversales a los laterales del paso a nivel que abarcan el ancho de la zona de vía, y adyacentes a los paralelos a la vía en una distancia de 25 m tomada desde las esquinas del paso.



Los que deban construirse, deberán ser de las mismas características de los existentes en el lugar.

Cuando la Inspección de Obra lo considere necesario, o se indique en planos de anteproyecto, se colocarán vallados de rieles en desuso, en reemplazo de los alambrados.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por metro (m).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.8.8.1 DEMARCACIÓN HORIZONTAL

El señalamiento horizontal del paso a nivel deberá ser realizado en un todo de acuerdo con el Capítulo VI del Decreto 779/95 (dimensiones, reflectividad, etc.).

Para todas las tareas de demarcación y señalización pasiva prevista en las presentes Especificaciones Técnicas debe considerarse que las mismas serán ejecutadas en concordancia con los lineamientos dispuestos en el Artículo 7° del decreto N°747/88.

Estará en un todo de acuerdo con la Resolución SETOP N° 7/81.

Las señalizaciones que se detallan a continuación no eximen al Contratista de la realización de toda la señalización que se exija en las normas vigentes.

Por cada el paso vehicular se deberá demarcar:

- Línea de detención (H.4)
- Doble línea amarilla de separación de sentidos de circulación uniendo las líneas de detención (H.1 y H 14) y extendiéndose hasta el límite de propiedad del F.C.
- Línea de borde calzada (H.3)
- Línea de carril, en caso de más de un carril por mano (H.2)
- Cruz de San Andrés horizontal a no menos de 15 m del cruce, una por carril. (H.13)

La demarcación deberá efectuarse entre las bocacalles más cercanas al paso, pero hasta no más de 100 metros del cruce, con acuerdo de la autoridad vial competente.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por metro cuadrado (m2).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.



21.9 RENOVACIÓN PAN - RURALES

21.9.1 DEMOLICIÓN

Se demolerán todos los elementos como ser, pavimentos de entrevía, losas de aproximación, veredas a reemplazar, bajadas de cordón, división de carril, etc.

En el caso de las losas de aproximación y de entrevía, la demolición se deberá llevar a cabo en los sectores donde resulta necesario remover y reemplazar todas aquellas losas o áreas que evidencien, a juicio de la Inspección, poco soporte o que presenten fallas que puedan asociarse a un colapso de la subrasante.

Por lo tanto, se propone la reconstrucción de aquellas losas que presentan fisuras que intersecan todo su espesor o gran parte del mismo, ocasionando la pérdida de efecto de losa.

Asimismo, por cuestiones constructivas, también se propone remover aquellas losas cuyo grado de fisuración es bajo o nulo, pero se hallan contiguas por lo menos en dos de sus lados a otras losas a reemplazar.

Además, se deben reemplazar los actuales bacheos ejecutados con mezclas asfálticas, por estructuras que presenten condiciones similares tanto en capacidad como en rigidez, a la que tendrá la calzada existente luego de la repavimentación.

Por otra parte, la solución propuesta busca minimizar los tiempos, inconvenientes constructivos y costos que demandarían las técnicas habituales de reparación de pavimentos rígidos, por lo que, bajo estas perspectivas, las tareas de reparación consistirán en la reconstrucción total de las losas relevadas con distintos grados de fisuración y en la ejecución de nuevas losas en aquellos sectores cuya superficie de rodamiento existente resulta de pavimento asfáltico.

Se procederá a demoler el sector de losa comprendido entre juntas o cortes ejecutados. La operación de demolición se realizará mediante percusión con herramientas mecánicas livianas y cincel (no utilizar herramientas de corte con punta), operando desde el centro hacia los bordes. Se observará especial cuidado de no deteriorar en forma alguna los bordes de las juntas o de los cortes producidos, manteniendo su línea.

Debe observarse el máximo cuidado de no alterar el apoyo de las partes de losas circundantes.

Se verificará el estado de la armadura existente (pasadores y barras de unión) y, de observarse irregularidades, se procederá a su restitución con similares características a las existentes.

Cuando la reconstrucción interese a la base, la delimitación del bache se hará con un huelgo de 25 cm en todo el perímetro del mismo. El escalonamiento debe realizarse siempre, de modo de no generar un plano vertical que involucre a la losa y la base reconstruidas.

La CONTRATISTA tomará en cuenta que deberá retirar el material producido fuera de los límites del Ferrocarril sin perjudicar a terceros. En caso de requerirlo, la Inspección podrá



solicitar el envío de escombros a un predio a designar en un radio máximo de 100 km de la obra.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por metro cuadrado (m²).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.9.2 DESTAPE, DESGUARNECIDO Y REBAJE

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.8.2.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por metro cuadrado (m²).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.9.3 MOVIMIENTO DE SUELOS Y PREPARACIÓN DEL TERRENO

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.8.3.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por metro cúbico (m³).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.9.4 INCORPORACIÓN DE GEOTEXTIL DEL TIPO "NO TEJIDO" PESADO (400 GR/M²)

Se colocará un manto geotextil OP40 de 400 g/m², según las especificaciones técnicas de FA 7067, sobre el nuevo plano de formación y recubriendo las paredes de los canales de drenaje.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por metro cuadrado (m²).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.



21.9.5 CAMA DE RIELES

21.9.5.1 CONSTRUCCION DE CAMA DE RIELES

Sobre el sector de vías en correspondencia con la traza vehicular se realizará una cama de rieles y una calzada de pavimento asfáltico sobre la misma.

SOF S.E. suministrará los rieles en desuso necesarios para la fabricación de la cama de rieles, quedando a cargo del CONTRATISTA su selección, cortes, transporte y manipuleo de los mismos.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, su unidad de medición será la unidad (un)

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.9.6 DESAGÜES Y DRENAJES

21.9.6.1 CAÑERÍAS DE PVC DE 250 MM RANURADAS CON GEOTEXTIL

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.8.6.1.

21.9.6.2 CÁMARA DE INSPECCIÓN (incluye empalme entre cámaras)

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.8.6.2.

21.9.6.3 ENTUBAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE CABEZALES

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.8.6.3.

21.9.7 SEÑALAMIENTO

21.9.7.1 BARRERAS

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.8.7.1.

21.9.7.2 CONDUCTOS Y CABLEADOS SUBTERRÁNEOS PARA INSTALACIÓN DE SEÑALAMIENTO

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.8.7.2.

**21.9.7.3 CAMARAS DE INSPECCIÓN DE SEÑALAMIENTO**

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.8.7.3.

21.9.7.4 SEÑALIZACIÓN EN LA VIA PUBLICA

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.8.7.4.

21.9.7.5 ALAMBRADOS

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.8.7.5.

21.9.8.1 DEMARCACIÓN HORIZONTAL

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.8.8.1.

21.10 EJECUCIÓN DE PASOS PEATONALES**21.10.1 PICADO DE CORDONES Y VEREDAS
EXISTENTES PARA NUEVA ACCESIBILIDAD**

Se demolerán todos los elementos como ser, pavimentos de hormigón, solados de carpeta asfáltica, veredas a reemplazar, calzada de adoquines, bajadas de cordón, etc. en el sector donde debe construirse nuevo acceso al PP.

La CONTRATISTA tomará en cuenta que deberá trasladar dentro de la obra o a depósito todos los elementos que deban ser desplazados o reubicados en nueva posición o que puedan ser reutilizados en otras obras a juicio de la Inspección de Obra.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por metro cuadrado (m²).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

**21.10.2 LIMPIEZA Y RETIRO DE PRODUCIDO
EXISTENTE**

La CONTRATISTA limpiará y vallará la zona donde se ejecutarán las tareas de acuerdo a instrucciones de la Inspección.

Si la Inspección decidiera reutilizar algún producido, quedará a criterio de la misma el lugar al que se trasladarán los materiales que se retiren, dentro del ámbito del FFCC.

En todos los casos será por cuenta y cargo de la CONTRATISTA la carga, descarga, transporte, equipos, etc. necesarios para el movimiento de los materiales producidos.



Los materiales producidos de interés para SOFSE, serán indicados por la Inspección, transportados y depositados a costo la CONTRATISTA en Playa La Calera o un lugar a designar dentro de un radio máximo de 100 km.

El producido que no sea de interés para SOFSE., será retirado por la CONTRATISTA fuera de la Obra y de los límites del FFCC a su exclusivo costo y de acuerdo a las normativas vigentes, sin que ello ocasione daños o perjuicios a terceros.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por metro cúbico (m3).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.10.3 FUNDACIONES, CONTRAPISOS, SOLADOS Y DEMARCACIONES

21.10.3.1 BASES PARA POSTES Y SEÑALETICA EN LABERINTOS

Comprende la provisión de materiales, mano de obra y equipos para ejecución de las bases de los parantes de los laberintos, cierres y señalética.

Los parantes verticales se colocarán en pozos que permitan en su posición definitiva sobresalir del terreno la longitud de 1,10 metros con respecto al nivel de terreno natural.

En la parte inferior del parante se ejecutarán las bases de hormigón simple de 0.30x0.30m de sección por 0.60m de altura, nivelado hasta la cota inferior de excavación.

El mismo será un hormigón simple tipo H-25.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por metro cúbico (m3).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.10.3.2 SOLADO DE HºAº PASO PEATONAL Y LABERINTO

El solado en los laberintos se ejecutará en hormigón armado H-25 de 12 cm de espesor y malla de acero de 8 mm alta resistencia de 150 x 150 mm de lado, terminado con una carpeta de cemento rodillado 1:3 de 3 cm de espesor.

La zona de entrevías y losas de aproximación se construirá con hormigón armado elaborado calidad H 21 de 12 cm de espesor con malla de acero de 8 mm alta resistencia de 150 x 150 mm de lado, terminado con una carpeta de cemento rodillado 1:3 de 3 cm de espesor.

En todos los casos en el hormigón deberán ejecutarse juntas de dilatación para evitar fisuras y deterioros en la superficie, como también en todos los paños a ejecutar de losas de



laberintos y peatonales. En el sentido del paso a nivel (dirección de la calzada), tendrá una separación máxima de 6 m. En el sentido transversal (paralelo a las vías), cada 3,5 y serán de un ancho de 1,0 cm y una profundidad de 7 cm, debiendo proponer el material para el sellado de las mismas.

No se deberán dejar paños mayores a 25 m² sin realizar junta acerrada, la cual se ejecutará con sierra de hormigón antes de que el mismo alcance su dureza máxima.

En los bordes de las superficies a hormigonar que den a las losetas se colocarán ángulos de hierro con anclajes. Utilizar los mismos ángulos que se utilizan en las losetas.

El nivel del piso terminado de los laberintos coincidirá con el nivel del riel y será horizontal en toda su superficie.

El piso resultante deberá ser sin resaltos ni aberturas que provoquen el tropiezo de personas con bastones o sillas de ruedas. Solamente se admitirá la mínima abertura y profundidad necesaria para el paso de la pestaña de la rueda del tren.

Se deberán realizar todos los trabajos de relleno del terreno, remoción y demolición de obstáculos y reubicación de instalaciones, necesarios a fin de poder implantar el laberinto en el lugar proyectado y de facilitar el acceso de los peatones a los mismos desde las veredas o sendas existentes.

El relleno que sea necesario, para los laberintos y calles peatonales de acceso, se deberá realizar con un suelo mejorado de la zona hasta 40 cm por debajo del piso terminado de los peatonales y el resto con suelo de tosca compactado con equipos mecánicos adecuados hasta alcanzar una densidad mínima, según lo indicado en la sección B.V. – Compactación Especial – del “Pliego general de especificaciones técnicas más usuales para la construcción de obras públicas y calzadas” de la Dirección Nacional de Vialidad de 1994.

Se resolverán también las interfaces entre los pisos de los laberintos y las veredas, realizando los trabajos necesarios por fuera del laberinto hasta aproximadamente 10 metros, aún en caso de quedar los trabajos fuera de la propiedad ferroviaria o zona operativa.

En caso de ser necesario, deberán realizarse entubamientos de zanjas y barandas para permitir el desarrollo de la vereda hasta los 10 metros o límite de área operativa.

En general los entubamientos se realizarán prolongando las cañerías existentes. En caso de por ejemplo tenerse un cabezal de desembocadura cercano, que fuera a quedar aislado debido a la prolongación de las cañerías, en este caso se demolerá el cabezal, se prolongará la cañería con igual diámetro y se reconstruirá el cabezal en la desembocadura de la prolongación.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por metro cúbico (m³).



La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.10.3.3 SOLADO HÁPTICO

Se colocarán baldosones de precaución y de peligro en los ingresos de los laberintos, y en los inicios y fin de escaleras como también en los casos de los tramos de rampas de acceso.

El solado pododáctil está compuesto por baldosones calcáreas color amarillo de 0,40x0,40m de 23 tetones en relieve, colocado sobre la losa del laberinto con mortero cementico o similar.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por metro cuadrado (m²).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.10.3.4 VEREDA DE H°A°

Se ejecutarán las veredas de hormigón armado terminación peinada indicadas en plano.

Serán ejecutadas con hormigón H21 en un espesor no menor a 12 cm (resistencia característica 210 kg/cm²) y malla de acero electrosoldada Q335 diámetro 8 y separación 15 cm en ambas direcciones.

Se ejecutarán en paños no mayores a 9 m² con juntas de dilatación y contornos lisos perimetrales de 10 cm en cada paño. En caso de que el suelo de base no se encuentre firme se mejorará con un tratamiento de cemento y se compactará mecánicamente.

Tendrán 2 m de ancho que se extenderán desde la entrada de los laberintos hasta el límite de propiedad ferroviaria.

Se resolverán las interfaces entre los pisos de los laberintos y las veredas públicas, realizando los trabajos necesarios por fuera del laberinto hasta aproximadamente 10 metros, aún en caso de quedar los trabajos fuera de la propiedad ferroviaria o zona operativa.

En caso de ser necesario, deberán realizarse entubamientos de zanjas y barandas para permitir el desarrollo de la vereda hasta los 10 metros o límite de área operativa.

En general los entubamientos se realizarán prolongando las cañerías existentes. En caso de por ejemplo tenerse un cabezal de desembocadura cercano, que fuera a quedar aislado debido a la prolongación de las cañerías, en este caso se demolerá el cabezal, se prolongará la cañería con igual diámetro y se reconstruirá el cabezal en la desembocadura de la prolongación.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por metro cuadrado (m²).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.



21.10.3.5 PROVISION Y COLOCACIÓN DE FIJACIONES PARA LOSETAS

FIJACIONES

Las características y tipo de fijación de la loseta de H°A° para la calzada peatonal será definida en la ingeniería ejecutiva del Proyecto según la GVO 3034.

El espacio libre entre la cabeza de la fijación y la cavidad que lo aloja será sellado con una capa de 15 mm de asfalto frío, previo relleno con aserrín hasta la altura necesaria, evitando de este modo la filtración de agua a la fijación.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por unidad (un).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.10.3.6 PROVISIÓN DE GOMAS DE ASIENTO PARA LOSETAS DE H°A°

Sobre los durmientes se colocarán bandas de caucho sintético liso de 5mm de espesor y del ancho del durmiente y designado según las características establecidas en la Norma I.R.A.M. 113001 como "3 BC. 7105 A 14 B E 14 E 34". Sobre estas las gomas lisas de asiento se colocarán posteriormente las losetas.

Para realizar el ajuste de nivelación final solo será permitido la colocación de 2 placas por durmiente.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por metro cuadrado (m²).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.10.3.7 PROVISIÓN Y COLOCACIÓN DE LOSETAS EXTERIORES H°A° TIPO H

Una vez estabilizada la vía se procederá a la colocación de las losetas. La calzada a considerar con losetas abarcará el ancho de las sendas peatonales, sin discontinuidades.

LA CONTRATISTA deberá proveer todas las losetas para los PP de acuerdo a la presente especificación técnica.

Losetas Externa: Se ubican a cada lado de los rieles.

De sección trapezoidal, con chanfle en una de las caras verticales, para dar lugar al sistema de fijación, actuando como contrarriel y por medio de topes ajustables (2 por losetas) mantienen el espacio necesario para librar paso a las pestañas de las ruedas del tren rodante.



Los topes separadores, poseen un recubrimiento plástico en el extremo para asegurar la aislación eléctrica.

Las losetas en sus distintos tipos tienen igual longitud (1,15m). De esta forma los extremos concuerdan con el eje de los durmientes. La superficie de rodadura debe ser rugosa y áspera para posibilitar mejor su circulación, cuando la misma se encuentre húmeda. Están protegidas en toda la periferia por un perfil L (44,4 x 44,4 x 8mm) anclada cada 0,30 m aproximadamente, a fin de evitar la rotura de los bordes superiores en contacto con las ruedas de los vehículos. Dispone de dos agujeros blindados para las fijaciones, en los que se pueden colocar llaves especiales de levante que permitan el manipuleo de las losetas.

Las medidas de las losetas, son las siguientes en función de la trocha (Ver plano G.V.O. 3034).

CONSTRUCCIÓN DE LOSETAS

El plano G.V.O. 3034 establece las medidas, forma y ubicación de los elementos integrantes de la loseta, incluso sus accesorios. La adquisición incluye la totalidad de los elementos adheridos al hormigón y el tope como único elemento no adherido que también debe ser provisto por LA CONTRATISTA.

A) Hormigón:

a) Resistencia: El hormigón a utilizar deberá pertenecer a la clase de resistencia H.30 (Resistencia característica a los 28 días de edad: 300kg/cm^2) de acuerdo a lo especificado en el Reglamento CIRSOC 201-2005 Punto 2.3: Resistencia de los hormigones y deberá cumplir los requisitos generales para hormigones expuestos a acciones mecánicas y abrasiones superficiales, de acuerdo a lo establecido en el punto 2.4 del mismo Reglamento. El módulo de resistencia a la rotura por flexión a los 28 días, será 37kg/cm^2 .

b) Compactado: El hormigón será compactado por vibración mecánica de la mesa para apoyo de los moldes u otro sistema aprobado por la Inspección que asegure la íntima unión entre los elementos de la estructura metálica con el hormigón.

c) Acelerador de fragüe: De agregarse algún acelerador de fragüe, en la composición del hormigón, el mismo deberá cumplir con las exigencias establecidas en el Reglamento CIRSOC 201-2005.

d) Equipo: Todas las maquinarias, elementos de plantel y equipo y herramientas que se utilizarán en la fabricación, manipuleo, traslado y acopio de las losetas y demás accesorios de las mismas, estarán sometidas a la aprobación de la Inspección durante toda la ejecución de los trabajos, debiendo encontrarse en buenas condiciones y satisfacer adecuadamente las necesidades de los mismos.

e) Moldes: Los moldes para fabricar las losetas serán metálicos (aceitado cada vez que se usen) u otro material, aprobado por la Inspección, que asegure una fabricación de acuerdo con las medidas y tolerancias estipuladas, como así también una buena terminación de superficies a juicio exclusivo de la Inspección. Deberá prestarse especial atención a la



cara superior de las losetas, en cuanto a rugosidad en la primera y construcción del plano uniforme en la segunda, manteniendo el paralelismo entre ambas. Deberá mantenerse un recubrimiento mínimo de armadura de acero por el hormigón de 2,5cm.

f) Ensayos de resistencia: A los efectos de la recepción, la resistencia a la compresión del hormigón se determinará ensayando probetas fabricadas con el mismo material colocado en las losetas. Deberá disponerse de probetas de cada hormigonada, o por cada quince (15) losetas, según corresponde a criterio de la Inspección.

Se rechazarán probetas que tengan defectos visibles que puedan alterar los resultados normales. La edad de las probetas en el momento del ensayo será de 28 días.

g) Probetas: Para ensayos de resistencia a la compresión serán de aplicación las Normas I.R.A.M. 1546, probetas cilíndricas de diámetro 15cm y 30cm de altura. Para ensayos de resistencia a la flexión serán de aplicación las Normas I.R.A.M. 1547, vigas de sección cuadrada de 15cm de lado.

h) El proceso de curado y su duración deberán contar con la conformidad de la Inspección, sin que ello modifique las responsabilidades del fabricante. Las características del mismo deberán ser debidamente especificadas en la presentación.

B) Acero:

El acero a emplear en las armaduras será acero tipo III (tensión de fluencia 4200kg/cm²) y deberá cumplir los requisitos establecidos en las siguientes Normas: I.R.A.M. – I.A.S. U.500 – 528: Barras de acero conformadas de dureza natural. I.R.A.M. – I.A.S. U.500 – 671: Barras de acero conformadas de dureza mecánica, laminadas en caliente y torsionadas en frío. Los perfiles L tendrán un coeficiente de rotura de 37kg/mm².

ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS DE LA LOSETA

Como elementos complementarios de la loseta deberá suplirse el “Tope”, tuercas y las aislaciones, según se muestra en el plano G.V.O. 3034. Se incluye las partes no adheridas. El material para la fabricación de topes y tuercas será SAE 1060. Las envolturas aislantes deberán responder a la Norma FA 7043 especialmente en lo referido a:

1. Absorción de agua
2. Resistencia al impacto
3. Características de compresión
4. Comportamiento bajo tensión eléctrica y rigidez dieléctrica

La CONTRATISTA presentará a la Inspección de obra, muestra del material P.V.C. a utilizar avalado por las constancias de calidad, reservándose la Inspección el derecho a ordenar la realización de ensayos complementarios en el laboratorio que considera pertinente.



En aquellas piezas que el plano G.V.O. 3034 no indica la tolerancia, la misma será (+1mm - 1mm).

El roscado de las tuercas y el ajuste de la envoltura de P.V.C. deberá ser el correcto para su debido funcionamiento y mantenimiento, caso contrario no serán aprobadas por la Inspección.

El espacio libre entre la cabeza de la fijación y la cavidad que lo aloja será sellado con una capa de 15 mm de asfalto frío, previo relleno con aserrín hasta la altura necesaria, evitando de este modo la filtración de agua a la fijación.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por unidad (un).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.10.3.8 PROVISIÓN Y COLOCACIÓN DE LOSETAS INTERIORES HºAº TIPO J

La CONTRATISTA deberá proveer todas las losetas para los PP, de acuerdo a la presente especificación técnica.

Losetas Interna: Para colocar únicamente sobre vía de trocha angosta. Se ubican en la zona central de la misma y tienen sección rectangular.

Consideraciones ídem ítem anteriores.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

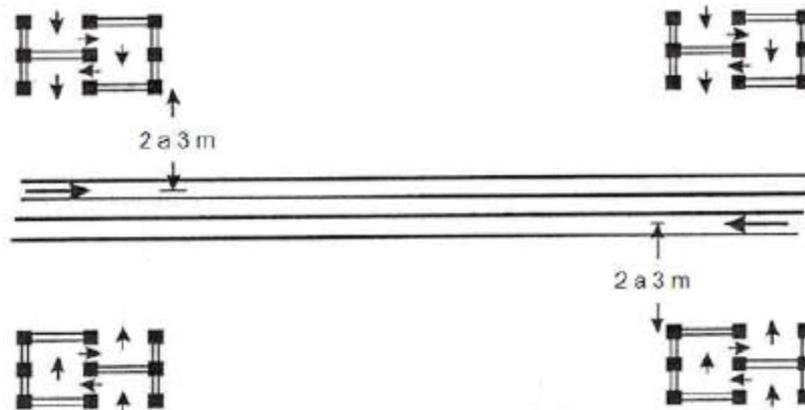
Los trabajos que describe esta especificación se medirán por unidad (un).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.10.4 HERRERÍA

21.10.4.1 PROVISIÓN Y COLOCACIÓN POSTES Y BARANDAS EN LABERINTOS (INCLUYE PINTURA)

Los laberintos tendrán que ser ubicados de forma tal que, para acceder a la zona de vía, el último pasillo del laberinto sea recorrido en contra al sentido de circulación de los trenes de la vía más cercana al laberinto, de forma que un peatón pueda ver de frente a un tren que se aproxime al laberinto, según el siguiente esquema:



Esquema de la disposición de los laberintos peatonales

Los bordes interiores de los laberintos tendrán que respetar una cierta distancia respecto del riel exterior de la vía de corrida, siendo esta distancia mayor que 2,00 m y no más que 3,00 m.

La estructura del laberinto respetará las dimensiones reglamentarias para los accesos a los mismos. Las bocas de acceso tendrán 1.20 m libre, y en su interior debe poder inscribirse un círculo de 1,50 m de diámetro. Con estas condiciones, los anchos de los laberintos serán tales que permitan la circulación en todo su recorrido de dos personas (una de ellas en sillas de ruedas) y demás condiciones previstas en la Ley 24.314 (modificatoria de la Ley 22.431) con relación a la accesibilidad de personas con movilidad reducida.

Si el paso tiene un ángulo de inclinación distinto de 90°, respecto de la vía, se tendrá que formar el laberinto con las caras paralelas a la acera y a las vías respectivamente.

Los laberintos se construirán con postes de caño negro (acero al carbono) de diámetro 2½", y travesaños de diámetro 2½".

Todos los materiales necesarios para la construcción de los Laberintos deberán ser suministrados por la CONTRATISTA.

El material a utilizar para la construcción de los laberintos será caño negro con costura (tubos ASTM-53), para lo que se optará:

- Columnas (parantes): Ø nominal 2½ pulg; Ø exterior 76.1 mm; espesor 5,16 mm
- Travesaños: Ø nominal 2½ pulg; Ø exterior 76.1 mm; espesor 5,16 mm

Los parantes serán de 1,10 m de alto sobre el nivel del paso, tendrán tapa superior y estarán empotrados 0,40 m en su base.



Los caños de baranda serán de 2" de diámetro exterior y se colocarán 3 por lado cada 33cm, a contar a partir del nivel del piso terminado.

Una vez realizados los trabajos de herrería, se realizará el tratamiento de pintura, el cual se conformará de dos manos de antióxido y dos manos de esmalte sintético en franjas alternadas rojas y blancas. Los postes y los caños que conformen el laberinto serán instalados previa limpieza, tratando a los mismos con dos (2) manos de pintura anticorrosiva al cromato de zinc de colores distintos, más dos (2) manos de pintura acabado sintético compatible con aquella, pintándolos con franjas alternadas rojas y blancas de 30 a 35 cm de ancho.

El laberinto se deberá colocar por lo menos a 40 cm del cordón o línea delimitadora, con el fin de separarlo de la caja de un vehículo que pueda circule ceñido al cordón.

El laberinto que se encuentre sobre zanja de desagüe pluvial deberá llevar cordones a modo de zócalo por seguridad e ira pintado con color reglamentario.

Las diferencias de cota entre el nivel de acceso a los laberintos y el nivel de vereda serán salvadas mediante la construcción de escaleras de H^oA^o con sus correspondientes pasamanos y rampas de acceso para discapacitados (cumpliendo con Ley 24.314, modificatoria de la Ley 22.431), construidas de forma tal que su ancho sea una alzada y pedada que brinde la seguridad necesaria al paso del peatón, cumpliendo con la ecuación:

$$2a + p = 60 \text{ a } 63 \text{ cm.}$$

Donde:

- a = alzada, varía entre 14 a 16 cm
- p = pedada, varía entre 28 y 30 cm

El ancho mínimo de los accesos a los laberintos será de 1,20 m.

No deberá quedar espacio libre sin protección entre la entrada al laberinto y la defensa del accionamiento de barrera, que permita el ingreso de una persona. Dicho espacio deberá ser también cerrado mediante barandas.

Estos cerramientos tendrán iguales características que los laberintos.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por unidad (un).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.10.4.2 SEÑALÉTICA PARA PP

Este ítem comprende la provisión y colocación de la cartelería de señalética correspondiente a pasos peatonales habilitados.

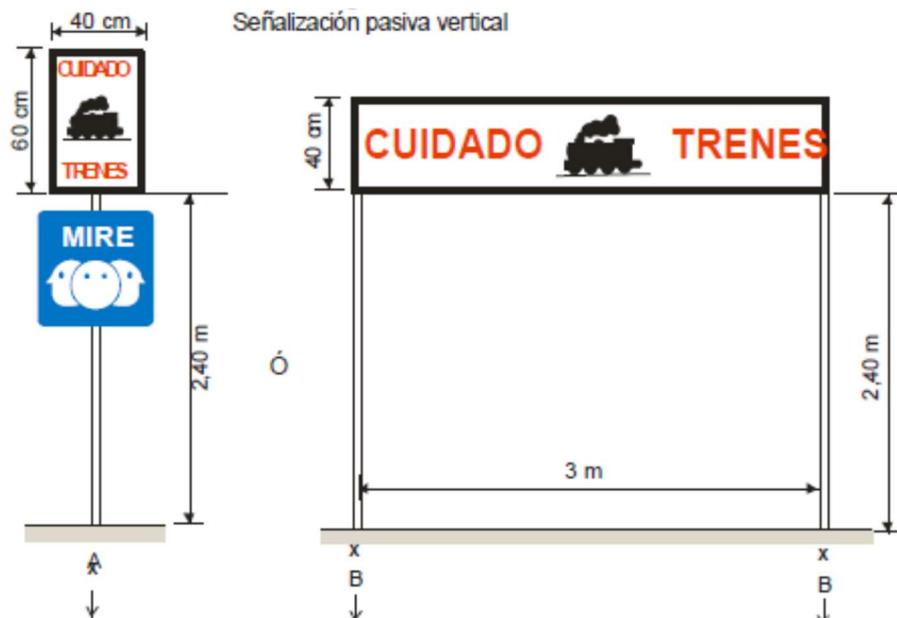
Se deberán respetar los siguientes lineamientos para su disposición:

- La cartelería a instalarse debe orientar al peatón a mirar a ambos lados antes de realizar el cruce.
- Debe colocarse antes del inicio de cada laberinto y de frente al cruce.
- En caso de corresponder, la cartelería indicadora de prohibición de transitar por vías electrificadas se instalará separada a 5m del laberinto hacia cada lado, dispuesta en forma perpendicular a las vías.

A la misma deberá adicionarse la señalética establecida por la CNRT correspondiente a un cruce habilitado para uso público, referida a indicación de mal funcionamiento de señales el cual estará integrado al sistema de detección de fallas.

SEÑALIZACIÓN PASIVA VERTICAL

“Señalización para Pasos Peatonales que Cruzan Vías Férreas” consistente en cartel en poste con la leyenda en letras rojas “CUIDADO -Dibujo de una locomotora a vapor de color negra- TRENES” implantado a un costado de cada línea de detención peatonal y orientado hacia la vereda de acceso. Debajo de ese cartel habrá otro con la leyenda MIRE y un ícono representativo de un rostro humano mirando hacia uno y otro lado.



MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por unidad (un).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

**21.10.5 PINTURA****21.10.5.1 DEMARCACIÓN DE LABERINTO Y
SENDA PEATONAL**

Para el paso peatonal se deberá demarcar:

- Línea de detención peatonal

La zona segura de espera, ante la proximidad de un tren, en los laberintos a la entrada y salida deberá estar limitada por baldosones de seguridad (precaución con 23 tetones) de 40x40 cm de color amarillo.

- Ancho del paso

El ancho del paso peatonal de 2,30 m sobre las vías deberá quedar limitado por líneas de color blanco de alta reflectividad, de 10 cm de ancho, uniendo los extremos de las respectivas líneas de detención. El material a utilizar será pintura Termoplast u otra de similar calidad de resistencia al desgaste sujeta a la aprobación de la inspección.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación se medirán por metro cuadrado (m²).

La Inspección de Obra autorizará la certificación dependiendo que no haya trabajos ejecutados en forma incorrecta o incompleta, ya sea en forma parcial o total.

21.11 CUADROS DE ESTACIÓN**21.11.1 LIMPIEZA DE TERRENO**

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.6.1.

21.11.2 REUBICACIÓN DE INTERFERENCIAS

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.6.2.

**21.11.3 CONFORMACIÓN DE LA SUPERESTRUCTURA DE
VÍA****21.11.3.1 CONFORMACIÓN Y PERFILADO DE LA
PLATAFORMA**

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.6.3.1.

**21.11.3.2 CONFORMACIÓN Y PERFILADO DE LA
PLATAFORMA CON SUELO MEJORADO**

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.6.3.2.

**21.11.3.3 CONFORMACIÓN Y PERFILADO DE LA
PLATAFORMA CON MATERIAL QUIMICO
ESTABILIZADOR**

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.6.3.3.

**21.11.3.4 INCORPORACIÓN DE GEOTEXTIL TIPO "NO
TEJIDO" PESADO (400gr/m2)**

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.6.3.4.

21.11.4 CONSTRUCCIÓN DE VÍA**21.11.4.1 ARMADO Y MONTAJE DE VÍA****21.11.4.1.1 BALASTADO**

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.6.4.1.

**21.11.4.1.2 ARMADO DE TRAMOS (incluye
materiales provistos por SOFSE)**

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.6.4.2.

21.11.4.1.3 MONTAJE DE VÍA

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.6.4.3.

21.11.4.1.4 LEVANTES DE VÍA

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.6.4.4.

**21.11.4.1.5 SOLDADURA ALUMINOTÉRMICA/
ELÉCTRICA (incluye ensayo ultrasonido)**

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.6.4.5.

**21.11.4.1.6 PROVISIÓN Y COLOCACIÓN DE
CONJUNTOS DE ECLISAS DE 6
AGUJEROS (eclisas de 6 agujeros para
UIC 54, bulones, tuercas y arandelas
elásticas)**

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.6.4.6.

21.11.4.1.7 LIBERACIÓN DE TENSIONES

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.6.4.7.

**21.11.4.1.8 MECANIZADO Y PERFILADO FINAL
DE VÍA**

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.6.4.8.

21.11.4.3.1 LIMPIEZA DE ZANJAS Y DRENAJES

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.6.4.10.

21.11.5 LIMPIEZA DE ZANJAS Y DRENAJES**21.11.5.1 CAÑOS PVC 250MM RANURADOS CON
GEOTEXTIL**

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.8.6.1.

21.11.5.2 CÁMARA DE INSPECCIÓN

Atenerse a lo establecido en el Artículo 21.8.6.2.

21.11.5.3 CAÑERÍAS DE HORMIGÓN ARMADO

Los cruces bajo vía, se realizarán con caños de hormigón armado dimensionados según el proyecto ejecutivo.

En la embocadura del cruce bajo vías, se construirá un cabezal de hormigón armado. Se colocarán rejas en el ingreso del cruce bajo vía, de forma de prevenir el ingreso de basura al conducto nuevo a construir.

Estas tareas se ejecutarán según normativa GVO (OA) 003

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán por metro lineal (ml).

21.11.5.4 ENSAYO HIDRÁULICO

No se permitirá la tapada de los conductos sin realizar los ensayos hidráulicos correspondientes. No se permitirá un avance de las tareas subsiguientes sin la ejecución y aprobación de dichos ensayos.

Estas pruebas se realizarán en la totalidad de los conductos (caños ranurados, desagües transversales, colectores, etc) y consistirán en:

PRUEBAS DE EFICIENCIA

La prueba de eficiencia consistirá en el paso manual - de un extremo al otro del tramo de cañería - de un mandril cilíndrico rígido de diámetro igual o mayor al 90% (noventa por ciento) del diámetro de la cañería a probar; y longitud igual al diámetro de ésta última.



Si el mandril se atascara dentro de la cañería, deberá retirarse y reemplazarse el o los caños donde se produjo el atascamiento.

PRUEBAS HIDRÁULICAS

Hecha la colocación de la cañería entre dos cámaras, se procederá a efectuar la prueba hidráulica en ese tramo, manteniendo una presión de 3.00 m de columna de agua con un caudal el cual será 1.5 veces el caudal de diseño según PROYECTO EJECUTIVO.

No deberán manifestarse pérdidas en las juntas de los caños, cámaras y demás elementos del sistema de drenaje.

PRUEBA DE RECEPCIÓN DE OBRA

Una vez terminada la obra y antes de proceder a su recepción provisoria, en todos los tramos de la cañería se efectuará una prueba para comprobar el correcto escurrimiento del líquido.

LA CONTRATISTA tendrá a su cargo la reparación de los desperfectos que se pongan de manifiesto al realizar la prueba, sin que por ello tenga derecho a formular reclamación de ninguna naturaleza ni a solicitar prórroga del plazo contractual. No se acordará la recepción provisoria hasta tanto no se haya cumplido satisfactoriamente la prueba antedicha.

MEDICIÓN Y CERTIFICACIÓN

Los trabajos que describe esta especificación, se medirán en forma global (gl).

Se considerarán los siguientes criterios de certificación:

- 70% luego de las pruebas hidráulicas parciales
- 30% luego de la prueba hidráulica final

21.12 OBRAS DE ARTE

VER ANEXO VII – ESPECIFICACIONES TECNICAS GENERALES DE OBRAS DE ARTE

Artículo 22°.- EQUIPOS - CARACTERÍSTICAS

22.1 EQUIPOS E INSTRUMENTAL MÍNIMOS

Se deberá disponer en obra del equipamiento e instrumental mínimo conformado por elementos en excelente estado y capaz de superar los rendimientos de avance mínimos que permitan dar cumplimiento a los plazos planificados de obra.



La Contratista deberá indicar los recursos asignados. El Comitente podrá objetar la integración de este equipamiento mínimo en la oferta si a su criterio los mismos no cumplen los requerimientos necesarios para el correcto avance y desarrollo de los frentes de obra.

22.2 EQUIPOS FERROVIARIOS

Cada frente de obra deberá tener recursos independientes, los cuales no se deberán compartir bajo ningún concepto.

Se entiende como recursos a:

- Materiales.
- Mano de obra y personal de dirección.
- Equipos.

La Contratista deberá contar con un tren de trabajo dimensionado según las tareas exigidas, así como equipo mecanizado pesado.

El tren de trabajo deberá incluir una locomotora con capacidad de frenado para toda la formación, además de los distintos tipos de vagones necesarios para cumplimentar los trabajos.

Tren de trabajo:

- Locomotora: una (1) con una potencia al gancho superior a los 1500 HP y capacidad de frenado para toda la formación que conforma el tren de trabajo.
- Vagones tolva: mínimo cinco (5) con una capacidad mayor a los 20 m³, debiendo tener freno por lo menos el 50 % de ellos.
- Vagones playos: cuatro (4) debiendo tener freno por lo menos el 50 % de ellos.
- Vagones borde bajo: cuatro (4) debiendo tener freno por lo menos el 50 % de ellos.

El equipo mecanizado pesado consistirá en 1 Bateadora alineadora niveladora y 1 Reguladora y perfiladora de balasto.

22.3 EQUIPOS VIALES

Cada sector deberá contar mínimamente con los siguientes equipos:

- Minipala cargadora frontal: uno (1).
- Camión con Hidrogrúa mínimo 6 t: uno (1)
- Retroexcavadora con oruga: una (1).
- Pala frontal: una (1).
- Retropala: una (1).
- Rodillo liso: uno (1).



- Motoniveladora: uno (1)
- Camión volcador 8m³: cuatro (4).
- Manipulador telescópico: uno (1).
- Desbrozadora y cortacésped: una (1).
- Equipos de obrador.
- Otros.

22.4 EQUIPOS MENORES

Cada sector deberá contar mínimamente con los siguientes equipos:

- Sierras/amoladoras/tronzadoras de rieles.
- Agujereadora de rieles.
- Agujereadora de durmientes.
- Esmeriladoras de rieles.
- Set de liberación de tensiones, debiendo ser el equipo capaz de liberar ambas barras de riel a la par. En su defecto será necesario contar con dos equipos tensores.
- Tirafondeadoras.
- Grupos de bateo.
- Gatos de vía
- Juego de niveletas
- Apisonadoras manuales.
- Lorrys.
- Grupo electrógeno.
- Luminarias.
- Carros para servicios de emergencia.
- Grupos de alumbrado portátil.
- Grupos de alumbrado autónomo.
- Encarriladores hidráulicos.
- Encarriladores portátiles.
- Percha para manipuleo de rieles.
- Eslingas para manipuleo de materiales.
- Herramientas de mano.
- Portiquines
- Señalética temporaria para trabajos de vía de acuerdo al RITO.
- Otros.

22.5 INSTRUMENTAL DE MEDICIÓN Y CONTROL

Para garantizar el cumplimiento de los trabajos en los plazos necesarios por este Comitente, y con la finalidad de garantizar la calidad de los mismos, cada oferente deberá presentar un listado del instrumental con el cual realizará los trabajos objeto de la presente compulsa.

A tal fin, será necesario como mínimo el siguiente equipamiento:

- Receptor Satelital GPS de doble frecuencia: uno (1).
- Receptor Satelital GPS – RTK, con radio externa o alcance mínimo de 10 km.: uno (1).



- Estación Total: uno (1).
- Nivel Óptico/Electrónico: uno (1).
- Movilidad para ingresar/salir a la zona de vías por medios propios: uno (1).
- Movilidad apoyo Vial: uno (1).
- Equipamiento de gabinete y laboratorio: uno (1).
- Llave torquimétrica.
- Equipo de ultrasonido.

Artículo 23°.- TOLERANCIAS Y CONTROLES DE CALIDAD PARA LA RECEPCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LOS TRABAJOS DE VÍA

La vía principal del servicio de pasajeros y las colas de maniobras, serán construidas ajustándose a las medidas y tolerancias que más adelante se indican, y se someterán a los controles que para cada caso en particular se especifican.

Los controles y verificaciones mínimas a tener en cuenta se detallan a continuación, indicándose asimismo las tolerancias admitidas.

23.1 NIVELACIÓN LONGITUDINAL

En concordancia con cada referencia (punto fijo mojón, marca de nivel en paredes, etc) existente en el kilómetro motivo de cada Acta, se efectuará con instrumental de sensibilidad adecuada la verificación del nivel correspondiente de una fila de rieles y en curvas sobre el riel bajo, admitiéndose una tolerancia de $\pm 0,02$ m.

A todo lo largo del tramo se efectuará sobre una fila de riel en recta y en curva, sobre fila baja, la verificación visual de la existencia de desniveles. En caso de litigio respecto a qué si alguno de los desniveles existentes puede o no encontrarse fuera de los límites admitidos, se procederá de la siguiente manera:

Mediante el empleo de un visor y de una mira, se obtendrá la separación vertical máxima entre la posición real de la cara superior del hongo del riel y una línea ideal determinada entre dos puntos altos consecutivos. Dicha separación será inferior o igual a 5 mm para puntos altos distanciados entre 15 m y 20 m.

23.2 NIVELACIÓN TRANSVERSAL

En un sector cualquiera a elegir por la Inspección de obra, ubicado dentro del kilómetro motivo de la Recepción, se tomarán 31 medidas del nivel transversal, espaciadas entre si cinco durmientes, utilizando a tal efecto, una regla de peralte de las características y sensibilidad indicadas por la Inspección.

Se deberá cumplir que la diferencia algebraica entre la nivelación transversal existente y la teórica no superará los 3 mm, en cada una de las mediciones efectuadas.



$$b_n - a_n \leq 3 \text{ mm}$$

a_n : desnivel teórico entre los dos rieles en el punto n.

b_n : desnivel existente entre los dos rieles en el punto n.

n: 1 – 31

La variación de la nivelación transversal entre dos medidas consecutivas realizadas, debe ser igual a la teórica, con una tolerancia en más o en menos de 3 mm.

$$[(b_{n+1} - a_{n+1}) - (b_n - a_n)] \leq 3 \text{ mm}$$

Las variaciones algebraicas (alabeo), entre cada una de las diferencias algebraicas y la correspondiente anterior, deben ser suficientemente pequeñas y regulares, para que su valor medio en las 30 variaciones obtenidas sea menor a 2 mm para rieles nuevos y menor a 3 mm para rieles usados.

$$\frac{[(b_{n+1} - a_{n+1}) - (b_n - a_n)]}{30} < 2 \text{ o } 3 \text{ mm según el caso}$$

n: 1 – 30

23.3 TROCHA

Se realizará la verificación de la trocha, mediante una regla de trocha aprobada por la inspección.

Se tomará una medida cada 5 durmientes, en dos corredores de 50 metros cada uno, dentro del tramo motivo de la recepción. La tolerancia admitida, será en más o en menos 3 mm.

Dentro del corredor la diferencia entre la trocha mayor y la menor, no sobrepasará los 3 mm. La trocha teórica tiene que estar comprendida en el corredor. La trocha no será menor a 1.000 mm.

23.4 ALINEACIÓN

A lo largo del tramo de 1 km motivo de la recepción, se realizará la observación visual de la alineación. En las zonas en que existan divergencias entre la Inspección y el Contratista, se procederá con la ayuda de algún dispositivo, a medir las flechas que pudiese presentar el riel directriz, cada 5 durmientes, con una cuerda de 25 m, tratando que la zona en discusión quede centrada en la referida cuerda.

La alineación será aceptada, si el "corredor" formado por las flechas medidas es menor o igual a 2 mm.



En las curvas ubicadas dentro del tramo de 1 km a recibir provisoriamente, se apreciara visualmente el alineamiento del riel directriz, todo a lo largo de cada curva y en los casos de divergencia, se procederá a verificar las distancias a las estacas ubicadas cada 10 m, aceptando una tolerancia de ± 2 mm.

En caso de divergencia respecto con tal alineación, se procederá a medir con ayuda de algún dispositivo aprobado por la Inspección de obra, las flechas cada 5 m, con una cuerda de 10 m.

La alineación será aceptada si la diferencia entre cada flecha medida y la teórica es menor o igual a ± 2 mm.

23.5 FIJACIONES

El control de las fijaciones se realizará en 2 zonas de 50 m cada una, a elección de la Inspección de Obras, y dentro del sector motivo de la Recepción.

Se verificarán todas las fijaciones en esas dos zonas, obteniéndose el número de fijaciones deficientes.

Debe cumplirse que el número de fijaciones insuficientemente ajustadas debe ser menor o igual al 10% del total controlado.

En el caso de las Fijaciones Elásticas, se verificará asimismo la buena colocación de la placa bajo del riel, así como del elemento aislante entre el clip y el patín del riel.

23.6 POSICIÓN DE LOS DURMIENTES

Se observará en forma visual si los durmientes se encuentran a escuadra en todo el tramo de 1 km motivo de la recepción.

En los casos de discrepancia, se efectuará la medición admitiéndose una tolerancia de hasta 3 cm.

En forma también visual se controlará la ubicación relativa de todos los durmientes a todo lo largo del kilómetro motivo de la recepción. De existir divergencia respecto a alguna posición, se efectuará la medición correspondiente, admitiéndose una tolerancia de hasta 2 cm, en caso de los durmientes de junta, y de hasta 5 cm si se tratara de durmientes intermedios.

23.7 PERFIL DEL BALASTO Y SENDAS

 TRENES ARGENTINOS Ministerio de Transporte Argentina	GERENCIA DE VÍA Y OBRAS	
	ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa 2	Revisión 00
		RE-VO-ET-035
		Fecha: 05/2022
		Página 134 de 135

Se efectuará el control en forma visual, a lo largo de todo el tramo motivo de recepción, de la correcta ejecución del perfil de balasto y de las sendas.

En los casos de divergencia respecto del ancho de las banquetas exteriores, se medirán las mismas, no admitiéndose un ancho menor que el fijado en la norma correspondiente. La tolerancia en cuanto al ancho será de + 5 cm.

23.8 OTROS TRABAJOS

Se efectuará el control visual o el que determine la Inspección de Obras, de todos los trabajos complementarios a las obras de vía, en la forma en que la Inspección determine, y ajustándose a los reglamentos nacionales y/o locales según corresponda.

**Artículo 24°.- ANEXOS:**

- Anexo I: Planilla de Cotización
- Anexo II: Cartel de Obra
- Anexo III: Procedimientos de Seguridad e Higiene
- Anexo IV: Plano de Gálibo
- Anexo V: Manual de Redeterminación
- Anexo VI: Fórmula de Redeterminación
- Anexo VII: Especificaciones Técnicas para Obras de Arte
- Anexo VIII: Modelo de Análisis de Precios
- Anexo IX - GVO-V-ET-0001 Señalética de Precaución y Cuadrillas en Vía y GVO-V
ET-002 Normativa Cupones
- Anexo X – Protocolo de inspección de durmientes y Norma Iram Durmientes
- Anexo XI – Plano Típico Pasos a Nivel
- Anexo XI – Plano Típico Cerco Olímpico
- Anexo XII – Plano Típico perfil transversal de vía

**MANUAL DE REDETERMINACIÓN
DE PRECIOS DE CONTRATOS DE
OBRAS,
PROVISIÓN DE BIENES
Y SERVICIOS**

Indice

I.- Objeto	3
II. – Alcance	3
III.- Definiciones	3
IV.- Metodología	3
1. Confección del pliego	3
2. Presentación de ofertas	4
3. Inicio de la Contratación	5
4. Componentes e índices respectivos	7
5. Fórmulas a aplicar para la Redeterminación de Precios en Contratos de Obras	9
6. Fórmulas a aplicar para la Redeterminación de Precios en Contratos de Provisión de Bienes	12
7. Fórmulas a aplicar para la Redeterminación de Precios en Contratos de Servicios	14

I.- Objeto

Establecer una metodología que regule el Régimen de Redeterminación de Precios en las Contrataciones de Obras, Bienes y Servicios, que permita mantener un equilibrio entre los precios cotizados y los que pudieran verificarse durante el transcurso de la ejecución del Contrato.

II. – Alcance

La presente metodología de redeterminación de precios será aplicable para las Contrataciones de Obras, Bienes y/o Servicios celebradas por SOFSE en moneda nacional, cuyo plazo sea mayor o igual a 6 meses, en tanto y en cuanto la aplicación de la misma sea prevista en los Pliegos de Bases y Condiciones Particulares de cada llamado.

III.- Definiciones

SOFSE: Se refiere a la SOCIEDAD OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO creada por la Ley de Reordenamiento Ferroviario N°26.352 y modificatoria – Ley 27.132-.

Contratista: Persona humana o jurídica contratada por SOFSE para la ejecución de las obras y/o prestación de servicios y/o provisión de bienes.

IV.- Metodología

1. Confección del pliego

1.1. Presupuesto oficial y Planilla de Cotización

Previo al llamado a licitación o compulsas de la Obra, Bien y/o Servicio que se requiera contratar, SOFSE debe confeccionar un presupuesto con el detalle de las actividades y/o provisiones requeridas. Del mismo se debe conformar la planilla de cotización para todas las actividades y/o provisiones de la prestación.

La planilla de cotización se incluirá en el pliego como requisito a presentar por los proveedores en sus ofertas.

1.2. Componentes de precios

SOFSE debe realizar un análisis de costos a nivel de precios de los componentes que se consideren más relevantes en la prestación de la Obra, Bien y/o Servicio requerida, los cuales servirán de referencia para los análisis de las ofertas recibidas.

A nivel de los componentes, SOFSE deberá explicitar en el pliego las ponderaciones relativas de los mismos teniendo como marco lo establecido en el punto 4.a del presente manual.

A nivel subcomponentes, para el componente 'Materiales', SOFSE deberá desagregar en no más de CINCO (5) subcomponentes principales y establecer las ponderaciones relativas de los mismos en términos del costo. Para el componente 'Equipos y Máquinas' debe aplicar la estructura de ponderación establecida en el punto 4.b del presente Manual.

1.3. Índices de Referencia

El pliego debe establecer los índices de precios oficiales que tomarán como referencia para la redeterminación de precios.

Los índices de referencia para calcular la redeterminación serán los publicados por el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INDEC), excepto para la tasa de interés que utilizará la tasa nominal activa para TREINTA (30) días del Banco de la Nación Argentina.

Solo en caso que el índice definido por SOFSE no se encuentre publicado por el INDEC, se tomará el de otro organismo oficial especialista en la materia a definir por SOFSE.

1.4. Documentación

La documentación indicada en los artículos anteriores (presupuesto, estructura de costos, precios de los componentes principales, ponderación e índices de referencia) es responsabilidad plena de la Operadora y se considera como base para el proceso de licitación a cargo de la misma.

2. Presentación de ofertas

2.1. Documentación incluida

Los pliegos que prevean la aplicación de la presente metodología de redeterminación de precios deberán exigir a los oferentes la presentación de la documentación que se indica a continuación, conforme la estructura presupuestaria y metodología de análisis de precios establecidas precedentemente:

- a. El presupuesto desagregado por ítem, indicando volúmenes o cantidades respectivas y precios unitarios, o su incidencia en el precio total, cuando corresponda.
- b. Los análisis de precios de cada uno de los ítems, desagregados en todos sus componentes.
- c. Cronograma de obra, de entrega y/o seguimiento.

3. Inicio de la Contratación

3.1. Admisibilidad de Redeterminación de Precios

La Redeterminación de Precios solo procederá si se verifica que el monto de la obra, servicio y/o provisión faltante calculado a los precios redeterminados representa una variación superior al DIEZ por ciento (10%), en más o menos, respecto al monto de la obra, servicio y/o provisión faltante calculado con los precios básicos o que surjan de la última Redeterminación de Precios aprobada, según fórmula de cálculo establecida a tal fin por SOFSE en los correspondientes pliegos de bases y condiciones de cada contratación.

3.2. Solicitud de redeterminación de precios

La redeterminación solo procederá producida la solicitud de la misma por parte del contratista, mediante presentación a SOFSE del cálculo de la redeterminación de precios del contrato a redeterminar, quedando ésta sujeta a la aprobación de SOFSE, de manera tal que la redeterminación no será aplicable en forma automática.

Para una variación de precios determinada, la solicitud de redeterminación de precios correspondiente podrá peticionarse ante el Comitente hasta SESENTA (60) días corridos posteriores al último día del mes en el cual se verifica dicha variación.

3.3. Aprobación de redeterminación de precios

En caso de proceder la redeterminación de precios, SOFSE deberá confeccionar un informe con el análisis realizado al respecto, donde se justifique la redeterminación y se expliquen las causas. El informe mencionado deberá estar firmado por las autoridades competentes de SOFSE.

3.4. Variación de precios

A los efectos de aplicar el presente regimense tomará como mes básico para la Redeterminación de Precios, **el mes calendario anterior al mes en el cual se produjo la presentación de la oferta económica.**

La variación de los precios de cada factor se calculará desde el mes básico, o desde la última redeterminación, según corresponda, hasta el periodo en que se haya alcanzado la variación de referencia.

3.5. Nuevos precios

Cuando proceda la Redeterminación de Precios, los nuevos precios que se determinen se aplicarán a la parte del contrato faltante de ejecutar al inicio del mes siguiente en que se produce la variación de referencia, excepto en los casos que exista obligaciones en mora y cumplimiento parcial, en los cuales se procederá de acuerdo a lo establecido en el artículo correspondiente.

3.6. Obligaciones en mora y cumplimiento parcial

Los precios correspondientes a las obligaciones de avance acumulado, que no se hayan ejecutado conforme al último Cronograma de obra, de entrega y/o seguimiento aprobado por causas imputables al Contratista, se liquidarán con los precios correspondientes a la fecha en que debieron haberse cumplido, sin perjuicio de las penalidades que pudieren corresponder.

3.7. Anticipos Financieros y Acopios de Materiales

Por su parte, los anticipos financieros y/o acopios de materiales otorgados a los contratistas mantendrán fijo e inamovible el valor del contrato en la proporción de dicho anticipo. Solo en caso que aplique un redeterminación de precios previo al pago del anticipo financiero, el mismo se redeterminará en función al factor de reajuste correspondiente en el marco de la metodología descripta.

3.8. Renuncia

Para la aplicación de la redeterminación de precios el contratista -a través de Representante Legal y/o Apoderado- deberá presentar la renuncia a reclamar mayores costos, compensaciones, gastos improductivos o supuestos perjuicios de cualquier naturaleza contra la SOFSE hasta la fecha de aprobación de la redeterminación.

3.9. Adecuación de garantías

Aprobada la redeterminación, el contratista deberá extender y adecuar el monto de la garantía de cumplimiento de contrato, como así también de la garantía de fondo de reparo en caso de que la contratista opte por esa opción.

3.10. Ampliaciones y Modificaciones de Contrato

Las ampliaciones y modificaciones del contrato estarán sujetas al mismo régimen de redeterminación de precios aplicado al contrato original. A dicho efecto, los precios serán considerados a valores básicos del contrato o de la última redeterminación de precios aprobada si la hubiere y les serán aplicables las adecuaciones de precios que se encuentren aprobadas para el contrato hasta ese momento.

3.11. Cómputo de multas

A los efectos del cálculo de multas, se entenderá por monto del contrato al Monto original del mismo más los importes de las modificaciones y redeterminaciones aprobadas.

4. Componentes e índices respectivos

- A) Componentes de las Obras, Bienes y/o Servicios para los cuales SOFSE deberá establecer sus coeficientes de ponderación (α) en cada pliego, según establezca la fórmula correspondiente de cada contratación:

Componente	Índice o Valor a Considerar
Materiales (FM)	Índices elementales "Capítulo Materiales" publicado en el marco del decreto 1295/2002 del INDEC informa ("ANEXO INDEC")
Equipos y Máquinas (FEM)	Según Fórmula General de la Variación de precios del componente Equipos y Máquinas definida en 4.B)
Mano de Obra (MO)	Índice "Mano de Obra" cuadro 1.4 del "Capítulo Mano de Obra" publicado en el marco del decreto 1295/2002 del INDEC informa ("ANEXO INDEC")
Transporte (T)	Índice Camión con Acoplado; Código CPC 71240-21 cuadro 6 publicado en INDEC informa ("ANEXO INDEC")
Combustibles y Lubricantes (CL)	Índice CIU-3 2320/CPC 33360-1 - Gas Oil - Cuadro IPIB publicado en el marco del decreto 1295/2002 del INDEC informa ("ANEXO INDEC")
Gastos Generales (GG)	Índice "Gastos Generales" cuadro 1.4 del "Capítulo Gastos Generales" publicado en el marco del decreto 1295/2002 del INDEC informa ("ANEXO INDEC")

- B) Subcomponentes:

Materiales: subcomponentes para los cuales SOFSE establecerá sus coeficientes de ponderación (β) en cada pliego.

Puntos a considerar para el componente Materiales	
Material	Índice o Valor a Considerar
Descripción de material ó tipo de material, o rubro representativo (hasta 5 subcomponentes)	Índices elementales "Capítulo Materiales" publicado en el marco del decreto 1295/2002" del INDEC informa ("ANEXO INDEC"). Especificar claramente el índice, ya sea simple ó ponderado en caso de corresponder.

Equipos y Máquinas:

Puntos a considerar para el componente Equipos y Máquinas	
Componente	Índice o Valor a Considerar

Puntos a considerar para el componente Equipos y Máquinas	
Componente	Índice o Valor a Considerar
Amortización de Equipos (AE)	<p style="text-align: center;"><u>Índice Ponderado</u></p> <p>35% Tabla SIPM- Importado- Índice Equipos- Amortización de equipo 65% Tabla IPIB-Máquina Vial Autopropulsada- Índice CIIU3 2924/CPC 44427-1 Ambos obtenidos del "ANEXO INDEC"</p>
Mano de Obra (MO)	Índice "Mano de Obra" cuadro 1.4 del "Capítulo Mano de Obra" publicado en el marco del decreto 1295/2002" del INDEC informa ("ANEXO INDEC")
Coefficiente Amortización CAE	Se adopta 0,7
Coefficiente Rep. y Rep. CRR	Se adopta 0,3

A los efectos del cálculo, todos los valores o índices provenientes de tablas de fuente externa se considerarán con cuatro dígitos, redondeando simétricamente al último dígito significativo.

5. Fórmulas a aplicar para la Redeterminación de Precios en Contratos de Obras

Expresiones Generales de Aplicación

Fórmula General del Precio Redeterminado de la Obra Faltante

$$P_i = P_o \times [Af \times (F_{Ra}) + (1 - Af) \times (F_{Ri})]$$

Donde:

P_i	Precio de la obra faltante redeterminado (i: nueva redeterminación).
P_o	Precio de la obra faltante al momento de la redeterminación, expresada en valores básicos de contrato.
Af	Anticipo financiero expresado en tanto por uno.
F_{Ri}	Factor de reajuste de la redeterminación identificada como "I".
F_{Ra}	Factor de reajuste en la redeterminación vigente al momento de la certificación del anticipo, completar en números con cuatro decimales. Si el anticipo no se hubiera pagado al momento de la redeterminación de precios, será reemplazado por F_{Ri} .

Fórmula General del Factor de Reajuste

$$F_{Ri} = \left[\alpha M \times FM_i + \alpha EM \times FEM_i + \alpha MO \times \left(\frac{MO_i}{MO_o} \right) + \alpha T \times \left(\frac{Ti}{To} \right) + \alpha CL \times \left(\frac{CLi}{CLo} \right) \right] \times \left\{ 1 + k \times \left(\frac{CF_i - CF_o}{CF_o} \right) \right\}$$

Donde:

FM_i	<u>Factor de variación de precios del componente Materiales.</u> Mediante la expresión matemática que se desarrolla, pondera las variaciones de los precios de los principales materiales de cada obra.
FEM_i	<u>Factor de variación de precios del componente Equipos y Máquinas.</u> Mediante la expresión matemática que se desarrolla, pondera la variación de los precios correspondientes a utilización de equipo de construcción (amortización, repuestos y reparaciones)
$\frac{MO_i}{MO_o}$	<u>Factor de variación de precios del componente Mano de Obra.</u> Es la relación entre el indicador de precio correspondiente al mes de la redeterminación (MO_i) y el indicador de precio al mes Base (MO_o).

$\frac{T_i}{T_o}$	<p><u>Factor de variación de precios del componente - Transporte Carretero.</u></p> <p>Es la relación entre el indicador de precio correspondiente al Mes de la Redeterminación (T_i) y el indicador de precio al mes Base (T_o).</p>
$\frac{CL_i}{CL_o}$	<p><u>Factor de variación de precios del componente - Combustible y Lubricantes.</u></p> <p>Es la relación entre el indicador de precio correspondiente al Mes de la Redeterminación (CL_i) y el indicador de precio básico (CL_o).</p>
α	<p><u>Coefficientes de ponderación.</u></p> <p>Representan la incidencia del costo de los componentes en el costo directo total de la obra. Costo directo es el precio total menos los impuestos, la utilidad, el costo financiero, los gastos indirectos y los gastos generales.</p>
$\frac{CF_i - CF_o}{CF_o}$	<p><u>Factor de variación del componente Costo Financiero.</u></p> <p>Se calcula según las siguientes expresiones:</p> $CF_i = (1 + i_i / 12)^{\frac{n}{30}} - 1 \quad CF_o = (1 + i_o / 12)^{\frac{n}{30}} - 1$
i_i	<p><u>Indicador correspondiente al Costo Financiero.</u></p> <p>Es la Tasa Nominal Anual Activa a 30 días del Banco de la Nación Argentina expresada en coeficiente, considerando el valor del día 15 del mes de la redeterminación, o en su defecto el día hábil posterior.</p>
i_o	<p>Ídem anterior, considerando el valor del día 15 del mes Base del Contrato, o en su defecto el día hábil posterior.</p>
n	<p><u>Días de plazo</u> establecidos para el pago de los certificados.</p>
k	<p>Coefficiente de ponderación del costo financiero. Se adopta 0,01</p>

Fórmula General de la Variación de precios del componente Materiales

$$FM_i = \beta_{M1} \times \left(\frac{M1_i}{M1_o} \right) + \beta_{M2} \times \left(\frac{M2_i}{M2_o} \right) + \beta_{M3} \times \left(\frac{M3_i}{M3_o} \right) + \dots + \beta_{Mn} \times \left(\frac{Mn_i}{Mn_o} \right)$$

Donde:

$M1; M2; \dots Mn$	<p><u>Precios o indicadores de precios de los distintos materiales publicados por el INDEC de los n materiales representativos de la obra.</u></p> <p>Según corresponda, del mes de redeterminación "i" o del mes básico "0"</p>
$\beta_{M1}; \beta_{M2}; \dots \beta_{Mn1}$	<p><u>Coefficientes de ponderación de los materiales.</u></p> <p>Representan la incidencia de los n materiales más representativos en el</p>

costo-costo total del componente materiales.

Fórmula General de la Variación de precios del componente Equipos y Máquinas.

Se evaluará aplicando la siguiente expresión que pondera la variación de los subcomponentes Amortización de Equipos (AE) y Reparaciones y Repuestos (RR) de la obra:

$$FEM_i = CAE \times \left(\frac{AE_i}{AE_o}\right) + CRR \times \left\{0,7 \times \left(\frac{AE_i}{AE_o}\right) + 0,3 \times \left(\frac{MO_i}{MO_o}\right)\right\}$$

Donde:

$\frac{AE_i}{AE_o}$	<u>Factor de variación de componente Amortización de Equipos</u> Relación entre componente de Amortización de Equipos para mes de redeterminación “i” y mes básico “0”, según cuadro 4)B).
$\frac{MO_i}{MO_o}$	<u>Factor de variación de precios del componente Mano de Obra.</u> Es la relación entre el indicador de precio correspondiente al mes de la redeterminación (MO_i) y el indicador de precio al mes Base (MO_o).
CAE; CRR	<u>Coeficientes de ponderación de los subcomponentes Amortización de Equipos “CAE” y Reparaciones y Repuestos “CRR”.</u> Representan la incidencia de estos subcomponentes en el precio total del componente Equipos y Máquinas. Debe verificarse que : CAE + CRR = 1

6. Fórmulas a aplicar para la Redeterminación de Precios en Contratos de Provisión de Bienes

Expresiones Generales de Aplicación

Fórmula General del Precio Redeterminado de la provisión de bienes Faltante

$$P_i = P_o \times [Af \times (F_{Ra}) + (1 - Af) \times (F_{Ri})]$$

Donde:

P_i	Precio de la provisión faltante redeterminado (i: nueva redeterminación).
P_o	Precio de la provisión faltante al momento de la redeterminación, expresada en valores básicos de contrato.
Af	Anticipo financiero y/o acopio expresado en tanto por uno.
F_{Ri}	Factor de reajuste de la redeterminación identificada como "I".
F_{Ra}	Factor de reajuste en la redeterminación vigente al momento de la certificación del anticipo y/o acopio, completar en números con cuatro decimales. Si el anticipo y/o acopio no se hubiera certificado al momento de la redeterminación de precios, será reemplazado por F_{Ri} .

Fórmula General del Factor de Reajuste

$$F_{Ri} = \left[\alpha M \times FM_i + \alpha GG \times \left(\frac{GG_i}{GG_o} \right) + \alpha T \times \left(\frac{T_i}{T_o} \right) + \alpha CL \times \left(\frac{CL_i}{CL_o} \right) \right] \times \left\{ 1 + k \times \left(\frac{CF_i - CF_o}{CF_o} \right) \right\}$$

Donde:

FM_i	<u>Factor de variación de precios del componente Materiales.</u> Mediante la expresión matemática que se desarrolla, pondera las variaciones de los precios de los principales materiales de cada provisión.
$\frac{GG_i}{GG_o}$	<u>Factor de variación de precios del componente – Gastos Generales.</u> Es la relación entre el indicador de precio correspondiente al Mes de la Redeterminación (GG_i) y el indicador de precio al mes Base (GG_o)
$\frac{T_i}{T_o}$	<u>Factor de variación de precios del componente - Transporte Carretero.</u> Es la relación entre el indicador de precio correspondiente al Mes de la Redeterminación (T_i) y el indicador de precio al mes Base (T_o).

$\frac{CL_i}{CL_o}$	<u>Factor de variación de precios del componente - Combustible y Lubricantes.</u> Es la relación entre el indicador de precio correspondiente al Mes de la Redeterminación (CL_i) y el indicador de precio básico (CL_o).
α	<u>Coefficientes de ponderación.</u> Representan la incidencia del costo de los componentes en el costo directo total de la provisión. Costo directo es el precio total menos los impuestos, la utilidad, el costo financiero, los gastos indirectos y los gastos generales.
$\frac{CF_i - CF_o}{CF_o}$	<u>Factor de variación del componente Costo Financiero.</u> Se calcula según las siguientes expresiones: $CF_i = (1 + i_i / 12)^{\frac{n}{30}} - 1 \qquad CF_o = (1 + i_o / 12)^{\frac{n}{30}} - 1$
i_i	<u>Indicador correspondiente al Costo Financiero.</u> Es la Tasa Nominal Anual Activa a 30 días del Banco de la Nación Argentina expresada en coeficiente, considerando el valor del día 15 del mes de la redeterminación, o en su defecto el día hábil posterior.
i_o	Ídem anterior, considerando el valor del día 15 del mes Base del Contrato, o en su defecto el día hábil posterior.
n	<u>Días de plazo</u> establecidos para el pago de los certificados.
k	Coefficiente de ponderación del costo financiero. Se adopta 0,01

Fórmula General de la Variación de precios del componente Materiales

$$FM_i = \beta_{M1} \times \left(\frac{M1_i}{M1_o} \right) + \beta_{M2} \times \left(\frac{M2_i}{M2_o} \right) + \beta_{M3} \times \left(\frac{M3_i}{M3_o} \right) + \dots + \beta_{Mn} \times \left(\frac{Mn_i}{Mn_o} \right)$$

Donde:

$M1; M2; \dots Mn$	<u>Precios o indicadores de precios de los distintos materiales publicados por el INDEC de los n materiales representativos de la provisión.</u> Según corresponda, del mes de redeterminación "i" o del mes básico "0"
$\beta_{M1}; \beta_{M2}; \dots \beta_{Mn1}$	<u>Coefficientes de ponderación de los materiales.</u> Representan la incidencia de los n materiales más representativos en el costo-costo total del componente materiales.

7. Fórmulas a aplicar para la Redeterminación de Precios en Contratos de Servicios

Para el caso particular de contratos involucrando servicios será de aplicación la siguiente metodología:

Fórmula General del Precio Redeterminado del Contrato de Servicio Faltante

$$P_i = P_o \times [Af \times (F_{Ra}) + (1 - Af) \times (F_{Ri})]$$

Donde:

P_i	Precio del contrato de servicio faltante redeterminado (i: nueva redeterminación)
P_o	Precio del contrato de servicio faltante al momento de la redeterminación, expresada en valores básicos de contrato.
Af	Anticipo financiero expresado en tanto por uno.
F_{Ri}	Factor de reajuste de la redeterminación identificada como "i".
F_{Ra}	Factor de reajuste en la redeterminación vigente al momento de la certificación del anticipo, completar en números con cuatro decimales. Si el anticipo no se hubiera certificado al momento de la redeterminación de precios, será reemplazado por F_{Ri} .

Fórmula General del Factor de Reajuste

$$F_{Ri} = \left[\alpha M \times FM_i + \alpha EM \times FEM_i + \alpha GG \times \left(\frac{GGi}{GGo} \right) + \alpha MO \times \left(\frac{MOi}{MOo} \right) + \alpha CL \times \left(\frac{CLi}{CLo} \right) \right] \times \left\{ 1 + 0,01 \times \left(\frac{CF_i - CF_o}{CF_o} \right) \right\}$$

FM_i	<u>Factor de variación de precios del componente Materiales.</u> Mediante la expresión matemática que se desarrolla, pondera las variaciones de los precios de los principales materiales de cada servicio.
FEM_i	<u>Factor de variación de precios del componente Equipos y Máquinas.</u> Mediante la expresión matemática que se desarrolla, pondera la variación de los precios correspondientes a utilización de equipo de construcción (amortización, repuestos y reparaciones)

$\frac{GG_i}{GG_o}$	<p><u>Factor de variación de precios del componente – Gastos Generales.</u></p> <p>Es la relación entre el indicador de precio correspondiente al Mes de la Redeterminación (GG_i) y el indicador de precio al mes Base (GG_o)</p>
$\frac{MO_i}{MO_o}$	<p><u>Factor de variación de precios del componente Mano de Obra.</u></p> <p>Es la relación entre el indicador de precio correspondiente al mes de la redeterminación (MO_i) y el indicador de precio al mes Base (MO_o).</p>
$\frac{CL_i}{CL_o}$	<p><u>Factor de variación de precios del componente - Combustible y Lubricantes.</u></p> <p>Es la relación entre el indicador de precio correspondiente al Mes de la Redeterminación (CL_i) y el indicador de precio básico (CL_o).</p>
α	<p><u>Coefficientes de ponderación.</u></p> <p>Representan la incidencia del costo de los componentes en el costo directo total del servicio. Costo directo es el precio total menos los impuestos, la utilidad, el costo financiero, los gastos indirectos y los gastos generales.</p>
$\frac{CF_i - CF_o}{CF_o}$	<p><u>Factor de variación del componente Costo Financiero.</u></p> <p>Se calcula según las siguientes expresiones:</p> $CF_i = (1 + i_i/12)^{\frac{n}{30}} - 1 \quad CF_o = (1 + i_o/12)^{\frac{n}{30}} - 1$
i_i	<p><u>Indicador correspondiente al Costo Financiero.</u></p> <p>Es la Tasa Nominal Anual Activa a 30 días del Banco de la Nación Argentina expresada en coeficiente, considerando el valor del día 15 del mes de la redeterminación, o en su defecto el día hábil posterior.</p>
i_o	<p>Ídem anterior, considerando el valor del día 15 del mes Base del Contrato, o en su defecto el día hábil posterior.</p>
n	<p><u>Días de plazo</u> establecidos para el pago de los certificados.</p>
k	<p>Coefficiente de ponderación del costo financiero. Se adopta 0,01</p>

Fórmula General de la Variación de precios del componente Materiales

$$FM_i = \beta_{M1} \times \left(\frac{M1_i}{M1_o}\right) + \beta_{M2} \times \left(\frac{M2_i}{M2_o}\right) + \beta_{M3} \times \left(\frac{M3_i}{M3_o}\right) + \dots + \beta_{Mn} \times \left(\frac{Mn_i}{Mn_o}\right)$$

Donde:

$M_1; M_2; \dots M_n$	<u>Precios o indicadores de precios de los distintos materiales publicados por el INDEC de los n materiales representativos del Servicio.</u> Según corresponda, del mes de redeterminación “i” o del mes básico “0”
$\beta_{M1}; \beta_{M2}; \dots \beta_{Mn1}$	<u>Coeficientes de ponderación de los materiales.</u> Representan la incidencia de los n materiales más representativos en el costo total del componente materiales.

Fórmula General de la Variación de precios del componente Equipos y Máquinas.

Se evaluará aplicando la siguiente expresión que pondera la variación de los subcomponentes Amortización de Equipos (AE) y Reparaciones y Repuestos (RR) del servicio:

$$FEM_i = CAE \times \left(\frac{AE_i}{AE_o} \right) + CRR \times \left\{ 0,7 \times \left(\frac{AE_i}{AE_o} \right) + 0,3 \times \left(\frac{MO_i}{MO_o} \right) \right\}$$

Donde:

$\frac{AE_i}{AE_o}$	<u>Factor de variación de componente Amortización de Equipos</u> Relación entre componente de Amortización de Equipos para mes de redeterminación “i” y mes básico “0”, según cuadro 4)B).
$\frac{MO_i}{MO_o}$	<u>Factor de variación de precios del componente Mano de Obra.</u> Es la relación entre el indicador de precio correspondiente al mes de la redeterminación (MO_i) y el indicador de precio al mes Base (MO_o).
$CAE; CRR$	<u>Coeficientes de ponderación de los subcomponentes Amortización de Equipos “CAE” y Reparaciones y Repuestos “CRR”.</u> Representan la incidencia de estos subcomponentes en el precio total del componente Equipos y Máquinas. Debe verificarse que : $CAE + CRR = 1$

Consideración final: Las disposiciones del presente manual de redeterminación de precios podrán ser complementadas mediante los pliegos y/o documentación que rija la contratación.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2020 - Año del General Manuel Belgrano

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Proyecto de Manual para la Redeterminación de Precios de Contratos de Obras, Provisión de Bienes y Servicios

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 16 pagina/s.

Anexo Fórmula para la Redeterminación de Precios.

Servicio: Servicio de Inspeccion de las Obras Metropolitano de Córdoba Etapa 2

PET: RE-VO-ET-041

Valores de Aplicación para el presente contrato

De acuerdo al MANUAL DE REDETERMINACIÓN DE PRECIOS DE CONTRATOS DE OBRAS, PROVISIÓN DE BIENES Y SERVICIOS vigente (aprobado por Acta de Directorio N° 306 de fecha 11 de agosto de 2020, Doc N° IF-2020-49865779-APN-GCO#SOFSE), a continuación se detallan los elementos componentes e índices respectivos para la aplicación de las fórmulas detalladas en el citado Manual.

Valores a considerar para la fórmula del Factor de Reajuste		
Componentes	Factor α_n	Índice o Valor a Considerar
Materiales (FM)	0.50	Según Fórmula I.3
Equipos y Máquinas (FEM)	0.10	Según Fórmula I.4
Mano de Obra (MO)	0.20	Índice "Mano de Obra" cuadro 1.4 de I "Capítulo Mano de Obra" publicado en el marco del decreto 1295/2002" del INDEC informa ("ANEXO INDEC")
Transporte (T)	0.10	Índice 71240-11 - Alquiler de camión volcador - Cuadro 10- Gastos Generales, publicado en el marco del decreto 1295/2002" del INDEC informa "ANEXO INDEC"
Combustibles y Lubricantes (CL)	0.10	Índice CIU-3 2320/CPC 33360-1 - Gas Oil - Cuadro IPIB publicado en el marco del decreto 1295/2002" del INDEC informa "ANEXO INDEC"

Valores a considerar para la fórmula del componente Materiales		
Material	Factor β_n	Índice o Valor a Considerar
Gastos Generales	1.00	Cuadro INDEC: Índice del Costo de la Construcción en el Gran Buenos Aires (ICC), base 1993=100. Variaciones del Nivel general y capítulos

Valores a considerar para la fórmula del componente Equipos y Máquinas	
Componente	Índice o Valor a Considerar
Amortización de Equipos (AE)	<u>Índice Ponderado</u> 35% Tabla SIPM- Importado- Índice Equipos - Amortización de equipo 65% Tabla IPIB-Máquina Vial Autopropulsada- Índice CIU3 2924/CPC 44427-1 Ambos obtenidos del "ANEXO INDEC"
Mano de Obra (MO)	Índice "Mano de Obra" cuadro 1,4 de I "Capítulo Mano de Obra" publicado en el marco del decreto 1295/2002" del INDEC informa ("ANEXO INDEC")
Coefficiente Amortización CAE	Se adopta 0,7
Coefficiente Rep. Y Rep. CRR	Se adopta 0,3

A los efectos del cálculo, todos los valores o índices provenientes de tablas de fuente externa se considerarán con cuatro dígitos significativos, redondeando simétricamente al último dígito significativo.

 <p>Gcia. Recursos Humanos Sub Gcia. Higiene, Seguridad y Medio Ambiente</p>	PROCEDIMIENTO 002 PG HSMA	Emisión: 21/10/2016
	“REQUISITOS PARA EMPRESAS CONTRATISTAS“	Vigencia: Nov - 2016
		Actualización: Revisión RV 01 Febrero 2017
		Página 1 de 17

1. Objetivo:

Este Procedimiento tiene como objetivo principal establecer los requerimientos mínimos que deben cumplir las Empresas Contratistas y Subcontratistas (obras, servicios, etc.) que realizarán tareas en todo el Ámbito de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO.

2. Alcance:

De aplicación general en la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO y en forma particular para los sectores con responsabilidad en la contratación y/o el control de Empresas Contratistas y Subcontratistas.

En ningún caso el contenido del presente es excluyente, por lo cual puede ser complementado con otras directivas de la Gerencia de Recursos Humanos emitidas por la Subgerencia de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente y por la Gcia. de Contratos en base a sus normas y/o procedimientos internos.

3. Definiciones:

- ATS: Análisis de Tarea Segura.
- PST: Procedimiento Seguro de Trabajo

4. Referencias:

- Ley 19.587 Higiene y Seguridad en el Trabajo – Decreto Reglamentario N° 351/79; Decreto 1338/96, Anexos, Modificaciones, Ampliaciones, Resoluciones y Disposiciones Vigentes.
- Ley 24.557 Riesgos del Trabajo – Decreto Reglamentario 659/96. Anexos, Modificaciones, Ampliaciones, Resoluciones y Disposiciones Vigentes.
- Decreto 911/96 Reglamento de Higiene y Seguridad para la Industria de la Construcción. Resolución S.R.T. 231/96; Res. S.R.T. 35/98; Res. S.R.T. 51/97; Res. S.R.T. 319/99, Anexos, Modificaciones, Ampliaciones, Resoluciones y Disposiciones Vigentes.
- Res. S.R.T. 37/2010 Exámenes médicos en salud – Anexo I – Inc. V.
- Res. S.R.T. 299/2011 Constancia de entrega de Ropa de Trabajo y Elementos y Equipos de Protección Personal.
- Ley 20.744 Ley de Contrato de Trabajo.
- Ley 24.051 de Residuos Peligrosos – Decreto Reglamentario 831/93, Anexos, Modificaciones, Ampliaciones, Resoluciones y Disposiciones Vigentes.
- Normas internas aplicables de OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO.
- Res. C.N.R.T. 404/13 Controles Psicofísicos de Aptitud.
- Manual interno de Normas de Seguridad e Higiene de la Coordinación de HSMA de Línea.
- PG HSMA 007 – Procedimiento de Registro de Actividades.
- Anexo I – RESUMEN DOCUMENTACION OBLIGATORIA HSMA – REQUISITOS LEGALES SEGÚN 6.1 Y 6.2
- Anexo II – Diagrama de flujo de Comunicaciones e Información
- Anexo III – Constancia de entrega de Normas Internas de Seguridad

 Gcia. Recursos Humanos Sub Gcia. Higiene, Seguridad y Medio Ambiente	PROCEDIMIENTO 002 PG HSMA	Emisión: 21/10/2016
	“REQUISITOS PARA EMPRESAS CONTRATISTAS“	Vigencia: Nov - 2016 Actualización: Revisión RV 01 Febrero 2017
		Página 2 de 17

- Anexo IV – Constancia de Capacitación
- Anexo V – Modelo de Declaración Jurada (DDJJ)

5. Responsabilidades del Personal de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO y Empresas Contratistas y Subcontratistas:

Este Procedimiento General deberá ser dado a conocer y cumplido por todo el personal involucrado en contrataciones, licitaciones y supervisión de empresas que desarrollen sus actividades dentro de cualquiera de los ámbitos afectados a la gestión de OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO. Asimismo será aplicable a las Empresas que a la fecha de su implementación se encontraban realizando con anterioridad distintas tareas dentro de la Empresa.

Todo trabajo se hará a pedido del sector interesado y con la Intervención de las Gcias. Contratos – Abastecimiento, Ingeniería, Infraestructura, Material Rodante, etc. – según corresponda -. Una Persona del Sector solicitante del trabajo será la Representante / Responsable en todo lo concerniente al control del trabajo contratado, consultas, modificaciones, etc. Además informará en forma fehaciente a los distintos sectores afectados por el accionar del contratista, por el medio que corresponda.

También tendrá la tarea de Coordinar con la Asesoría Legal de la Gcia. de Contratos y con las Coordinaciones de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente de cada una de las líneas según corresponda, las medidas preventivas de cada caso y colaborar con la Supervisión desde el punto de vista de seguridad, el trabajo del contratista y su personal.

6. Desarrollo del Procedimiento:

6.1. EMPRESAS CONTRATISTAS CON PERSONAL EN RELACION DE DEPENDENCIA

6.1.1. Toda empresa Contratista deberá presentar con carácter obligatorio la documentación que determina el presente Procedimiento, teniendo en cuenta que la falta de presentación, falsedad en su contenido o presentación incompleta de la misma, generará la imposibilidad de iniciar o de continuar desarrollando las tareas. Asimismo y en aquellos casos en que el Contratista subcontrate con terceros la realización de determinadas tareas, será responsabilidad del Contratista Principal hacer cumplir con esta obligación a las empresas Subcontratistas, debiendo para ello verificar e informar a SOFSE con carácter de Declaración Jurada, que las empresas Subcontratistas cumplen y han presentado la documentación requerida. A continuación se detalla la documentación que obligatoriamente deberá presentarse ante las Coordinaciones de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente de cada una de las líneas, según corresponda:

6.1.1.1. COPIA DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD COMPLETO APROBADO POR LA ART

 Gcia. Recursos Humanos Sub Gcia. Higiene, Seguridad y Medio Ambiente	PROCEDIMIENTO 002 PG HSMA	Emisión: 21/10/2016
	“REQUISITOS PARA EMPRESAS CONTRATISTAS“	Vigencia: Nov - 2016 Actualización: Revisión RV 01 Febrero 2017
		Página 3 de 17

Constancia de Presentación ante la ART - Aprobación por Parte de la ART. La Empresa Contratista y Subcontratistas en caso de corresponder, deberá presentar el correspondiente Programa de Seguridad APROBADO acorde con lo establecido y según corresponda: Resolución S.R.T. 35/98; Resolución S.R.T. 51/97; Resolución S.R.T. 319/99.

Dentro del Programa de Seguridad, será obligatorio incluir “TODOS” los riesgos generales y particulares, según la etapa de cada obra, teniendo en cuenta el plazo de ejecución de obra y las tareas a desarrollar; por cada riesgo general o particular deberá detallarse las Medidas Preventivas para atenuar los mismos.

6.1.1.2. AVISO DE INICIO DE OBRA - DECLARACION DE INICIO DE OBRA ANTE LA ART

Al inicio de la relación y/o cambio de Aseguradora, o en caso de extensión de los plazos de obra.

6.1.1.3. CONSTANCIA DE CAPACITACION

En Materia de Higiene, Seguridad y Riesgos existentes para el personal empleado. Incluyendo además las Normas de Seguridad específicas de cada Línea (riesgos propios de la actividad ferroviaria) que les serán entregadas previo al inicio de las tareas.

6.1.1.4. CONSTANCIA DE ENTREGA DE ROPA DE TRABAJO, ELEMENTOS Y EQUIPOS DE PROTECCION PERSONAL

En un todo de acuerdo a la Resolución S.R.T. 299/2011, para todo el personal afectado a las tareas.

6.1.1.5. COPIA DE LA CONSTANCIA DEL PERSONAL ASEGURADO POR LA ART PARA EL PERSONAL AFECTADO A LAS TAREAS (Copia de la documentación presentada en la Gcia. de Contratos)

6.1.1.6. CERTIFICADO DE CORRECTA INSTALACION Y/O FUNCIONAMIENTO - CONSTANCIA DE VALIDEZ DEL CERTIFICADO

- Equipos de levantamiento de carga
 - Equipos móviles de levantamiento, excavación y/o transporte de cargas.
- Para el tiempo de duración de las tareas.

6.1.1.7. CERTIFICADOS DE VERIFICACION TECNICA - CONSTANCIA DE VALIDEZ DEL CERTIFICADO

Todos los vehículos afectados a las tareas (Cargadoras, Retroexcavadoras, Grúas, Vehículos Ferroviarios, Camiones, Camionetas, etc.).
Certificación de los Equipos de Izaje y sus elementos (fajas, eslingas, grilletes, etc.) por Bureau Veritas, IRAM, etc.
Al inicio de la tarea o cambio de equipo de izaje.
Para el tiempo de duración de las tareas.

6.1.1.8. CERTIFICADOS DE APTITUD

- Choferes (Carnet de Conductor) emitidos por la Autoridad Competente correspondiente.

 Gcia. Recursos Humanos Sub Gcia. Higiene, Seguridad y Medio Ambiente	PROCEDIMIENTO 002 PG HSMA	Emisión: 21/10/2016
	“REQUISITOS PARA EMPRESAS CONTRATISTAS“	Vigencia: Nov - 2016 Actualización: Revisión RV 01 Febrero 2017
		Página 4 de 17

- Operadores de Grúas y equipos de levantamiento de carga e izaje.
- Conductores de Vehículos Ferroviarios emitidos por la Autoridad de Aplicación Competente correspondiente.
- Cuando las Actividades a desarrollar puedan significar riesgos para sí, terceros o instalaciones – por ejemplo: Conductores de Automotores, Grúas, Autoelevadores, Trabajos en Altura, etc.; **deberán acreditar los estudios y o constancias correspondientes, dando cumplimiento a la Resolución S.R.T. 37/2010 Exámenes médicos en salud – Anexo I – inc. V para ser acreditados en el Servicio Médico de OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, según la Línea que corresponda.**
- Para el tiempo de duración de las tareas.

6.1.1.9. CAPACITACION ESPECIAL ACTUALIZADA

Choferes, Conductores y/u operadores de equipos.
Licencia de Conductor Habilitante y/o Psicofísico según la Categoría.
Certificado de Bureau Veritas, IRAM, etc. para operadores de grúas y/o equipos de izaje.
Al inicio de la relación o cambio de personal.

6.2. TRABAJADORES AUTONOMOS (MONOTRIBUTISTAS) O EMPRESAS CONFORMADAS POR COOPERATIVA DE TRABAJADORES AUTONOMOS.

Toda empresa Contratista deberá presentar con carácter obligatorio la siguiente documentación, teniendo en cuenta que la falta, falsedad o no completar en su totalidad la misma, generará la imposibilidad de iniciar o de continuar desarrollando las tareas.

Observaciones: Si el Trabajador Autónomo posee personal no autónomo se considera que posee personal en relación de dependencia y debe constituir un contrato con una ART.

6.2.1. REQUISITOS A PRESENTAR POR CADA TRABAJADOR AUTONOMO

6.2.1.1. POLIZA DE SEGURO POR ACCIDENTES PERSONALES donde conste (documentación a presentarse en la Gcia. de Contratos):

- Nombre y Apellido completo del Asegurado
- D.N.I.
- Póliza por monto total del valor de la muerte fijado por la Superintendencia de Riesgos del Trabajo.
- Cláusula por cobertura médico farmacéutica.
- Cobertura por muerte o incapacidad total o parcial
- Contener cobertura para los tipos de riesgos a que se expondrá.

Es necesario especificar en la Póliza que cubrirá los riesgos existentes en los trabajos a realizar en las distintas tareas, Por Ejemplo: Que

 Gcia. Recursos Humanos Sub Gcia. Higiene, Seguridad y Medio Ambiente	PROCEDIMIENTO 002 PG HSMA	Emisión: 21/10/2016
	“REQUISITOS PARA EMPRESAS CONTRATISTAS“	Vigencia: Nov - 2016 Actualización: Revisión RV 01 Febrero 2017
		Página 5 de 17

cubre caídas desde la altura en que se realizan las tareas, Trabajos en zona de Vías, Trabajos en zona de Vías Electrificadas, etc.

6.2.1.2. Nota Importante: Se deberá contar indefectiblemente con un Programa de Seguridad y/o ATS (Análisis de Tarea Segura) y/o PST (Procedimiento Seguro de Trabajo) de las tareas desarrolladas, realizado por un profesional con incumbencia en Higiene y Seguridad Matriculado quien evaluará los riesgos de dicha actividad, fijará las medidas de prevención de accidente, realizará los controles necesarios de Higiene y seguridad y capacitará al personal, esta documentación deberá presentarse ante las Coordinaciones de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente de cada una de las líneas, según corresponda.

6.3. PROCEDIMIENTO DE SEGURIDAD Y MEDIO AMBIENTE PARA CONTRATISTAS Y SUBCONTRATISTAS

6.3.1. NORMA DE SEGURIDAD:

6.3.1.1. Adjudicado el trabajo, el No cumplimiento de las Normas de Seguridad por parte del contratista y/o su personal (el presente Procedimiento aplica también para todos aquellos Subcontratistas del Contratista Principal en caso de corresponder), dará lugar al pedido del Representante Autorizado de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO del relevo del transgresor (del personal de la Contratista), debiendo ser reemplazado por otro.

Las demoras que se puedan generar por causa de este pedido de relevo, correrán por exclusiva cuenta del contratista sancionado. Cuando se ponga en peligro por acción u omisión del contratista a personas, instalaciones y/o equipamientos de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, podrá llegar a detenerse la realización de la obra o trabajo, hasta tanto el mismo proceda a normalizar la situación, eliminando a criterio de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO o su Representante Autorizado todo riesgo para las personas, bienes, instalaciones, etc., corriendo por cuenta del Contratista el tiempo de demora y sus eventuales consecuencias.

La provisión de Uniformes de Trabajo – Ropa de Trabajo – y Elementos y Equipos de Protección Personal, corre por cuenta del Contratista. Su uso será Obligatorio durante la jornada laboral y deberá contar con identificación legible de su razón social.

Asimismo será responsabilidad del Contratista, reponer aquellos elementos deteriorados o en malas condiciones de conservación.

6.3.1.2. El Contratista debe dar cumplimiento a lo dispuesto por la Ley 24.557 de Riesgos del Trabajo y Decretos, Resoluciones y Disposiciones que al respecto se emitan.

 <p>Gcia. Recursos Humanos Sub Gcia. Higiene, Seguridad y Medio Ambiente</p>	<p>PROCEDIMIENTO 002 PG HSMA</p>	<p>Emisión: 21/10/2016</p>
	<p>“REQUISITOS PARA EMPRESAS CONTRATISTAS“</p>	<p>Vigencia: Nov - 2016</p> <p>Actualización: Revisión RV 01 Febrero 2017</p> <p>Página 6 de 17</p>

6.3.1.3. El Contratista deberá cumplir además con lo dispuesto por la Ley 19.587 de Higiene y Seguridad en el Trabajo y sus Decretos Reglamentarios 351/79, 911/96, 1338/96, Resoluciones y Disposiciones vigentes al respecto.

6.3.1.4. La Empresa Contratista **contará con un Servicio de Higiene y Seguridad en el Trabajo, con una afectación de “Horas Profesionales” acorde con lo normado en el Decreto 1338/96, modificatorio de lo establecido en el Decreto 351/79 al respecto y a la Resolución S.R.T. 231/96.**

El Servicio de Higiene y Seguridad de la Empresa Contratista deberá contar con personal Auxiliar en Higiene y Seguridad en el Trabajo (Técnico Superior en Higiene y Seguridad en el Trabajo matriculado) en base a lo dispuesto por la legislación vigente, **siendo atribución de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO teniendo en cuenta la complejidad de los trabajos y los riesgos asociados, el requerimiento de un Auxiliar en Higiene y Seguridad en el Trabajo en forma permanente, dependiendo también de los frentes de obra abiertos.**

6.3.1.5. Todo trabajador de Empresa Contratista deberá respetar las Normas Internas de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO.

6.3.1.6. Todo trabajador de Empresa Contratista deberá estar munido de su correspondiente equipo de protección personal, acorde a la tarea que desarrolle y provisto por su correspondiente Empresa.

Sin perjuicio de lo mencionado anteriormente llevará el Casco de Seguridad, Calzado de Seguridad y Ropa de trabajo con material visible o dotado con otro elemento de alta visibilidad, en todas las Áreas de la Empresa (chaleco reflectivo / bandolera reflectiva, etc.)

6.3.1.7. Está terminantemente prohibido accionar, conducir, manipular, u activar, por parte del trabajador Contratista, cualesquiera de los equipos, aparatos, vehículos o sistemas de la Empresa OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, sin previa autorización del personal Jerárquico de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO y estar capacitado para tal fin.

6.3.1.8. En caso que se trate de obras e instalaciones, que por sus características impliquen un riesgo para las personas y/o equipos que puedan transitar por las mismas, estas deberán estar debidamente señalizadas, con materiales acordes a cada caso, con colores y formas identificatorios y visibles, tanto de día como en horario nocturno. Se establece como normativa para el desarrollo de la señalización lo que establezca el IRAM.

6.3.1.9. OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO se reserva el derecho de solicitar a la Supervisión o Personal Jerárquico de la Empresa Contratista, la suspensión, remoción o llamado de atención de cualquier trabajador a su cargo que no cumpla con lo dispuesto en este Procedimiento y/o Normas referenciadas.

 <p>Gcia. Recursos Humanos Sub Gcia. Higiene, Seguridad y Medio Ambiente</p>	<p>PROCEDIMIENTO 002 PG HSMA</p>	<p>Emisión: 21/10/2016</p>
	<p>“REQUISITOS PARA EMPRESAS CONTRATISTAS“</p>	<p>Vigencia: Nov - 2016</p> <p>Actualización: Revisión RV 01 Febrero 2017</p> <p>Página 7 de 17</p>

6.3.1.10. Ningún trabajador de Empresa Contratista, salvo por su actividad fehacientemente comprobada, está autorizado a abordar cualesquiera de los vehículos o equipos y sistemas de elevación de cargas que operan en la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO

6.3.1.11. Es obligación de la Empresa Contratista ofrecer al personal a su cargo que trabaje para la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO la capacitación sobre Prevención de Riesgos Laborales necesaria para su trabajo seguro, para sí, para con los demás y para con las instalaciones utilizadas.

6.3.1.12. Dentro de esta capacitación se deberán incluir temas generales como: Seguridad básica contra incendios, uso adecuado de los elementos de protección personal, primeros auxilios, etc. y las Normativas Internas de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO – inherente a las Normas de Seguridad de la Coordinación de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente de la Línea que corresponda.

6.3.1.13. Toda Empresa Contratista proporcionará Número de Teléfono de Emergencia para llamar, en caso que un trabajador suyo se accidentara dentro de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO.

A su vez el personal de la contratista accidentado será acompañado principalmente por su Capataz, Supervisor o Responsable de la Empresa a la cual pertenece, para llevar a cabo su traslado y atención del accidentado.

La Empresa Contratista notificará del hecho dentro de las 24 hs de ocurrido el accidente a la Coordinación de HSMA de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO de la Línea correspondiente.

Elevará a dicha Coordinación el Informe definitivo de Investigación de Accidente de acuerdo al Método del Arbol de Causas (Circular S.R.T. G.P. y C. N° 001/2004 – Informe de Investigación de Accidente de Trabajo y Enfermedades Profesionales)

6.3.1.14. Todos los trabajadores de Empresas Contratistas deberán utilizar cuidadosamente las instalaciones de la Empresa como así también preservar la higiene dentro de la misma.

6.3.1.15. OBRAS CIVILES (Construcciones, Ampliaciones, Remodelaciones, etc.): En estos casos será imprescindible que el Responsable de Higiene y Seguridad de la Contratista se presente en la oficina de la Coordinación de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO de la línea que corresponda, e informe sobre las medidas generales de seguridad previstas para el tiempo que dure la obra.

Para el caso de Obras encuadradas en la misma, la Empresa Contratista deberá presentar el correspondiente **Programa de Seguridad APROBADO** acorde con lo establecido y según corresponda: Resolución S.R.T. 35/98; Resolución S.R.T. 51/97; Resolución S.R.T. 319/99.

En cuyo caso el contratista subcontrate tareas, efectuará el cambio de Programa de Seguridad según la Res. S.R.T. que corresponda, presentando la

 Gcia. Recursos Humanos Sub Gcia. Higiene, Seguridad y Medio Ambiente	PROCEDIMIENTO 002 PG HSMA	Emisión: 21/10/2016
	“REQUISITOS PARA EMPRESAS CONTRATISTAS“	Vigencia: Nov - 2016 Actualización: Revisión RV 01 Febrero 2017
		Página 8 de 17

actualización del mismo, aprobado por su ART, ante la Coordinación de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO de la línea que corresponda.

- 6.3.1.16.** En caso de tratarse de trabajos y/o tareas a ejecutarse no encuadradas dentro del Decreto 911/96 Reglamento de Higiene y Seguridad para la Industria de la Construcción, la Empresa Contratista deberá acreditar fehacientemente un ATS (Análisis de Tarea Segura) y/o PST (Procedimiento Seguro de Trabajo) para cada tarea a realizar confeccionado y firmado por un Profesional de Higiene y Seguridad en el Trabajo Matriculado.
- 6.3.1.17.** Los Trabajadores Autónomos (Monotributistas) o Empresas Conformadas por Cooperativa de Trabajadores Autónomos deberá presentar un Servicio de Seguridad e Higiene, pudiendo ser de carácter interno o externo.
- 6.3.1.18.** Está prohibido por parte de la Empresa Contratista encender fuegos o quemar de elementos varios en los predios de la Empresa OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO.
- 6.3.1.19.** Está prohibido realizar trabajos en caliente o que generen chispas en cercanías de zonas de almacenamiento de combustibles, despacho de combustibles, etc. o en cercanías o próximo a elementos de fácil combustión. Para ello deberá informar al Inspector / Responsable de Obra de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO a cargo de la obra para que realice las solicitudes de autorización correspondientes.
- 6.3.1.20.** Está prohibido el ingreso sin autorización a CENTROS DE MEDIA TENSION; SUB ESTACIONES DE ENERGIA; SALA DE TRANSFORMADORES; etc., sin la correspondiente Autorización de la Sub Gerencia de Infraestructura correspondiente a cada línea (Coordinación / Dpto. Energía / Catenaria, según corresponda a la designación por línea).
- 6.3.1.21.** Está prohibido realizar trabajos en techos, cobertizos, puentes peatonales, etc., próximos a Líneas energizadas / Vías energizadas sin la previa Autorización de la Sub Gerencia de Infraestructura correspondiente a cada línea (Coordinación / Dpto. Energía / Catenaria, según corresponda a la designación por línea).
- 6.3.1.22.** La Empresa Contratista deberá mantener limpio y ordenado todos los lugares que utilice, ya sean de trabajo o las de servicios personales.
- 6.3.1.23.** Los pasillos de circulación y vías de evacuación no deben estar obstruidos.
- 6.3.1.24.** Todo lo que sea basura o desperdicio deberá depositarse en los recipientes distribuidos para tal fin.
- 6.3.1.25.** La Empresa Contratista será responsable del orden y limpieza de los sectores de trabajo como así también de los obradores o pañoles.

 <p>Gcia. Recursos Humanos Sub Gcia. Higiene, Seguridad y Medio Ambiente</p>	PROCEDIMIENTO 002 PG HSMA	Emisión: 21/10/2016
	“REQUISITOS PARA EMPRESAS CONTRATISTAS“	Vigencia: Nov - 2016
		Actualización: Revisión RV 01 Febrero 2017
		Página 9 de 17

Los lugares antes mencionados deberán estar libres de todo desecho, basura, escombros, restos de materiales o desperdicios que pudieran generar riesgos de accidentes, incendios y/o entorpecer la libre circulación del sector.

6.3.1.26. Los Residuos Peligrosos y/o Especiales que se generen durante la actividad desarrollada por la Empresa Contratista, deberá gestionar su disposición según Legislación Vigente en la Materia, a cargo del contratista, y acreditará la documentación referente al transporte, tratamiento y disposición final ante la Coordinación de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente de la Línea que corresponda.

6.3.1.27. No circularán ni permanecerán debajo de cargas suspendidas.

6.3.1.28. El personal dependiente de las Empresas Contratistas se encontrará comprendido dentro de los alcances de la Resolución C.N.R.T. 404/13 Controles Psicofísicos de Aptitud (Alcoholemia, Narcotest, Atención, etc.) en lo que hace a la realización de exámenes psicofísicos de control aleatorio a realizarse por personal destacado por la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO.

En caso de presentarse novedades en dichos controles, el personal involucrado deberá ser relevado de inmediato.

6.3.1.29. En todo momento se deberá respetar la Prohibición de Fumar en todos aquellos lugares donde así está señalado.

6.3.1.30. La Empresa Contratista deberá proveer de un Botiquín de Primeros Auxilios conteniendo elementos básicos para las primeras intervenciones.

6.3.1.31. PROTECCION CONTRA INCENDIO: La Empresa Contratista contará con equipos de extinción de fuegos (Portátiles). Los mismos serán como mínimo de 10 Kg. Polvo Químico Triclase (ABC). Estos estarán identificados con el Nombre de la Empresa Contratista, además cumplirán con Normas IRAM y tendrán sus respectivas tarjetas de identificación actualizadas.

La cantidad de extintores dependerá del tipo de trabajo a realizar y a los riesgos de incendio, contando como mínimo con uno por cada frente de obra abierto.

Los extintores se colocarán en lugares visibles y en cercanías de la zona de trabajo, obradores, pañoles, etc. El personal estará debidamente capacitado para su uso.

7. Auditorías

7.1. Las Coordinaciones de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente, por intermedio del personal Prevencionista de cada Línea, realizará de forma planificada o aleatoria visitas / auditorías durante la ejecución de obras y/o prestación de servicios, incluyendo obradores y/o frentes de obra de las Empresas Contratistas, dejando información documentada con los hallazgos al Coordinador de Obra y/o Supervisor de Obra de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO de la Línea

 <p>Gcia. Recursos Humanos Sub Gcia. Higiene, Seguridad y Medio Ambiente</p>	PROCEDIMIENTO 002 PG HSMA	Emisión: 21/10/2016
	“REQUISITOS PARA EMPRESAS CONTRATISTAS“	Vigencia: Nov - 2016
		Actualización: Revisión RV 01 Febrero 2017
		Página 10 de 17

que corresponda, con copia al Supervisor de Obra de la Empresa Contratista, según PG HSMA 007 – Registro de Actividades.

- 7.2.** El hecho o la circunstancia que la Coordinación de Higiene y Seguridad de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO visite / audite la ejecución de las obras o la prestación de los servicios de la Empresa Contratista y/o eventuales Subcontratistas, no implica ni podrá interpretarse como asunción de parte de OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO responsabilidad alguna sobre el particular.
- 7.3.** Para el caso en que se detectaran desvíos importantes, estos serán informados fehacientemente desde la Coordinación de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente a la Coordinación de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, encargada de supervisar a la Contratista como también a Control de Terceros en caso de incumbir en cuanto a responsabilidades legales referentes a Higiene y Seguridad, otorgándose plazos para su adecuación.
- 7.4.** Las visitas / auditorías serán efectuadas con el fin de comprobar no sólo el cumplimiento del marco legal de Higiene y Seguridad, sino también el de las Normas Internas de Seguridad aplicables a cada Línea. La periodicidad de las visitas quedará determinada a criterio de la Coordinación de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente, según los riesgos y actividades que desarrolle la Contratista.
- 7.5.** En caso de detectar en los hallazgos desviaciones graves que presenten un riesgo inminente para las personas o las instalaciones, la Coordinación de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente suspenderá la obra notificando fehacientemente a la Coordinación de la OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO, encargada de supervisar a la Contratista como también a Control de Terceros en caso de incumbir en cuanto a responsabilidades legales referentes a Higiene y Seguridad, hasta tanto se adecúen las desviaciones mencionadas.

El contratista arbitrará los medios para adoptar las medidas correctivas para la continuidad de la obra o prestación del servicio, una vez realizadas las adecuaciones / mejoras requeridas informará al Coordinador de la Obra quien solicitará una nueva auditoría a la Coordinación de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente para verificar que las desviaciones detectadas han sido corregidas, a los efectos de dar continuidad a las tareas.

8. Comunicaciones

- 8.1.** Control de Terceros solicita a la Empresa Contratista la documentación requerida en el presente Procedimiento General referida a Higiene, Seguridad y Medio Ambiente – **Punto 6.1 y ANEXOS I y V.**

Una vez presentada la documentación de la Empresa Contratista a Control de Terceros, ésta Area remitirá a la Coordinación de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente de la Línea correspondiente a los efectos de verificar su cumplimiento objetivo.

 Gcia. Recursos Humanos Sub Gcia. Higiene, Seguridad y Medio Ambiente	PROCEDIMIENTO 002 PG HSMA	Emisión: 21/10/2016
	“REQUISITOS PARA EMPRESAS CONTRATISTAS“	Vigencia: Nov - 2016
		Actualización: Revisión RV 01 Febrero 2017
		Página 11 de 17

Por la falta de cumplimiento de cualquiera de los puntos requeridos en el presente procedimiento, a solicitud de la Coordinación de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente, el Area Control de Terceros notificará a la Empresa Contratista sobre los desvíos observados en la documentación para su adecuación.

Una vez cumplido con todos los requerimientos solicitados en este Procedimiento, Control de Terceros remitirá la documentación adecuada a la Coordinación de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente a los efectos de verificar los desvíos observados.

Si cumple con dicha documentación, la Coordinación de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente de la Línea correspondiente notificará fehacientemente a Control de Terceros que la Empresa Contratista cumple con los requisitos informando además a la Coordinación de Obra de la Línea asignada.

Control de Terceros al autorizar el inicio de las tareas, solicitará una reunión junto a la Coordinación de Obra, la Coordinación de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente de la Línea Correspondiente y el Contratista (Por la Empresa Contratista concurrirá: Director y/o Jefe de Obra; Supervisor de Obra; Responsable de Higiene y Seguridad), donde se entregarán formalmente las Normas Internas, Capacitación del referente de Higiene y Seguridad de la Contratista y el Responsable de la Empresa Contratista, firmando los **Registros del Anexo III y IV**. De esta forma se deja constancia fehaciente de la reunión y los temas abarcados.

- 8.2.** Los Prevencionistas de la Coordinación de Higiene, Seguridad y Medio Ambiente de la Línea correspondiente, durante las visitas / auditorías procederán a relevar los hallazgos según punto 7, en compañía y/o comunicación con el Coordinador de Obra, asegurándose de que el mismo esté al tanto de las observaciones realizadas.

Los desvíos observados en estos hallazgos serán comunicados también a la Empresa Contratista a través de constancia escrita y firmada por el Prevencionista, comunicando a Control de Terceros en caso de desvíos graves.

 <p>Gcia. Recursos Humanos Sub Gcia. Higiene, Seguridad y Medio Ambiente</p>	<p>PROCEDIMIENTO 002 PG HSMA</p>	<p>Emisión: 21/10/2016</p>
	<p>“REQUISITOS PARA EMPRESAS CONTRATISTAS“</p>	<p>Vigencia: Nov - 2016</p> <p>Actualización: Revisión RV 01 Febrero 2017</p> <p>Página 12 de 17</p>

ANEXO I

– RESUMEN DOCUMENTACION OBLIGATORIA HSMA – REQUISITOS LEGALES SEGÚN 6.1 Y 6.2

1. EMPRESAS CONTRATISTAS CON PERSONAL EN RELACION DE DEPENDENCIA

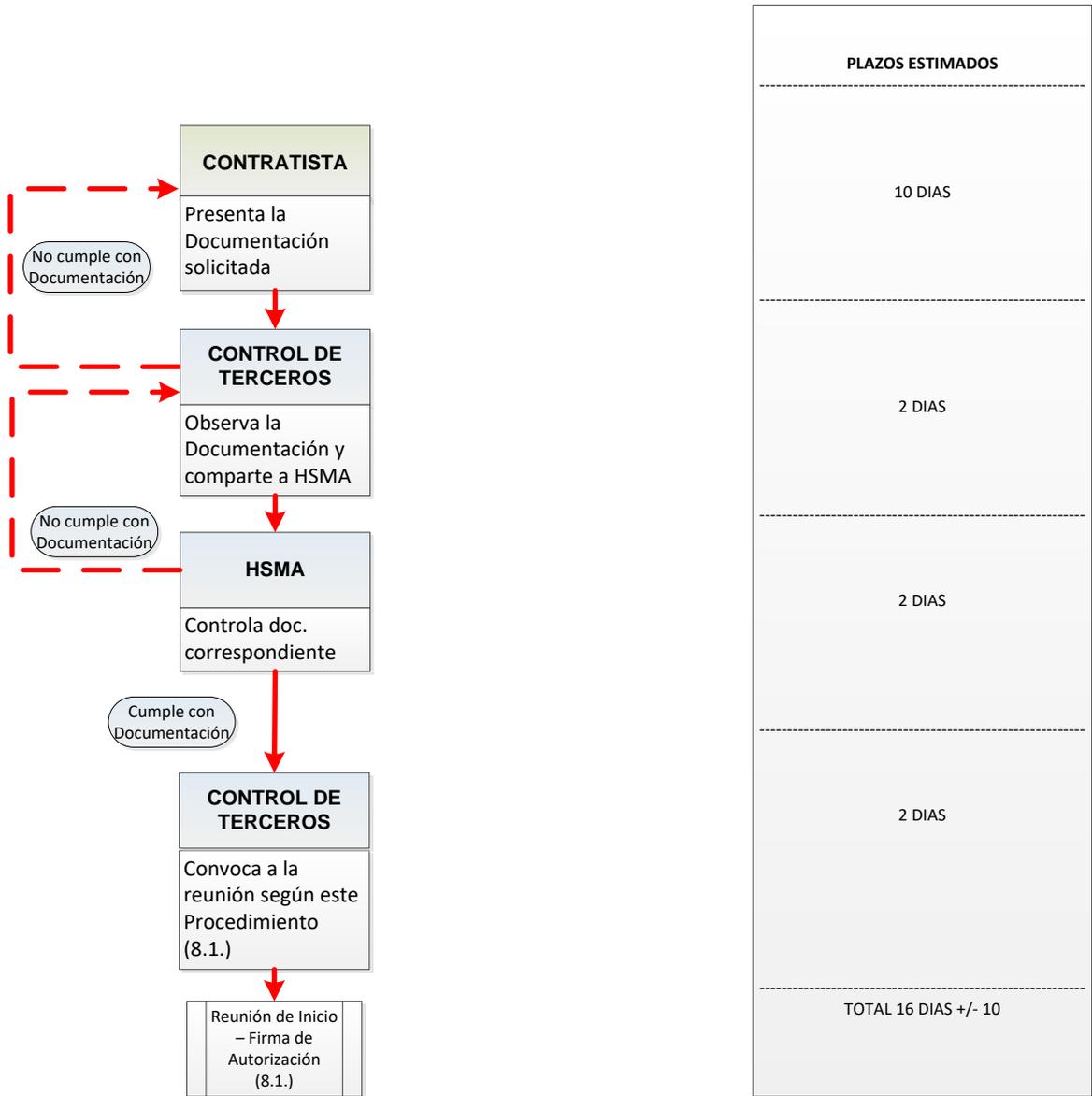
- 1.1. COPIA DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD COMPLETO APROBADO POR LA ART
- 1.2. AVISO DE INICIO DE OBRA - DECLARACION DE INICIO DE OBRA ANTE LA ART
- 1.3. CONSTANCIA DE CAPACITACION
- 1.4. CONSTANCIA DE ENTREGA DE ROPA DE TRABAJO, ELEMENTOS Y EQUIPOS DE PROTECCION PERSONAL
- 1.5. CERTIFICADO DE CORRECTA INSTALACION Y/O FUNCIONAMIENTO - CONSTANCIA DE VALIDEZ DEL CERTIFICADO (Según 6.1.1.6)
- 1.6. CERTIFICADOS DE VERIFICACION TECNICA - CONSTANCIA DE VALIDEZ DEL CERTIFICADO (Según 6.1.1.7)
- 1.7. CERTIFICADOS DE APTITUD (Según 6.1.1.8)
- 1.8. CAPACITACION ESPECIAL ACTUALIZADA (Según 6.1.1.9)

2. TRABAJADORES AUTONOMOS (MONOTRIBUTISTAS) O EMPRESAS CONFORMADAS POR COOPERATIVA DE TRABAJADORES AUTONOMOS.

- 2.1. Toda empresa Contratista deberá presentar con carácter obligatorio la siguiente documentación, teniendo en cuenta que la falta, falsedad o no completar en su totalidad la misma, generará la imposibilidad de iniciar o de continuar desarrollando las tareas.
- 2.2. Observaciones: Si el Trabajador Autónomo posee personal no autónomo se considera que posee personal en relación de dependencia y debe constituir un contrato con una ART.
- 2.3. REQUISITOS A PRESENTAR POR CADA TRABAJADOR AUTONOMO
- 2.4. POLIZA DE SEGURO POR ACCIDENTES PERSONALES donde conste (documentación a presentarse en la Gcia. de Contratos):

 Gcia. Recursos Humanos Sub Gcia. Higiene, Seguridad y Medio Ambiente	PROCEDIMIENTO 002 PG HSMA	Emisión: 21/10/2016
	“REQUISITOS PARA EMPRESAS CONTRATISTAS”	Vigencia: Nov - 2016 Actualización: Revisión RV 01 Febrero 2017
		Página 13 de 17

ANEXO II – Diagrama de flujo de Comunicaciones e Información



 Gcia. Recursos Humanos Sub Gcia. Higiene, Seguridad y Medio Ambiente	PROCEDIMIENTO 002 PG HSMA	Emisión: 21/10/2016
	“REQUISITOS PARA EMPRESAS CONTRATISTAS“	Vigencia: Nov - 2016 Actualización: Revisión RV 01 Febrero 2017
		Página 14 de 17

ANEXO III – Constancia de entrega de Normas Internas de Seguridad



CONSTANCIA DE ENTREGA

En la Ciudad de Autónoma de Buenos Aires, a los días del mes de de 2017,, en su carácter de de la empresa: CUIT....., recibe de TRENES ARGENTINOS OPERACIONES las normas de seguridad para la prevención de accidentes, las cuales necesariamente fueron dispuestas por TRENES ARGENTINOS OPERACIONES. Las mencionadas normas de seguridad establecen la forma en que deben desarrollarse los trabajos para resguardar la integridad de los trabajadores que cumplan sus labores en las zonas de vías.

En este acto se hace entrega de las normas que a continuación se detallan:

- **PROCEDIMIENTO GENERAL SGHSMAN° 002: REQUISITOS PARA CONTRATISTAS**
- **NORMA DE SEGURIDAD N° (Según corresponda por Coordinación HSMA):**
- **NORMA DE SEGURIDAD N° (Según corresponda por Coordinación HSMA):**
- **NORMA DE SEGURIDAD N° (Según corresponda por Coordinación HSMA):**

Asimismo, la empresa: manifiesta conocer el contenido de estas normas y asume la responsabilidad de hacerlas conocer a todos los trabajadores que vayan a cumplir esas labores, manteniendo indemne a TRENES ARGENTINOS OPERACIONES por cualquier hecho o situación en la cual pueda verse obligada a responder por daños y perjuicios y/o por cualquier otra circunstancia derivada de los trabajos que desarrollen en zona de vías.]

.....
Firma y Aclaración del Responsable de la Contratista

.....
Firma y aclaración del Responsable de HyS

 <p>Gcia. Recursos Humanos Sub Gcia. Higiene, Seguridad y Medio Ambiente</p>	<p>PROCEDIMIENTO 002 PG HSMA</p>	<p>Emisión: 21/10/2016</p>
	<p>“REQUISITOS PARA EMPRESAS CONTRATISTAS“</p>	<p>Vigencia: Nov - 2016</p> <p>Actualización: Revisión RV 01 Febrero 2017</p> <p>Página 16 de 17</p>

ANEXO V – Declaración Jurada (DDJJ)

En todos aquellos casos que el Contratista Principal subcontrate con otras empresas la realización de determinadas tareas deberá presentar una nota con carácter de Declaración Jurada en donde manifieste que ha verificado el efectivo cumplimiento por parte de los terceros Subcontratistas del presente Procedimiento, y que éstos han presentado la documentación requerida.

La falta de cumplimiento del presente o la falsedad de la información consignada con carácter de DDJJ dará derecho a SOFSE a tomar las medidas legales que estime pertinente de acuerdo con la magnitud del incumplimiento.

EMPRESAS SUBCONTRATISTAS CON PERSONAL EN RELACION DE DEPENDENCIA

- a. COPIA DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD COMPLETO APROBADO POR LA ART
- b. AVISO DE INICIO DE OBRA - DECLARACION DE INICIO DE OBRA ANTE LA ART
- c. CONSTANCIA DE CAPACITACION
- d. CONSTANCIA DE ENTREGA DE ROPA DE TRABAJO, ELEMENTOS Y EQUIPOS DE PROTECCION PERSONAL
- e. CERTIFICADO DE CORRECTA INSTALACION Y/O FUNCIONAMIENTO - CONSTANCIA DE VALIDEZ DEL CERTIFICADO (Según 6.1.1.6)
- f. CERTIFICADOS DE VERIFICACION TECNICA - CONSTANCIA DE VALIDEZ DEL CERTIFICADO (Según 6.1.1.7)
- g. CERTIFICADOS DE APTITUD (Según 6.1.1.8)
- h. CAPACITACION ESPECIAL ACTUALIZADA (Según 6.1.1.9)

 Gcia. Recursos Humanos Sub Gcia. Higiene, Seguridad y Medio Ambiente	PROCEDIMIENTO 002 PG HSMA	Emisión: 21/10/2016
	“REQUISITOS PARA EMPRESAS CONTRATISTAS“	Vigencia: Nov - 2016 Actualización: Revisión RV 01 Febrero 2017
		Página 17 de 17

Modelo de Declaración Jurada (DDJJ)

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de..... 20.....

Señores:

OPERADORA FERROVIARIA SOCIEDAD DEL ESTADO (SOFSE)

Dirección:

REF:

.....
.....

Por la presente, CUIT..... declaro BAJO JURAMENTO que la Empresa SubcontratistaCUITque ejecutará tareas o prestará servicios, presentó toda la documentación solicitada de acuerdo al PGHSMA 02/16 la cual fue verificada y controlada conforme a lo solicitado en dicho procedimiento y en un todo de acuerdo a la legislación vigente.

FIRMA:.....

ACLARACIÓN:.....

SELLO O CARGO EN LA EMPRESA:.....



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

Hoja Adicional de Firmas
Pliego Especificaciones Tecnicas

Número:

Referencia: Pliego de especificaciones técnicas - "INSPECCION DE LAS OBRAS DE ADECUACIÓN DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA PARA EL SERVICIO METROPOLITANO DE CÓRDOBA – Etapa2"

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 195 pagina/s.