

**Licitación Pública Nacional N° LP 31-ADIF-2019**

**PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES PARTICULARES  
(PCP)**



**“PLAN DE ASEGURAMIENTO RAMS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS PARA LA  
INSTALACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DEL SISTEMA ATS DE FORMA INTEGRAL DE  
LAS LÍNEAS BELGRANO SUR, SARMIENTO, MITRE, SAN MARTÍN, ROCA Y TREN DE  
LA COSTA”**



## INDICE

SECCIÓN I - CONDICIONES PARTICULARES

SECCIÓN II - DATOS DEL LLAMADO

SECCIÓN III - ESPECIFICACIONES TECNICAS

SECCION IV – PLANILLA DE COTIZACIÓN.

SECCIÓN V – DECLARACIÓN JURADA DE INTERESES

SECCIÓN VI – DECLARACIÓN JURADA CODIGO CONDUCTA

## SECCIÓN I. CONDICIONES PARTICULARES

### Artículo 1. Objeto de la Licitación

1. **ADIF - Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado** llama a Licitación Pública Nacional para la contratación del **"PLAN DE ASEGURAMIENTO RAMS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DEL SISTEMA ATS DE FORMA INTEGRAL DE LAS LÍNEAS BELGRANO SUR, SARMIENTO, MITRE, SAN MARTÍN, ROCA Y TREN DE LA COSTA"** que se regirá por las presentes Condiciones Particulares y Especificaciones Técnicas (PCP) – y sus anexos y circulares aclaratorias - en forma complementaria al Pliego de Bases y Condiciones Generales para la Contratación y Ejecución de Suministros, Servicios, Locaciones y Concesiones de Uso de esta Sociedad del Estado (PCG); y al Manual de Compras y Contrataciones de la ADIF.

2. Todo cuanto no esté previsto en el presente PCP ni en el PCG ni el Manual de Compras y Contrataciones será regido e interpretado de conformidad con las Leyes de la República Argentina aplicables a ADIF, incluyendo, pero no limitado al Código Civil y Comercial. El Oferente/Proveedor declara conocer y aceptar los términos y condiciones de la totalidad de la Documentación licitatoria.

### Artículo 2. Alcance.

1. El presente tiene por alcance el **PLAN DE ASEGURAMIENTO RAMS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DEL SISTEMA ATS**, provisto por MARUBENI / NIPPON SIGNAL), **DE FORMA INTEGRAL DE LAS LÍNEAS BELGRANO SUR, SARMIENTO, MITRE, SAN MARTÍN, ROCA Y TREN DE LA COSTA**, con el fin de garantizar la calidad de la instalación y la puesta en servicio del sistema ATS en todo el material rodante y en la vía de acuerdo a los procedimientos indicados por el proveedor del sistema ATS y estándares internacionales de seguridad.

2. El Plan de Aseguramiento RAMS, objeto de los trabajos de este pliego, comprende solamente el Estudio SAFETY (Seguridad Operacional).

3. Es alcance del Servicio de Análisis de Riesgos la realización de una evaluación de los mismos para la implementación del sistema ATS de forma integral, tanto en los equipos de abordaje de las formaciones como los equipos que se instalen en la vía y vinculados al sistema de señalamiento existente.

4. El estudio SAFETY englobará un plan de seguridad y un análisis de riesgos detallado del sistema, para concluir con el caso de seguridad cuya finalidad es demostrar el nivel de seguridad de éste de acuerdo con las normas EN 50126 y EN 50129 de CENELEC, o similares del país de origen.

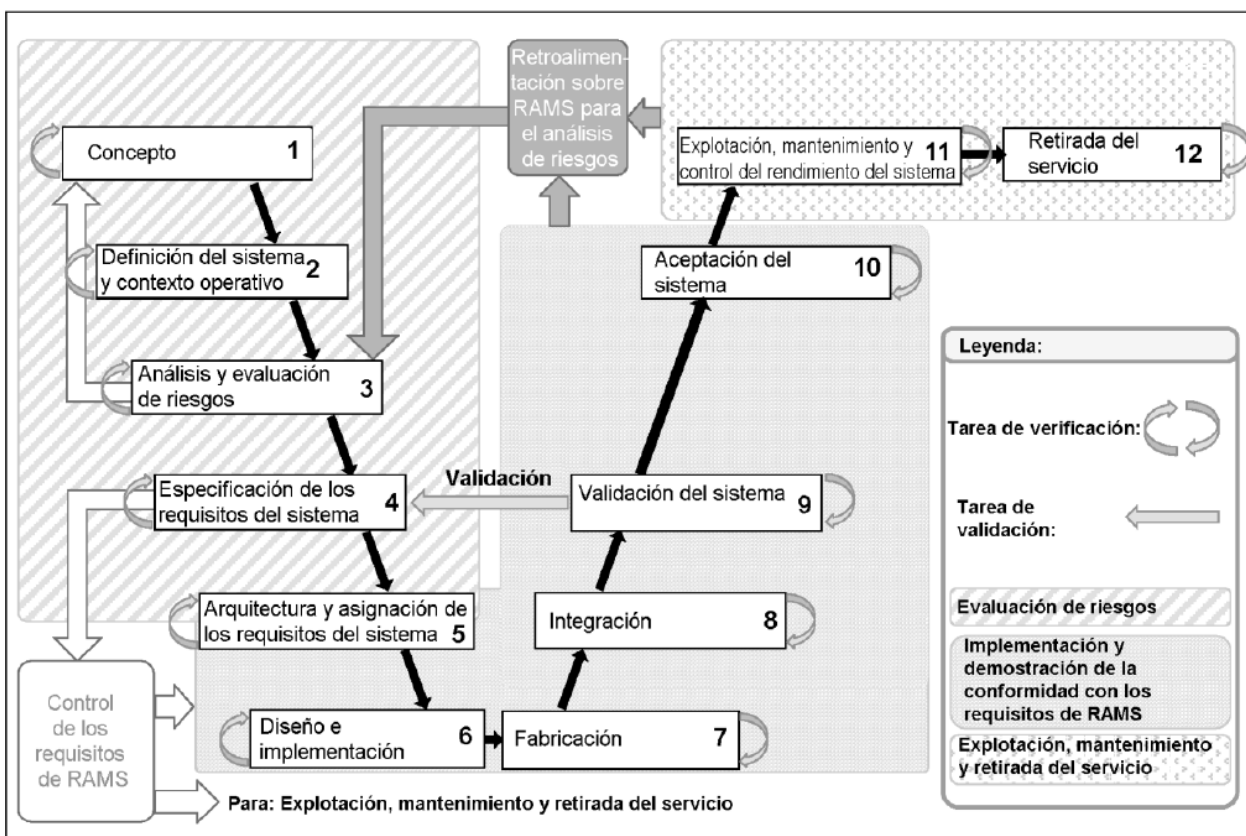
5. Se deberán cotizar las siguientes tareas y servicios:

5.1 Plan de aseguramiento RAMS.

5.2 Servicio de Ingeniería de Seguridad

5.1 Plan de aseguramiento RAMS.

5.1.1) La metodología del Estudio Safety. De acuerdo con la fase del ciclo de vida en V propuesto por la norma UNE 50126 CENELEC, las actividades de Seguridad se realizarán de acuerdo con las diferentes fases del ciclo de vida contempladas en el proyecto.



5.1.2) Plan de Seguridad del Sistema

El propósito de este documento será el de describir el Proceso de Seguridad, puntualizando el Sistema de Gestión de la Seguridad y las actividades previstas.

- a) Descripción del Sistema a estudiar.
- b) Metodologías y Requisitos de Seguridad.
- c) Programa de Seguridad.

#### 5.1.3) Análisis de Riesgos del Sistema

El Análisis de Riesgos evidenciará la adecuada demostración de la seguridad para controlar los riesgos derivados de todos los elementos del Sistema y en base a la metodología del proceso de evaluación y gestión del riesgo descrito en la norma CENELEC EN 50126.

#### 5.1.4) Caso de Seguridad del Sistema

El Caso de Seguridad del Sistema será el principal método para demostrar que los aspectos relacionados con la Seguridad del Sistema han sido gestionados apropiadamente dentro de los Requisitos de gestión del Proyecto.

El objetivo será proporcionar la demostración del nivel de Seguridad efectivo de acuerdo con las actividades de Seguridad requeridas en la norma EN 50126.

El caso de Seguridad se elaborará de acuerdo con la estructura indicada en la norma EN 50129.

#### 5.1.5) Alcance específico de la consultoría RAMS y las líneas que afecta:

ALCANCE				
LINEA	RAMALES	TRENES		TIPOS DE SEÑALAMIENTO
		CANT.	MODELOS	
BELGRANO SUR	3	40	3	Entre las estaciones Buenos Aires (salida 1.3 km) y Tapiales (14,7 km), el sector posee un sistema de señalamiento del tipo electromecánico vital "Fail Safe" marca GRS. El señalamiento entre las estaciones de Tapiales - González Catán, Puente Alsina – Aldo Bonzi y Tapiales – Marinos del Crucero General Belgrano es un sistema mecánico.
SAN MARTÍN	1	25	2	En las Estaciones Retiro y Pilar cuentan con un Sistema Mecánico al cual ya se le ha realizado una Adecuación de Señales (Mecánicas a Eléctricas) LP10. Luego posee un sistema de señalamiento del tipo electromecánico vital "Fail Safe" marca GRS.
MITRE	5	47	4	En el sector entre Retiro y Empalme Maldonado, el sistema de señalamiento es Electro-neumático de origen Inglés de la firma British Power Railway Signal que data de los años 1926-1929, con el correr de los años se han realizado modificaciones y agregados eléctricos. En empalme Maldonado se implementó un sistema híbrido electroneumático - eléctrico en los años 1980, además posee bloqueo automático electromecánico implementado por el FFCC alrededor del año 2000. En este sector se encuentra en etapa de implementación el sistema de para trenes ATSD de origen Chino. El sistema en general se encuentra en estado obsoleto y precario. Entre el Empalme Maldonado y Tigre, el sistema de señalamiento es electromecánico con bloque automático luminoso, circuitos de vía de audiofrecuencia marca Siemens implementado durante los años 1974 – 1975. Originalmente contaba con un CTC el cual se encuentra fuera de servicio. En este sector se encuentra en etapa de implementación el sistema de paratrenes ATSD de origen Chino. Si bien puede presentar algún deterioro o deficiencia puntual, el estado del sistema es funcional. El sector entre Empalme Maldonado y J.L. Suarez posee un sistema de señalamiento es mecánico con reemplazo parcial de señales de brazo por luminosas y sectores de bloqueo tipo Harper. En este sector se encuentra en etapa de implementación el sistema de paratrenes ATSD de origen Chino. El estado del sistema puede considerarse obsoleto y precario. El tramo comprendido entre el empalme Coghlan y B. Mitre cuenta con un sistema de señalamiento es mecánico con reemplazo parcial de señales de brazo por luminosas y accionamientos de cambios eléctricos, con sectores de bloqueo tipo Harper. En este sector se encuentra en etapa de implementación el sistema de paratrenes ATSD de origen Chino. El estado del sistema puede considerarse obsoleto y precario. El ramal entre Capilla del Señor y Victoria, contaba con un sistema de señalamiento electromecánico con CTC marca GRS del año 1965 totalmente depredado y fuera de funcionamiento. Trabaja con AUV, permanece señalizada en forma precaria las estaciones Matheu y Capilla del Señor. Por último el ramal entre José León Suarez y Zarate, cuenta con señalamiento mecánico en condición deteriorada y bloqueo por AUV
SARMIENTO	2	25	4	Entre las estaciones Once y Liniers existe un sistema mixto Mecánico Electromecánico Westinghouse que data de 1930 con bloqueo automático, señales luminosas y mecánicas, accionamientos eléctricos de cambios y circuitos de vía de alterna de 25 Hz. En este sector se encuentra en etapa de implementación el sistema de para trenes ATSD de origen Chino. El estado de funcionamiento es precario. Entre las estaciones Liniers y Moreno posee un sistema electromecánico con circuitos de vía de audio frecuencia, señales luminosas, bloqueo automático y accionamientos de cambios eléctricos implementado por la Compagnie des Signaux – Alstom – Juemont Schneider en el año 1974. Posteriormente se reemplazaron los circuitos de vía de audio frecuencia por la marca Siemens. En este sector se encuentra en etapa de implementación el sistema de para trenes ATSD de origen Chino. El sistema se encuentra en estado funcional a pesar de presentar cierto deterioro a raíz del vandalismo. Los ramales Merlo – Lobos y Moreno – Mercedes cuentan con señalamiento mecánico deteriorado en gran medida. El bloqueo se realiza por AUV.
TREN DE LA COSTA	1	4	1	El ramal mencionado presenta un sistema de señalamiento electromecánico en todo su recorrido instalados durante la década de 1990
ROCA	0	48	4	El material rodante considerado es: GM G22 trocha 1676, GM GT22, GM319, CKD8

ALCANCE										
LINEA	BOBINAS EN VÍA	COTEJADORES		INGENIERÍA		SAFETY CASE	INSTALACIÓN		SAFETY CASE	PUESTA EN MARCHA
		CANT.	POS.	ABORDO	EN VÍA	(DISEÑO)	ABORDO	EN VÍA	IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA	
BELGRANO SUR	95	3	Est Saenz	22/07/2019	15/07/2019	Dependerá de la fecha de finalización de toda la Ingeniería y definición de Interfaces desarrollada por ADIF/SOFSE	31/12/2019	20/09/2019	Dependerá de la fecha de finalización de toda la Instalación del Sistema ATS desarrollada por ADIF/SOFSE. <b>Se haran habilitaciones parciales.</b>	Luego de haberse realizado el correspondiente Safety Case
SAN MARTÍN	214	9	Retiro	30/09/2019	15/12/2019	Dependerá de la fecha de finalización de toda la Ingeniería y definición de Interfaces desarrollada por ADIF/SOFSE	12/11/2019	15/05/2020	Dependerá de la fecha de finalización de toda la Instalación del Sistema ATS desarrollada por ADIF/SOFSE	Luego de haberse realizado el correspondiente Safety Case
MITRE	253	15	Retiro, Tigre, Mitre	22/07/2019	Maldonado - Tigre 30/07/19, Maldonado - JL Suarez 30/07/19, Choglan - Mitre 30/07/19	Dependerá de la fecha de finalización de toda la Ingeniería y definición de Interfaces desarrollada por ADIF/SOFSE	14/07/2019	31/12/2019	Dependerá de la fecha de finalización de toda la Instalación del Sistema ATS desarrollada por ADIF/SOFSE	Luego de haberse realizado el correspondiente Safety Case
SARMIENTO	338	9	Est Once, Moreno, Castelar	22/07/2019	30/07/2019	Dependerá de la fecha de finalización de toda la Ingeniería y definición de Interfaces desarrollada por ADIF/SOFSE	14/07/2019	31/12/2019	Dependerá de la fecha de finalización de toda la Instalación del Sistema ATS desarrollada por ADIF/SOFSE.	Luego de haberse realizado el correspondiente Safety Case
TREN DE LA COSTA	28	4	Est. Maipú, Delta	30/08/2019	30/09/2019	Dependerá de la fecha de finalización de toda la Ingeniería y definición de Interfaces desarrollada por ADIF/SOFSE	15/12/2019	10/11/2019	Dependerá de la fecha de finalización de toda la Instalación del Sistema ATS desarrollada por ADIF/SOFSE	Luego de haberse realizado el correspondiente Safety Case
ROCA	0	0	0	30/10/2019 al 30/10/2020	0	Dependerá de la fecha de finalización de toda la Ingeniería y definición de Interfaces desarrollada por ADIF/SOFSE	30/10/2019 al 30/10/2020	0	Dependerá de la fecha de finalización de toda la Instalación del Sistema ATS desarrollada por ADIF/SOFSE	Luego de haberse realizado el correspondiente Safety Case

## 5.2 Servicio de Ingeniería de Seguridad

5.2.1) La entrega de una memoria técnica con la definición de las velocidades a adoptar en cada señal de las líneas Belgrano Sur, Sarmiento, Mitre, San Martín y Tren De La Costa:

- El comitente proveerá los siguientes datos de entrada: progresiva de señales, largo de cantones, caja de ATS adoptada, datos del material rodante, datos del sistema ATS.
- Con dichos datos, el contratista deberá realizar los cálculos que demuestren que la distancia de frenado del material rodante (ante una activación del sistema ATS) es compatible con los cantones de señalamiento existentes, asegurando la detención del mismo previo al traspaso de la segunda señal a peligro.
- Entregable: Memoria Técnica con la designación de velocidades de cada señal para asegurar la correcta detención del material rodante evitando el traspaso de la segunda señal a peligro.

5.2.2) La entrega de una memoria técnica con la definición de las ubicaciones de los puntos de cotejo del sistema de cotejadores de velocidad de punta de andenes, para las líneas Belgrano Sur, Sarmiento, Mitre, San Martín y Tren De La Costa:

- a) El comitente proveerá los siguientes datos de entrada: progresiva de señales, largo de cantones, largo de andenes, velocidad operativa, datos del material rodante y datos del sistema cotejadores de velocidades.
- b) Con dichos datos, el contratista deberá realizar los cálculos que demuestren que la distancia de frenado del material rodante (ante una activación del sistema ATS) es compatible con los largos de los andenes, asegurando la detención del mismo previo al paragolpes.
- c) Entregable: Memoria Técnica con la designación de ubicaciones de los cotejadores de velocidad para asegurar la correcta detención del material rodante previo al fin de vía.

5.2.3) La verificación y validación de la ingeniería ejecutiva de implementación del sistema ATS de abordó.

I. El comitente proveerá la siguiente ingeniería ejecutiva de los siguientes materiales rodantes:

- a. DMU de la Línea Belgrano Sur.
- b. Locomotora General Electric U10 de la Línea Belgrano Sur.
- c. Locomotora General Motors G22 Trocha 1000 mm y Trocha 1676 mm de la Línea Belgrano Sur y San Martín.
- d. EMU CSR de las Líneas Mitre y Sarmiento.
- e. Locomotoras SDD7 de la Línea San Martín.
- f. Locomotoras CKD8 de la Línea Roca
- g. Locomotoras General Motors GT22 de la Línea San Martín.
- h. Locomotoras General Motors G26 de la Línea San Martín.
- i. EMU del Tren de la Costa.

II. El contratista realizará la evaluación y validación de la ingeniería ejecutiva de cada modelo de material rodante anteriormente indicado.

III. Entregable: Memoria Técnica con la validación de la ingeniería ejecutiva.

### **Artículo 3. Modalidad de Cotización.**

1. La presente estará compuesta por los siguientes ítems por cada Línea de FFCC, que configurarán un único renglón global de adjudicación por la ejecución de la totalidad del servicio en todas las líneas de FFCC:



Línea de Ferrocarril (FFCC)	Bobinas en Vía (2019)	Bobinas en Vía (2020)	Trenes (2019)	Trenes (2020)
FFCC Belgrano Sur	90%	10%	27	13
FFCC Sarmiento	100%	0%	25	16
FFCC Mitre	100%	0%	30	17
FFCC San Martín	5%	95%	24	5
FFCC Roca	0%	0%	8	12
FFCC Tren de la Costa	100%	0%	4	0

2. El Precio ofertado se formulará cotizando y respetando la planilla de cotización adjunta - SECCION IV.

3. No se aceptarán ofertas que no contemplen la cotización del servicio de todas las líneas descriptas anteriormente. No será admisible cotización por ejecución de servicio parcial o que no incluya la prestación en todas las líneas de FFCC mencionadas.

4. El Oferente deberá considerar en su Oferta Económica que el precio incluye el servicio como así también la totalidad de las tareas y los costos directos e indirectos asociados para concretar la realización del servicio y la entrega de los bienes/informes.

4.1 El oferente deberá considerar en su Oferta Económica la totalidad de las tasas, los impuestos, los viáticos, los traslados, los hospedajes y/o cualquier otro tipo de gasto asociado.

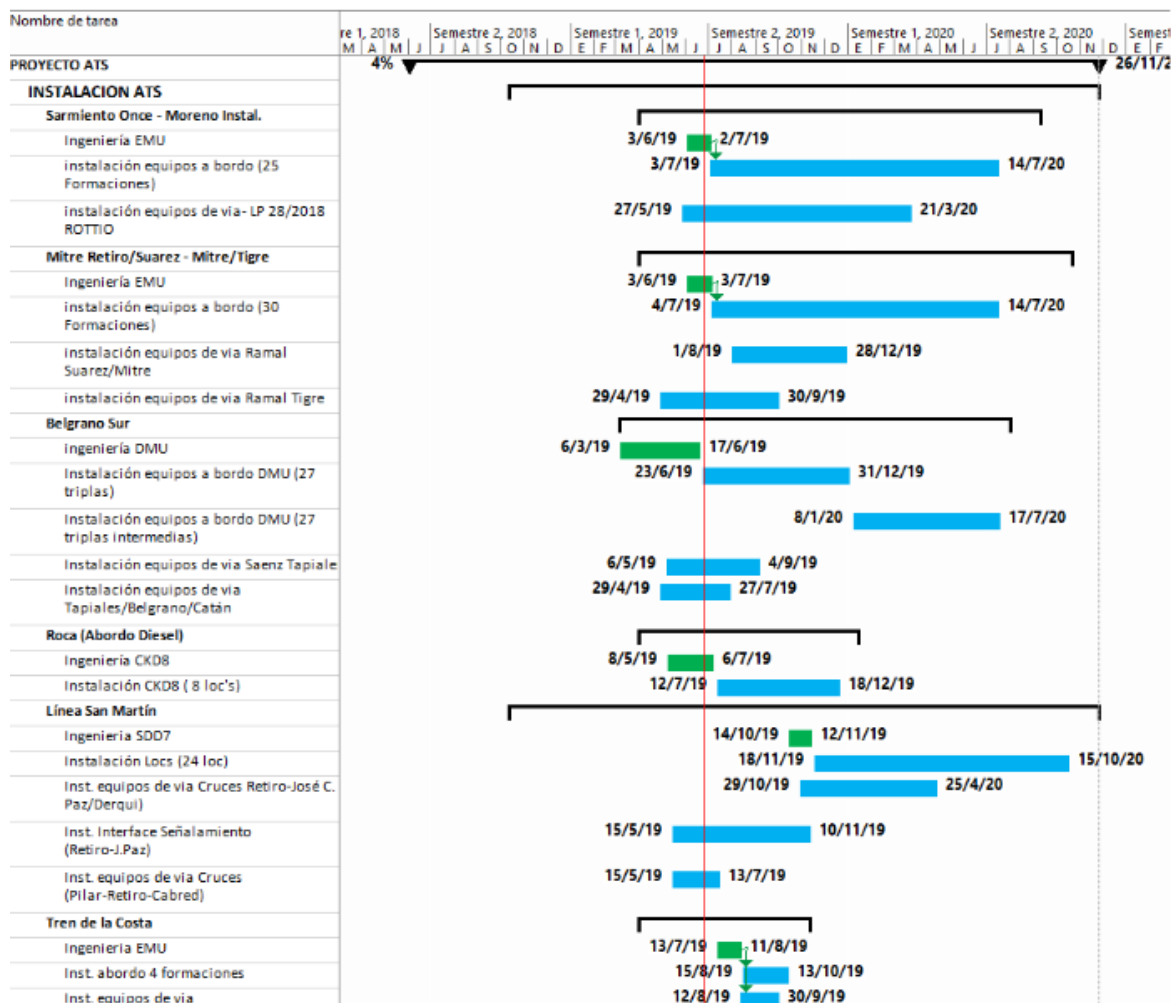
4.2 El oferente deberá considerar en su Oferta Económica la totalidad de impuestos del país de origen, procedencia y destino. A tales efectos, deberá considerar entre otros, y según corresponda, los términos de withholding tax. Re caerá sobre el adjudicatario la responsabilidad de la presentación de las constancias de excepción de withholding tax.

4.3 No serán reconocidos mayores costos por conceptos similares o asimilables a los descriptos anteriormente.

#### **Artículo 4. Plazos.**

1. El plazo de ejecución máximo del presente, conforme el cronograma vigente, corresponderá hasta octubre de 2020 inclusive.

2. Se detallan a continuación los plazos de ejecución originalmente previstos para la instalación del sistema ATS (fechas orientativas, a determinar al inicio de las tareas por la Gerencia de Construcciones de ADIF).



### Artículo 5. Modalidad de Licitación. Presentación de las Ofertas

1. El presente proceso de selección es del tipo de Etapa Única. Los Oferentes deberán presentar su propuesta en UN (1) Sobre cerrado en la fecha indicada para la recepción y apertura.
2. La descarga de los Pliegos es sin costo, pudiendo ser descargado desde el sitio web en [www.argentina.gob.ar/adifse](http://www.argentina.gob.ar/adifse) - sección Licitaciones y Contrataciones - u otra que ADIF designe a tal efecto, a fin de obtener el comprobante de participación que deberá adjuntarse a la propuesta. Todas las consultas deben presentarse por escrito ante la Mesa de Entradas Salidas y Archivo de la ADIF (Av. Ramos Mejía N° 1302, Planta Baja, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Lunes a Viernes 10-16hs), hasta 72 horas antes de la fecha fijada para el Acto de Apertura. No son válidas las consultas realizadas por otros medios (telefónicas, mails, etc.) y/o fuera del plazo citado. Las respuestas serán publicadas en el sitio web de ADIF citado, según artículo 8.e del Manual de Compras y Contrataciones.

3. Las propuestas deberán ser presentadas en idioma español, foliadas y debidamente firmadas y selladas por representante legal del oferente en todas sus hojas, en "ORIGINAL" y "DUPLICADO" (separados entre sí, pero en un mismo paquete) en un tamaño de hoja no mayor a A4 y una copia en formato digital (DVD / Memoria USB). La presentación de Ofertas implica para el Oferente, el pleno conocimiento y aceptación del Pliego y de las aclaraciones, por lo que no podrá con posterioridad a la presentación de la Oferta, invocar desconocimiento de las cláusulas y disposiciones legales aplicables.

4. Para empresas extranjeras se aceptará la documentación equivalente de origen debidamente certificada, legalizada y traducida, si es que existe la equivalencia o, en caso de que no existiera, se analizará cada caso en particular para determinar si corresponde la excepción a la presentación. A todo efecto y ante el sólo requerimiento fundado por parte del oferente, ADIF a su solo juicio podrá ponderar una prórroga excepcional para el efectivo acompañamiento de la legalización de la documentación certificada en su país de origen, debidamente traducida al idioma español, requerida en el presente

5. En el Sobre Único el Oferente incluirá la totalidad de la documentación e información requerida en los pliegos que rigen el llamado. El Sobre Único estará debidamente cerrado y llevará la siguiente leyenda:

**LICITACIÓN PUBLICA NACIONAL ADIF 31- 2019**

**“PLAN DE ASEGURAMIENTO RAMS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS PARA LA  
INSTALACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DEL SISTEMA ATS”**

**IDENTIFICACIÓN DEL OFERENTE**

**DÍA Y HORA FIJADOS PARA LA APERTURA.**

6. Además, el Oferente deberá acompañar junto a su Oferta:

a) En la primera foja de la propuesta, se deberá adjuntar un índice detallando número de fojas, y respetando el siguiente orden:

b) Apartado 1: Original de la Garantía de Mantenimiento de Oferta, mediante póliza de seguro de caución de acuerdo a lo establecido en el artículo 6 del PCG y la Sección 2 – Datos del Llamado del PCP, a satisfacción de ADIF. Los Oferentes deberán mantener firmes las Ofertas por el término de SESENTA (60) días, contados a partir de la fecha del acto de apertura. Al término del plazo referido, las Ofertas serán renovadas automáticamente por el plazo de SESENTA (60) días, de no mediar notificación fehaciente en contrario de los Oferentes con una antelación de DIEZ (10) días a la fecha de vencimiento de las mismas. El desistimiento de la Oferta antes del vencimiento del plazo señalado como obligatorio o el incumplimiento de las obligaciones inherentes a la misma importará la pérdida o será causal de la ejecución de la garantía de Oferta.

c) Apartado 2: Oferta Económica: Planilla de Cotización, conforme el formato indicado en la Sección IV.

d) Apartado 3: Información a suministrar por el oferente según artículo 13 del PCG.

e) Apartado 4: Declaración Jurada de la cual surja que: (i) toda la información suministrada y los compromisos asumidos en la Oferta revisten carácter de declaración jurada; (ii) se compromete a actualizar la información presentada cuando se produzcan hechos que así lo ameriten; (iii) posee pleno conocimiento y consentimiento de las características y condiciones objeto y de los demás términos de la documentación; (iv) renuncia a efectuar reclamos fundados en su ignorancia respecto de las condiciones requeridas una vez efectuada la apertura, durante la ejecución del contrato o a la finalización del mismo; (v) Constancia de inscripción en Portal de Proveedores de ADIF/ descarga de Pliego, sin cargo, vía web ADIF [www.argentina.gov.ar/adifse](http://www.argentina.gov.ar/adifse); (vi) Constitución de dirección de correo electrónico aceptando expresamente que serán válidas las notificaciones cursadas en dicha dirección. ADIF podrá difundir las comunicaciones y/o circulares aclaratorias que considere mediante publicación en el sitio web de ADIF en donde se publican los pliegos: <https://www.argentina.gov.ar/transporte/trenes-argentinos-infraestructura> sección: "Licitaciones") y (vii) Constancia de libre deuda frente a la AFIP en relación a su aptitud para contratar (el oferente podrá presentar impresión de pantalla mediante constancia de consulta por modulo web services AFIP de comprobante de libre deuda consultado por n° de cuit), o documento equivalente a evaluación de ADIF, debidamente suscripto por el oferente.

f) Apartado 5: En carácter de declaración jurada se deberá incluir junto a la presentación de la Oferta, el formulario "Declaración Jurada de Intereses" en virtud de lo establecido en el Decreto 202/2017 y Resolución 11-E/2017, debidamente suscripto, adjuntos en la SECCION V del presente Pliego.

g) Apartado 6: En carácter de declaración jurada se deberá incluir junto a la presentación de la Oferta, el formulario "Código Conducta Terceras Partes", debidamente suscripto, adjuntos en la SECCION VI del presente Pliego.

h) Apartado 7: Documentación Inherente a la Provisión Ofrecida:

I. Razón Social del oferente. Ubicación. Presentación.

II. Detalle de los principales clientes en los últimos DIEZ (10) años. Referencias Comerciales de servicios de objeto similar. Se deberá adjuntar constancias fehacientes de las mismas.

III. Detalle, CV y antecedentes del equipo de trabajo ofrecido. Designación de líder de equipo, acreditable en servicios similares.

IV. Presentación y descripción técnica del servicio ofrecido en cumplimiento de los requisitos y especificaciones indicadas en el presente PCP.

V. Acreditación del oferente para desarrollar el presente servicio según normas CENELEC o equivalentes del país de origen.

VI. Lo indicado en incisos I, II, III, IV, V anteriores deberá acreditar los requisitos enunciados en el artículo siguiente: Artículo 6 – requisitos de admisibilidad – incisos 4 y 5.

VII. Listado de documentación necesaria para la ejecución del Servicio que deba ser provista por ADIF.

VIII. Planning de desarrollo del servicio.

IX. Metodología de prestación del servicio.

a) El resultado de los trabajos quedará recogido en el documento Informe de Evaluación que resumirá las conclusiones de nivel de Seguridad alcanzado en la implementación del sistema en cualquier instante del ciclo de vida del proyecto.

b) Deberán emitirse cuantos Informes de Evaluación sean requeridos por ADIFSE, en especial ante la finalización de etapas significativas.

c) Descripción del Informe de Evaluación de mayor entidad que deberá emitirse a la finalización de todos los trabajos relativos a la implementación del sistema para autorizar la puesta en servicio del mismo.

d) El oferente deberá contemplar la presentación como mínimo de los siguientes informes: (i) Informe mensual de desarrollo de tareas; (ii) informe trimestral –incluyendo los informes mensuales; y (iii) informe final. Todos los informes descriptos deberán cumplir la normativa vigente (enunciado pero no limitado a UNE-EN ISO/IE 17020; CENELEC).

## **Artículo 6. Requisitos de Admisibilidad**

1. Para que su oferta pueda considerarse admisible, el Oferente o su Representante deberán no incurrir en ninguno de los impedimentos establecidos en la documentación licitatoria, ni encontrarse en situación de litigio con ADIF, el Estado Nacional o sus organismos descentralizados.

2. Además, la Oferta deberá estar firmada de manera de constituirse realmente en una obligación para quienes la hayan formulado, haber integrado las correspondientes garantías y presentado la totalidad de la información y documentación establecida a satisfacción de ADIF.

3. Es también condición necesaria para alcanzar la admisibilidad, que la Oferta se ajuste a las condiciones establecidas en la documentación licitatoria sin presentar desviaciones, condicionamientos o reservas que restrinjan los derechos de ADIF o las obligaciones del Oferente o que impidan comparar esa oferta en condiciones de igualdad con otras o que no permitan asegurar fehacientemente el cumplimiento del alcance con los costos, plazos y calidad previstos.

4. Para desarrollar la actividad en artículo 2.5.1 **Plan de aseguramiento RAMS** se requiere la acreditación de certificación del oferente para desarrollar evaluaciones independientes de seguridad, según normas CENELEC o equivalentes del país de origen, cumpliendo con lo siguiente:

- I. Ejecutar el Plan de Aseguramiento RAMS,
- II. Ejecutar el análisis de riesgos del sistema ATS de forma integral,
- III. Ejecutar el estudio SAFETY

5. Para desarrollar la actividad 2.5.2 **Servicio de Ingeniería de Seguridad** se requiere:

5.1 Un profesional del ámbito de la ingeniería, el cuál será responsable de ejecutar en términos generales las siguientes tareas:

- I. Designar las velocidades de cada señal,
- II. Designar las ubicaciones de los cotejadores de velocidad,
- III. Verificar y Validar la ingeniería ejecutiva de implementación del sistema ATS de abordó.

IV. Deberá ser un profesional que acredite experiencia comprobable de al menos DIEZ (10) años en material rodante en el ámbito ferroviario, y al menos haber participado en obras de características similares a la presente:

V. en las cuales haya intervenido en equipos de abordó que actúen sobre los sistemas de seguridad y/o control de tracción, frenado y registro, habiendo representado a la contratista desde el punto de vista técnico en todos los actos vinculados al contrato.

VI. en las cuales haya intervenido a cargo de proyectos/obras de sistemas de señalamiento ferroviario.

VII. El profesional actuante deberá estar inscripto en el Consejo Profesional Nacional u otro Consejo Profesional previo consenso con ADIF y se le exigirá presentar el certificado de encomienda de tarea profesional, ambos requisitos al momento de la firma de la orden de inicio. En la oferta deberá ser presentada la siguiente documentación:

- a) Título ingeniero.

- b) Inscripción en el consejo profesional de jurisdicción nacional/provincial.
- c) Currículum Vitae detallando experiencia mayor o igual a 15 años,

6. El Oferente deberá haber demostrado la aptitud necesaria para cumplir con la provisión y los servicios objeto de esta encomienda. El Oferente exhibirá una sólida situación económica y financiera de acuerdo a lo que resulta de los estados contables de sus dos últimos ejercicios económicos cerrados (art. 13.d PCG). Los parámetros contables económicos que se exigen son:

- i. Índice de Solvencia (Activos Totales / Pasivos Totales) igual o superior a UNO (1).
- ii. Índice de Liquidez ((Activos Corrientes + Accesos a Créditos) / Pasivos Corrientes) igual o superior a UNO (1).

### **Artículo 7. Procedimiento de selección.**

1. En la fecha y hora establecidas en el llamado, se procederá a la apertura del SOBRE UNICO de cada oferta presentada.
2. Dentro de los TRES (3) días hábiles siguientes a la fecha de Apertura del SOBRE UNICO se otorgará vista del SOBRE ÚNICO a los proponentes cuyas ofertas hayan sido abiertas, quienes podrán observar cualquiera de las restantes. Las observaciones se fundamentarán en forma clara y precisa dentro del plazo indicado y deberán ser presentadas por ante la Mesa de Entrada, Salida y Archivo de ADIF en el horario de 10 a 16 horas.
3. Cumplido el plazo del párrafo anterior, la Comisión Evaluadora se abocará al análisis de las ofertas con el objetivo de determinar el cumplimiento de los requisitos de la Licitación, la integración de las correspondientes garantías y la acreditación de encontrarse en condiciones de cumplimentar con el objeto del llamado en tiempo y forma. Sin perjuicio de ello, a los fines de llevar adelante el proceso de mejora de ofertas, la Comisión Evaluadora podrá evaluar las ofertas que se encuentren dentro del rango previsto para el proceso de mejora.
4. A los efectos de determinar la admisibilidad de cada oferta, si resultase pertinente, la Comisión Evaluadora a instancias de las diferentes Gerencias de ADIF podrá considerar el grado de cumplimiento exhibido por el respectivo Oferente en otras obligaciones contraídas con esta Sociedad y/o con otros actores del sistema ferroviario como así también ponderar la capacidad técnica para ejecutar en tiempo y forma la obra objeto del llamado.
5. Además, durante el proceso de evaluación la Comisión Evaluadora podrá requerir todas las aclaraciones, ratificaciones, rectificaciones e información complementaria que considere

necesarias para determinar la admisibilidad. Asimismo, ADIF podrá realizar comprobaciones, ensayos, requerir estudios o análisis complementarios, solicitar referencias o realizar visitas e inspecciones a plantas y/o almacenes y/o equipamiento. Los gastos en todos los casos correrán por cuenta del Oferente.

6. Los respectivos Oferentes deberán dar cumplimiento al pedido de aclaraciones, ratificaciones, rectificaciones e información complementaria de la Comisión Evaluadora dentro del plazo de TRES (3) días hábiles de notificado por ante la Mesa de Entrada, Salidas y Archivo de ADIF en el horario de 10 a 16 horas y si no se cumpliera en término con dicho pedido, se tendrá por retirada la propuesta con pérdida de la garantía de mantenimiento de oferta a criterio de ADIF.

7. No se requerirá o aceptará aclaración o información complementaria por parte de un Oferente que implique una alteración de la igualdad en la evaluación de las ofertas o que represente una ventaja para quien formula la aclaración o complementación de la información dado el tiempo transcurrido con posterioridad a la fecha de apertura, el conocimiento adquirido de las demás ofertas o cualquier otra condición.

8. La Comisión Evaluadora efectuará su recomendación teniendo en consideración la Oferta más conveniente. A los efectos de la presente Licitación la oferta más conveniente es aquella que cumpliendo razonablemente las exigencias de la documentación licitatoria resulte ser la Oferta admisible de menor precio por la ejecución de la totalidad del servicio objeto del presente, a desarrollarse en todas líneas de FFCC mencionadas.

9. Luego de ello y con anterioridad a la Adjudicación, de conformidad a lo previsto en el Art. 25 del Manual de Compras y Contrataciones, ADIF a su solo criterio, podrá llevar adelante un proceso de mejora de ofertas entre (i) la Oferta Admisible de menor precio y (ii) las Ofertas Admisibles que superen a la Oferta Admisible de menor precio hasta un CINCO POR CIENTO (5%). El proceso de mejora de ofertas se realizará por una única vez, luego de invitados aquellos oferentes indicados en los puntos (i) y (ii) del presente párrafo.

10. La adjudicación recaerá en la oferta económica más conveniente por la ejecución de la totalidad del servicio objeto del presente, a desarrollarse en todas líneas de FFCC mencionadas. El acto por el cual recaiga la Adjudicación será notificado a todos los Oferentes.

11. Dentro de los TRES (3) días hábiles siguientes a la notificación de la Adjudicación, los Oferentes podrán formular las observaciones y/o impugnaciones que estimen pertinentes.



12. Estas impugnaciones deberán presentarse por escrito por ante la Mesa de Entrada, Salida y Archivo de ADIF en el horario de 10 a 16 horas y se deberá adjuntar una Garantía de Impugnación por un monto equivalente al indicado en la Sección 2 -Datos del Llamado- del PCP. La garantía de impugnación podrá ser ejecutada al primer requerimiento de ADIF, de no proceder la impugnación.

13. ADIF responderá prontamente por escrito a cada Oferente que hubiere formulado impugnaciones. ADIF no se encontrará obligada a brindar respuesta al Oferente que hubiese formulado observaciones.

14. Dentro del plazo de CINCO (5) días hábiles contados a partir de la Notificación de la adjudicación, el adjudicatario deberá acompañar la siguiente información y documentación:

a. Original de la Garantía de Cumplimiento de Contrato constituida mediante seguro de caución, con los siguientes requisitos:

1. Las garantías deben ser extendidas a favor de ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO sita en Av. Dr. José Ramos Mejía Nº 1302, Piso 6º, CUIT Nº 30-71069599-3.
2. El monto de la Garantía de Cumplimiento de Contrato será del DIEZ POR CIENTO (10%) del importe total de la adjudicación.
3. Firma inserta de representantes y/o responsables y/o apoderados de la compañía aseguradora y/o entidad bancaria autenticadas por Escribano Público y, en su caso, con la respectiva legalización.
4. El asegurador o avalista deberá constituirse el fiador en liso, llano y principal pagador, con expresa renuncia a los beneficios de excusión y división, identificando detalladamente los datos de la Licitación Pública y, en su caso, el Contrato, consignar corresponsalía, sucursal y/o constituir domicilio especial en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
5. El asegurador o avalista deberá constituir domicilio en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
6. El asegurador o avalista deberá someterse expresamente al Fuero Nacional en lo Contencioso Administrativo Federal de la Ciudad de Buenos Aires.

### **Artículo 8. Invariabilidad de los precios**

1. Los Precios ofertados en PESOS ARGENTINOS se consideran fijos e invariables hasta la finalización del plazo previsto en artículo 4.1 de la presente sección.

## **Artículo 9. Forma de Pago**

1. No se contempla el pago de anticipo financiero.

2. Forma de Facturación.

a. El Adjudicatario podrá certificar avance del servicio prestado dividido en forma mensual por cada línea de FFCC, conforme el total cotizado por cada línea de FFCC en la oferta presentada. El último certificado será por el saldo correspondiente a fin de completar el total adjudicado por cada línea de FFCC.

b. El Adjudicatario, a fin de certificar, deberá presentar –mediante formalidad a definir por la Gerencia de Construcciones al inicio de ejecución del servicio -por cada línea de FFCC un informe mensual con detalle y descripción del avance del servicio realizado, sujeto a validación y aprobación de la Gerencia de Construcciones de ADIF.

c. La entrega del informe final - y posterior certificación del saldo final - podrá ser presentado por el Adjudicatario de manera independiente por cada línea de FFCC.

d. Encontrándose aprobado el informe mensual (o final –según corresponda-), mediante aprobación por escrito de la citada Gerencia técnica de ADIF, el Adjudicatario podrá presentar factura por el monto de avance –junto a la aprobación mencionada- mediante TAD (trámites a distancia), o en su defecto por Mesa de Entradas, Salidas y Archivo de la ADIF (Av. Ramos Mejía 1302 PB, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el horario de lunes a viernes 10 a 16hs).

e. ADIF abonará las facturas presentadas por el Adjudicatario, en PESOS, mediante transferencia bancaria, dentro del plazo de CUARENTA Y CINCO (45) días, contados a partir de la presentación correcta de la factura junto a la documentación aprobada por la Gerencia de Construcciones, mediante TAD (trámites a distancia), o en su defecto por Mesa de Entradas, Salidas y Archivo de la ADIF (Av. Ramos Mejía 1302 PB, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el horario de lunes a viernes 10 a 16hs).

## **Artículo 10. Otras obligaciones a cargo del Adjudicatario**

1. El personal y la maquinaria afectados a la ejecución del presente Servicio, dependiente del adjudicatario, deberá disponer de los Seguros y Pólizas que correspondan a la normativa vigente para el normal desarrollo de las tareas. (Por ejemplo, pero no limitado a ART, Seguro de Vida, etc.). ADIF podrá solicitar, a su criterio, que dicha documentación sea registrada por el adjudicatario mediante plataforma web. El instructivo y alta de usuario será informado a partir de la adjudicación por intermedio de la Subgerencia de Administración de Contratos.

2. El adjudicatario será responsable de encuadrar al personal dentro de la actividad correspondiente de conformidad a la normativa aplicable en materia laboral, declarando que los empleados que contrate para la ejecución del mismo serán dependientes suyos y no tendrán relación de dependencia alguna con ADIF. El adjudicatario mantendrá indemne a ADIF de cualquier reclamo de terceros sobre la materia.
3. Canales de Comunicación: (i) El Adjudicatario, por intermedio del líder de equipo designado en la oferta, deberá contemplar la realización de una video-conferencia vía internet o reunión presencial, semanalmente, con las áreas técnicas de ADIF en idioma español; (ii) deberá designar al menos una dirección de correo electrónico para el intercambio de información y/o consultas por parte de ADIF, en idioma español.
4. El adjudicatario deberá presentar la totalidad de documentación e informes inherentes a la prestación del Servicio en idioma español, a requerimiento de ADIF.
5. El adjudicatario deberá proporcionar confidencialidad respecto a la documentación evaluada, no pudiendo ser utilizada para demostraciones ni para uso interno de otros clientes y/o cualquier otro uso, sin la previa autorización por escrito de ADIF. De igual forma, el Adjudicatario no podrá divulgar bajo ningún concepto la información contenida en medios magnéticos o físicos que pudiese estar a la vista de sus representantes técnicos dado que la misma es propiedad de ADIF en todas sus formas.
6. En caso que corresponda abonar el impuesto de sellos el mismo deberá ser afrontado íntegramente por el adjudicatario.
7. El adjudicatario se obliga de manera irrevocable a mantener indemne a ADIF frente a acciones judiciales y/o extrajudiciales y/o reclamos de terceros vinculados en ocasión a la prestación del servicio objeto del presente llamado.

#### **Artículo 11. Multas**

1. Se remite a lo indicado en los art. 25 y 26 PCG.

#### **Artículo 12. Efectos jurídicos del llamado y de la presentación de las Ofertas**

1. El Oferente reconoce el derecho de ADIF de dejar sin efecto la Licitación en cualquier etapa del proceso, sin expresión de causa, ya sea en forma total o parcial, sin que ello de derecho a reclamo, ni reembolso alguno de cualquier naturaleza contra ADIF, FASE y/o el ESTADO NACIONAL.

#### **Artículo 13.- Cesión**

1. Solamente podrá el Adjudicatario ceder o transferir el contrato, los derechos y obligaciones emergentes del mismo o de cualquiera de los documentos contractuales, mediante solicitud por TAD (trámites a distancia), o en su defecto por Mesa de Entradas Salidas y Archivo, de ADIF y posterior consentimiento expreso de ADIF. El cedente continuará obligado solidariamente con el cesionario por los compromisos emergentes del contrato. ADIF verificará que el cesionario cumpla con todos los requisitos de la convocatoria al momento de la cesión.
2. El incumplimiento de lo previsto en el presente artículo facultará a ADIF a rescindir la concesión sin derecho a reclamo o indemnización alguna por parte del concesionario.

#### **Artículo 14.- Solución de Controversias**

1. Toda controversia será solucionada mediante negociaciones directas y, si ellas fracasaren, habrá de ser sometida a la jurisdicción de los Tribunales Nacionales en lo Contencioso Administrativo Federal, con asiento en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El oferente/adjudicatario hace renuncia expresa a cualquier otro fuero o jurisdicción nacional o internacional, ya sea ésta judicial o arbitral, que pudiere corresponder.
2. A todos los efectos vinculados con el contrato ADIF constituye domicilio en Av. Dr. José M. Ramos Mejía Nº 1302, piso 6º, Ciudad Autónoma de Buenos Aires; y el oferente/adjudicatario en el indicado en su Oferta en los términos del presente PCP (es decir, dentro del ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires).
3. La constitución de domicilios efectuada precedentemente importará que todas las comunicaciones que se realicen en los domicilios indicados serán plenamente válidas y que las PARTES se tendrán por notificadas de las mismas, aunque efectivamente no se encontraren en el lugar. Para surtir efectos, el cambio de domicilio constituido deberá ser comunicado de modo fehaciente por la parte de que se trate con TREINTA (30) días de anticipación.

## SECCIÓN II. DATOS DEL LLAMADO

**Licitación Pública Nacional ADIF N° 31 / 2019 – “PLAN DE ASEGURAMIENTO RAMS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DEL SISTEMA ATS”**

### **Modalidad de licitación**

Etapa Única.

### **Plazo de entrega máximo a partir de la notificación de la orden de compra/contrato**

Hasta 31 octubre 2020 inclusive.

### **Fecha de Apertura y Lugar de Apertura**

La indicada en el llamado o circulares.

### **Monto de la Garantía de Mantenimiento de Oferta**

Equivalente al CINCO POR CIENTO (5%) del monto total ofertado.

### **Monto de la Garantía de Impugnación**

El equivalente al UNO (1) POR CIENTO del total de la oferta económica presentada. Se ejecutará de no prosperar la impugnación.

### **Monto de la Garantía de Contrato**

Equivalente al DIEZ POR CIENTO (10%) del monto total adjudicado, impuestos incluidos.

### **Requisitos comunes para las garantías requeridas en la documentación licitatoria**

Todas las garantías deben ser extendidas a favor de la ADMINISTRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS SOCIEDAD DEL ESTADO (ADIFSE) sita en Av. Dr. José Ramos Mejía N° 1302, Piso 6° , CUIT N° 30-71069599-3 debiendo el asegurador o avalista constituirse el fiador en liso, llano y principal pagador, con expresa renuncia a los beneficios de excusión y división, identificar detalladamente los datos de la Licitación y, en su caso, el Contrato u Orden de Compra, consignar corresponsalía, sucursal y/o constituir domicilio especial en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y someterse al Fuero Nacional en lo Contencioso Administrativo Federal de la Ciudad de Buenos Aires. Asimismo, la firma inserta de representantes y/o responsables y/o apoderados de la compañía aseguradora y/o entidad bancaria deberá contar con su respectiva certificación y legalización por Escribano Público, en caso de corresponder. Las garantías quedan sujetas a la revisión de ADIF quien podrá devolverlas a su solo juicio en caso de no considerarlas satisfactorias, sin derecho a reclamo y/o reembolso alguno a favor del Oferente y/o Adjudicatario.

### **Domicilio de ADIF para recibir notificaciones.**



El domicilio constituido por ADIF es Av. Dr. J. M. Ramos Mejía N° 1302 – Planta Baja - Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Las presentaciones, notificaciones y demás comunicaciones que se cursen a ADIF deberán efectuarse los días hábiles de 10 a 16 horas mediante TAD (trámites a distancia), o en su defecto por Mesa de Entradas, Salida y Archivo de ADIF (Planta Baja).

Asimismo, el Oferente presta conformidad sin condicionamiento alguno para que ADIF pueda formalizar mediante la dirección de correo electrónico indicada por el interesado (y/o oferente), en su inscripción y/o en su oferta, todas las notificaciones que se realicen durante la tramitación de la presente Licitación.

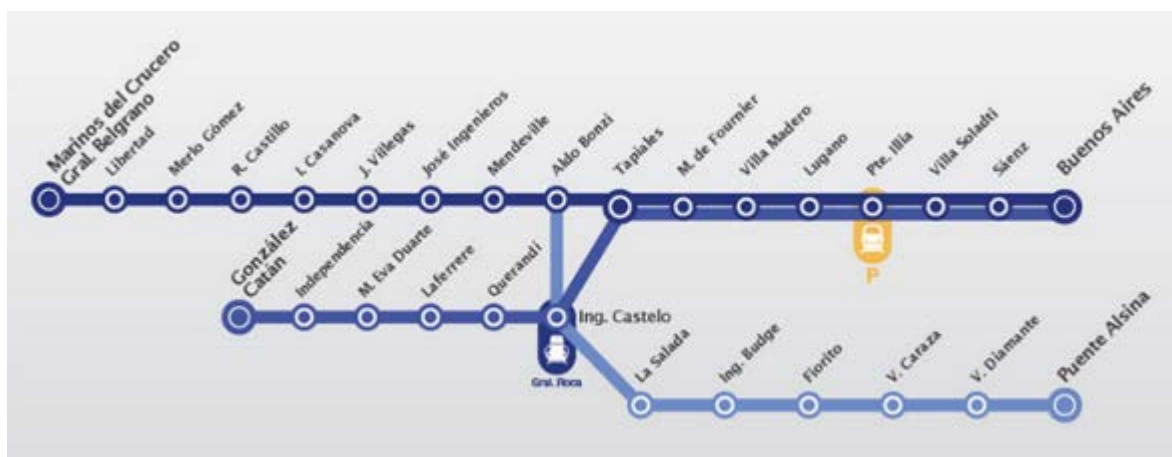
## SECCIÓN III – ESPECIFICACIONES TÉCNICAS.

Detalle de todas las instalaciones a intervenir para una mejor comprensión del sistema ATS, tanto en instalaciones fijas como en material rodante, en la cual se incluye la información pendiente de envío (la cantidad de señales existentes en cada Línea, la cantidad de cotejadores de velocidad y la extensión de las mismas).

### Líneas a ser certificadas. Tipo de señalamiento.

#### 1. LÍNEA BELGRANO SUR

##### 1.1 Red Suburbana



##### 1.2 Descripción general de la Línea.

Este servicio de transporte urbano de pasajeros en el Área Metropolitana de Buenos Aires está comprendido por 3 ramales.

El primero contempla un servicio entre las estaciones Buenos Aires y González Catán, el segundo entre las estaciones Buenos Aires y Marinos del Crucero General Belgrano y el tercero entre Puente Alsina y Aldo Bonzi, mediante trenes con tracción por locomotora diésel y formaciones remolcadas de 5 a 6 coches. Actualmente se está incorporando flota conformada por triplas para el reemplazo completo de las formaciones remolcadas.

Entre las estaciones Buenos Aires y González Catán (30,5 km) existe vía doble no banalizada.

Entre las estaciones Tapiales y Aldo Bonzi (0,8 km) existe una vía sencilla banalizada de enlace entre ambos ramales (G y M) cruzando a nivel con el ramal Temperley – Haedo de la Línea General Roca, operado mediante bloqueo Staff.

Entre las estaciones Aldo Bonzi y Libertad (16 km), existe vía doble no banalizada operada mediante bloqueo por Harper y entre Libertad y Marinos del Crucero General Belgrano (4,5 km) hay vía sencilla banalizada operado mediante bloqueo Staff.

Entre Puente Alsina Y Aldo Bonzi existe una vía sencilla (13,5 km) operado mediante bloqueo Staff.

Todo lo mencionado es equivalente a 111,8 km de vía sencilla.

<b>Traza Longitudinal</b>	<b>Kilómetros de vía</b>	<b>Cantidad de Pasos a Nivel</b>	<b>Cantidad de Pasos a Nivel con Barreras Automáticas</b>	<b>Cantidad de Pasos a Nivel con Barreras Manuales</b>	<b>Cantidad de Pasos a Nivel sin Barreras (solo señalización)</b>
65,3 Km	111,8 Km	70	34 (9 en ejecución)	20	16

<b>Traza Longitudinal con Señalamiento Automático</b>	<b>Kilómetros de vía con Señalamiento Automático</b>	<b>Traza Longitudinal con Señalamiento Manual / Mecánico</b>	<b>Kilómetros de vía con Señalamiento Manual / Mecánico</b>
14,7 Km	29,4 Km	50,6 Km	82,4 Km
22,5 %	26,3 %	77,5 %	73,7 %

### 1.3 Sistemas y equipamientos de señalamiento existentes

Entre las estaciones Buenos Aires (salida 1.3 km) y Tapiales (14,7 km), el sector posee un sistema de señalamiento del tipo electromecánico vital "Fail Safe" marca GRS implementado de acuerdo a las normas y recomendaciones norteamericanas AAR/AREMA de idéntica tecnología y conformación del anteriormente descrito para la Línea San Martín.

Se ha instalado y puesto en servicio recientemente (abril 2014) en estación Buenos Aires un sistema de señalamiento con circuitos de vía de CC tipo "C", cambios con máquinas electromecánicas, semáforos LED de tres aspectos y enclavamiento electromecánico.



El señalamiento entre las estaciones de Tapiales - González Catán, Puente Alsina – Aldo Bonzi y Tapiales – Marinos del Crucero General Belgrano es un sistema mecánico de tecnología francesa e inglesa respectivamente, instalado en los orígenes de la línea, en la primera mitad del siglo XX.

## 2. LÍNEA SARMIENTO

### 2.1 Red Suburbana



### 2.2 Descripción general de la Línea.

El servicio de transporte urbano de pasajeros prestado tiene los siguientes ramales:

- Once – Liniers, cuenta con 4 vías entre Once y Caballito, en una longitud de 3,8 km, vía doble entre Caballito y Villa Luro con una longitud de 5,5 km y nuevamente 4 vías entre Villa Luro y Liniers en una longitud de 2,3 km.
- Liniers – Moreno, cuenta con 4 vías entre Liniers y Haedo con una longitud de 6,1 km y 2 vías entre Haedo y Moreno con una longitud de 18,7 km.
- Merlo – Lobos, cuenta con vía sencilla en toda su longitud de 64,8 km. Cuenta con señalamiento mecánico. El bloqueo se realiza por AUV.
- Moreno – Mercedes, cuenta con vía doble entre en toda su longitud de 61,7 km. Cuenta con señalamiento mecánico. El bloqueo se realiza por AUV.

Traza Longitudinal	Kilómetros de vía	Cantidad de Pasos a Nivel	Cantidad de Pasos a Nivel con Barreras Automáticas	Cantidad de Pasos a Nivel con Barreras Manuales	Cantidad de Pasos a Nivel sin Barreras (solo señalización)
162,9 Km	285,4 Km	145	83	19	43

<b>Traza Longitudinal con Señalamiento Automático</b>	<b>Kilómetros de vía con Señalamiento Automático</b>	<b>Traza Longitudinal con Señalamiento Manual / Mecánico</b>	<b>Kilómetros de vía con Señalamiento Manual / Mecánico</b>
36,4 Km	97,2 Km	126,5 Km	188,2 Km
22,3 %	34,1 %	77,7 %	65,9 %

### 2.3 Sistemas y equipamiento de señalamiento existente.

Entre las estaciones Once y Liniers existe un sistema mixto Mecánico Electromecánico Westinghouse que data de 1930 con bloqueo automático, señales luminosas y mecánicas, accionamientos eléctricos de cambios y circuitos de vía de alterna de 25 Hz. En este sector se encuentra en etapa de implementación el sistema de para trenes ATSD de origen Chino. El estado de funcionamiento es precario.

Entre las estaciones Liniers y Moreno posee un sistema electromecánico con circuitos de vía de audio frecuencia, señales luminosas, bloqueo automático y accionamientos de cambios eléctricos implementado por la Compagnie des Signaux – Alstom – Juemont Schneider en el año 1974. Posteriormente se reemplazaron los circuitos de vía de audio frecuencia por la marca Siemens. En este sector se encuentra en etapa de implementación el sistema de para trenes ATSD de origen Chino. El sistema se encuentra en estado funcional a pesar de presentar cierto deterioro a raíz del vandalismo.

Los ramales Merlo – Lobos y Moreno – Mercedes cuentan con señalamiento mecánico deteriorado en gran medida. El bloqueo se realiza por AUV.

### 3. LÍNEA MITRE

#### 3.1 Red Suburbana



#### 3.2 Descripción general de la Línea.

El servicio de transporte urbano de pasajeros prestado tiene los siguientes ramales:

- Retiro - Empalme Maldonado, cuenta con 4 vías con una extensión de 4,6 km electrificado por tercer riel por el que circula la totalidad de los servicios eléctricos de la línea.
- Empalme Maldonado – Tigre, cuenta con 2 vías en una extensión de 23,4 km electrificado por tercer riel.
- Empalme Maldonado - José León Suárez, cuenta con 2 vías en una extensión de 19 km electrificado por tercer riel.
- Coghlan – Mitre, cuenta con 2 vías en una extensión de 6,6 km electrificado por tercer riel.
- Victoria – Capilla del Señor, el sector no electrificado cuenta con vía doble hasta la estación Schweitzer en una extensión de 3,7 km vía sencilla hasta la estación Capilla del Señor con una longitud de 58,5 km.
- José León Suárez – Zarate, cuenta con vía doble en toda su extensión de 69,7 km, con señalamiento mecánico en condición deteriorada y bloqueo por AUV.

<b>Traza Longitudinal</b>	<b>Kilómetros de vía</b>	<b>Cantidad de Pasos a Nivel</b>	<b>Cantidad de Pasos a Nivel con Barreras Automáticas</b>	<b>Cantidad de Pasos a Nivel con Barreras Manuales</b>	<b>Cantidad de Pasos a Nivel sin Barreras (solo señalización)</b>
182,1 Km	318,3 Km	129	73	39	17

<b>Traza Longitudinal con Señalamiento Automático</b>	<b>Kilómetros de vía con Señalamiento Automático</b>	<b>Traza Longitudinal con Señalamiento Manual / Mecánico</b>	<b>Kilómetros de vía con Señalamiento Manual / Mecánico</b>
28,0 Km	65,2 Km	154,1	253,1
15,4 %	20,5 %	87,6 %	79,5 %

### 3.3 Sistemas y equipamientos de señalamiento existente.

En el sector ente Retiro y Empalme Maldonado, el sistema de señalamiento es Electro-neumático de origen Inglés de la firma British Power Railway Signal que data de los años 1926-1929, con el correr de los años se han realizado modificaciones y agregados eléctricos. En empalme Maldonado se implementó un sistema híbrido electroneumático - eléctrico en los años 1980, además posee bloqueo automático electromecánico implementado por el FFCC alrededor del año 2000. En este sector se encuentra en etapa de implementación el sistema de para trenes ATSD de origen Chino. El sistema en general se encuentra en estado obsoleto y precario.

Entre el Empalme Maldonado y Tigre, el sistema de señalamiento es electromecánico con bloque automático luminoso, circuitos de vía de audiofrecuencia marca Siemens implementado durante los años 1974 – 1975. Originalmente contaba con un CTC el cual se encuentra fuera de servicio. En este sector se encuentra en etapa de implementación el sistema de paratrenes ATSD de origen Chino. Si bien puede presentar algún deterioro o deficiencia puntual, el estado del sistema es funcional.

El sector entre Empalme Maldonado y J.L. Suarez posee un sistema de señalamiento es mecánico con reemplazo parcial de señales de brazo por luminosas y sectores de bloqueo tipo

Harper. En este sector se encuentra en etapa de implementación el sistema de paratrenes ATSD de origen Chino. El estado del sistema puede considerarse obsoleto y precario.

El tramo comprendido entre el empalme Coghlan y B. Mitre cuenta con un sistema de señalamiento es mecánico con reemplazo parcial de señales de brazo por luminosas y accionamientos de cambios eléctricos, con sectores de bloqueo tipo Harper.

En este sector se encuentra en etapa de implementación el sistema de paratrenes ATSD de origen Chino. El estado del sistema puede considerarse obsoleto y precario.

El ramal entre Capilla del Señor y Victoria, contaba con un sistema de señalamiento electromecánico con CTC marca GRS del año 1965 totalmente deprecado y fuera de funcionamiento. Trabaja con AUV, permanece señalizada en forma precaria las estaciones Matheu y Capilla del Señor.

Por último, el ramal entre José León Suarez y Zarate, cuenta con señalamiento mecánico en condición deteriorada y bloqueo por AUV.

## 4. LÍNEA SAN MARTÍN

### 4.1 Red Suburbana



### 4.2 Descripción general de la Línea.

El servicio de transporte suburbano de pasajeros entre las estaciones Retiro y Cabred recorre una distancia de 72,3 Km con terminales intermedias para algunos servicios en J. C. Paz (Km 40,0) y Pilar (km 55,4).

Es operada mediante trenes con tracción por locomotora diésel y formaciones de 7 coches remolcados a través de una vía doble en su mayor trayecto, no banalizada.

Posee 5,7 km de vía cuádruple entre las estaciones La Paternal y Sáenz Peña, y 2,9Km de vía triple entre Caseros y El Palomar (con una vía tercera banalizada).

Todo lo mencionado es equivalente a 158,9 km de vía sencilla.

Traza Longitudinal	Kilómetros de vía	Cantidad de Pasos a Nivel	Cantidad de Pasos a Nivel con Barreras Automáticas	Cantidad de Pasos a Nivel con Barreras Manuales	Cantidad de Pasos a Nivel sin Barreras (solo señalización)
72,3 Km	158,9 Km	64	63 (8 en ejecución)	1	0

Traza Longitudinal con Señalamiento	Kilómetros de vía con Señalamiento	Traza Longitudinal con Señalamiento	Kilómetros de vía con Señalamiento
-------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------	------------------------------------

Automático	Automático	Manual / Mecánico	Manual / Mecánico
37 Km	88,3 Km	35,3 Km	70,6 Km
51,2 %	55,6 %	48,8%	44,4 %

### 4.3 Sistemas y equipamientos de señalamiento existentes

La señalización de la sección urbana fue oportunamente implementada con dos tipos de sistemas de señalamiento; uno de tecnología importada de los Estados Unidos y otro, el originario sistema inglés, estos son:

El sector Retiro (salida aproximadamente en el km 3) hasta José C. Paz está señalizado por un Sistema SEAL (Señalamiento Electro Automático Luminoso), con BAL (Bloqueo Automático Luminoso) entre estaciones, de la empresa GRS (General Galway Signar) de procedencia estadounidense instalado durante los años 1965/66, que responde a normativas de la FRA (Federal Galway Asociación) y a recomendaciones de la AREMA (American Galway Engineering and Maintenance of Way Association) (AAR en ese entonces).

La estación Retiro (desde Km 0 al 3) y el Sector José C. Paz – Pilar poseen un sistema mecánico de tecnología inglesa, instalado en los orígenes de la Línea hacia el 1900. Recientemente se han convertido las señales mecánicas a eléctricas mediante el uso de formadoras de contactos, relés ferroviarios de recomendaciones AREMA y detectoras de punta de agujas, también diseñadas bajo normativa AREMA, manteniendo el enclavamiento mecánico a palancas.

La estación Cabred, presenta un señalamiento electromecánico utilizando relés ferroviarios de recomendaciones AREMA, máquinas de cambio electrohidráulicas, ópticas LED y circuitos de vías de CC.

Las características básicas del sistema GRS son:

Detección de tren: circuitos de vía de CC en conexión birriel.

Accionamiento de cambios: máquina dual, eléctrica con motor de CC. de 24 Vcc, provista también de palanca exterior (handthrow). Algunos cambios usados en emergencias tienen accionamiento solo manual con cerrojo.

Señales principales: electro luminosas de único foco y tres aspectos, tipo Searchlight.

Señales de maniobra: electroluminosas de focos separados y dos aspectos.

Enclavamientos a relevadores de uso ferroviario clase A1 ubicados en conjunto con cada puesto de control.

Comando de la operación: mediante puestos de control locales, situados en cada zona de concentración de cambios (estación).

Organización en campo: distribuida, con numerosos abrigos metálicos y construcciones civiles (bungalows).

Las zonas de cambios son comandados por puestos de mando locales o cabinas. El ordenamiento y autorización de la circulación la efectúa un puesto de control zonal ubicado en Retiro. El despacho se realiza por medio de puestos locales en cada zona de concentración de cambios. La circulación entre puestos (block) se controla por señales automáticas (BAL).

Headway (Separación entre cabecera de trenes sucesivos): seis (6) minutos.

El actual señalamiento de la estación Retiro es enclavamiento mecánico activado mediante palancas con transmisión mediante barras centralizado en una cabina de señales (Garita). Recientemente se han convertido las señales mecánicas a eléctricas mediante el uso de formadoras de contactos, relés ferroviarios de recomendaciones AREMA y detectoras de punta de agujas, también diseñadas bajo normativa AREMA, manteniendo el enclavamiento mecánico.

El señalamiento de la estación Pilar es un sistema mecánico de tecnología inglesa instalado en los orígenes de la línea hacia el 1900. El enlace de entrada entre vías principales está accionado por una máquina dual eléctrica con motor de CC de 24 V con circuitos de vía de CC en cada ADV. Las señales son mecánicas de brazo. El enclavamiento es mecánico, operado con "palancas grandes", centralizado en una cabina de señales (garita principal).

En la estación Derqui se ha instalado recientemente un sistema de señalamiento con circuitos de vía de CC, cambios con máquinas electrohidráulicas, semáforos LED de dos aspectos y enclavamiento "todo relé", fabricado con normativas de mismo origen que los existentes. La señalización abarca totalmente las dos vías principales y parcialmente la vía 3ª.



## 5. LÍNEA ROCA

### 4.1 Red Suburbana



### 4.2 Descripción General De La Línea.

El servicio de transporte urbano de pasajeros prestado tiene los siguientes ramales:

- Entre las estaciones Plaza Constitución – Temperley se tiene una longitud de 16,8 km, el servicio es prestado mediante trenes con tracción por locomotora diésel y eléctricos a través de una vía cuádruple no banalizada.
- Entre las estaciones Temperley – Haedo se tiene una longitud de 26,2 km, el servicio es prestado mediante trenes con tracción por locomotora diésel a través de una vía doble no banalizada.
- Entre las estaciones Temperley – Ezeiza se tiene una longitud de 15,6 km, el servicio es prestado mediante trenes con tracción eléctrica a través de una vía doble no banalizada.
- Entre las estaciones Temperley – Alejandro Korn se tiene una longitud de 22,7 km, el servicio es prestado mediante trenes con tracción eléctrica a través de una vía doble no banalizada.

- e. Entre las estaciones Ezeiza – Cañuelas se tiene una longitud de 31,7 km, el servicio es prestado mediante trenes con tracción por locomotora diésel a través de una vía doble no banalizada.
- f. Entre las estaciones Temperley – Bosques se tiene una longitud de 16,7 km, el servicio es prestado mediante trenes con tracción por locomotora diésel y eléctricos (obra de catenaria en ejecución desde Claypole a Bosques) a través de una vía doble no banalizada.
- g. Entre las estaciones Avellaneda – La Plata se tiene una longitud de 48,8 km, el servicio se halla interrumpido (noviembre 2015) hecho devenido de la obra de electrificación.
- h. Entre las estaciones Berazategui – Bosques se tiene una longitud de 6,5 km, el servicio es prestado mediante trenes con tracción por locomotora diésel a través de una vía doble no banalizada.
- i. Entre las estaciones Bosques – Villa Elisa se tiene una longitud de 14,5 km, el servicio es prestado mediante trenes con tracción por locomotora diésel a través de una vía doble no banalizada.

<b>Traza Longitudinal</b>	<b>Kilómetros de vía</b>	<b>Cantidad de Pasos a Nivel</b>	<b>Cantidad de Pasos a Nivel con Barreras Automáticas</b>	<b>Cantidad de Pasos a Nivel con Barreras Manuales</b>	<b>Cantidad de Pasos a Nivel sin Barreras (solo señalización)</b>
199,5 Km	432,6 Km	149	64 (14 en ejecución)	59	26

<b>Traza Longitudinal con Señalamiento Automático</b>	<b>Kilómetros de vía con Señalamiento Automático</b>	<b>Traza Longitudinal con Señalamiento Manual / Mecánico</b>	<b>Kilómetros de vía con Señalamiento Manual / Mecánico</b>
55,1 Km	143,8 Km	144,4	288,8
27,6 %	33,2 %	72,4 %	66,8 %

### 4.3 Sistemas y Equipamientos de Señalamiento Existentes

La señalización de la sección urbana fue oportunamente implementada con dos tipos de sistemas de señalamiento; uno de tecnología importada de Japón y de los Estados Unidos de América y otro, el originario sistema inglés, estos son:

- a. El sector Plaza Constitución a Temperley, y de esta estación hacia Ezeiza y hacia Glew está señalizado por un Sistema Automático, con BAL entre estaciones del consorcio de empresas de origen japonés NIPPON SIGNAL, KIOSAN y DAIDO, instalado durante los años 1981-1985, que responde a normativas y a recomendaciones del grupo consultor JARTS CONASUR.
- b. Luego en el tramo entre Glew y Alejandro Korn, se reemplazó un enclavamiento mecánico originario inglés y reformado para la circulación de trenes eléctricos, por un sistema de señalamiento automático BAL de la empresa SAFETRANS instalado durante los años 2009-2013 que responde a normativas y a recomendaciones de la AREMA. Incluye la automatización de la totalidad de barreras de pasos a nivel.
- c. En los ramales Ezeiza – Cañuelas, Temperley – Haedo, Bosques – Villa Elisa, Berazategui. Bosques, y Avellaneda – La Plata, se posee el sistema de señalamiento mecánico originario Inglés que data de principio de siglo XX. Se utiliza sistema de bloqueo mediante cable telegráfico. En todos estos ramales existen sistema de barreras automáticas de distintas tecnologías.
- d. En el tramo Temperley – Claypole se posee el sistema de señalamiento mecánico originario Inglés que data de principio de siglo XX con reformas para la circulación de trenes eléctricos (cambio a señales luminosas, circuitos de vías, etc.). Actualmente ADIF posee una obra en ejecución para extender hacia Bosques la electrificación del sector Claypole – Temperley.

Las características básicas del sistema de origen japonés son:

- i. Detección de tren: circuitos de vía de Divisor – Multiplicador de frecuencia de CA 25 Hz en conexión birriel.
- ii. Accionamiento de cambios: máquina dual, eléctrica con motor de CA. de 110 Vca y embrague de fricción.
- iii. Señales principales comandadas: electroluminosas de 2, 3 y 4 aspectos. De Lámparas de doble filamentos.
- iv. Señales principales automáticas: electroluminosas de 4 aspectos. De Lámparas de doble filamentos.

- v. Señales de maniobra, indicadores de maniobra e indicadores de rutas: electroluminosas de focos separados y alfanuméricos. De Lámparas de doble filamentos.
- vi. Enclavamientos: "todo relé", con relevadores de tipo ferroviarios clase N ubicados en conjunto con cada puesto de control.
- vii. Sistema de protección de detención automática de trenes (ATS), control puntual de velocidad y trasposición de señales a peligro.
- viii. Comando de la operación: mediante puestos de control locales, situados en cada zona de concentración de cambios (estación).
- ix. Organización en campo: distribuida, con numerosos abrigos metálicos y construcciones civiles (Salas de Relé)
- x. Operación y circulación: el sector está conformado en su mayoría por sectores de vía doble y uno de vía cuádruple (17 km) de circulación no banalizada. Las zonas de complejos de cambios son comandados por puestos de mando locales o cabinas. El ordenamiento y autorización de la circulación la efectúa un puesto de control zonal ubicado en Constitución. El despacho se realiza por medio de puestos locales en cada zona de concentración de cambios. La circulación entre puestos (block) se controla por señales automáticas (BAL).
- xi. Intervalo mínimo: seis (6) minutos y tres (3) minutos.

Las características básicas del sistema SAFETRANS son:

- xii. Detección de tren: circuitos de vía de CA 83,3 Hz en conexión birriel.
- xiii. Accionamiento de cambios: se utilizó la NIPPON SIGNAL.
- xiv. Señales principales comandadas: Se utilizaron carcazas símil NIPPON SIGNAL. Se utilizaron lámparas de LED de GENERAL ELECTRIC.
- xv. Señales principales automáticas: se utilizó carcazas símil NIPPON SIGNAL. Se utilizaron lámparas de LED de GENERAL ELECTRIC.
- xvi. Señales de maniobra, indicadores de maniobra e indicadores de rutas: electroluminosas de focos separados y alfanuméricos. Se utilizaron carcazas símil NIPPON SIGNAL. Se utilizó lámparas de LED de origen nacional.
- xvii. Enclavamientos: "todo relé", con relevadores de tipo ferroviarios clase N ubicados en conjunto con cada puesto de control.
- xviii. Sistema de protección de detención automática de trenes (ATS), control puntual de velocidad y trasposición de señales a peligro. Sistema NIPPON SIGNAL de fabricación nacional.

xix. Headway (Intervalo mínimo): seis (6) minutos.

Las características básicas del sistema mecánico inglés son:

xx. Enclavamientos mecánicos comandados desde un marco de palancas de cabinas de señales. La cantidad de cabinas por estación depende de la complejidad de cada cuadro de estación.

xxi. Señales de brazo accionadas por palancas a distancia en una cabina de señales mediante alambres metálicos.

xxii. Enlaces de vías accionados mediante palancas a distancia en una cabina de señales mediante barras metálicas.

xxiii. Sistema de bloqueo absoluto entre estaciones mediante Block Harper comunicado mediante cable telegráfico tendido en postación lateral a la vía.

xxiv. Intervalo mínimo: un tren entre estaciones. Aproximadamente 10 minutos. Depende de la distancia entre estaciones.

xxv. Existen sistemas de barreras automáticas en pasos a nivel en estos ramales. Se utiliza tecnología de enclavamiento electromecánica mediante circuitos de vía de corriente continua, corriente alterna, audio frecuencia y contadores de ejes.

## 6. LÍNEA TREN DE LA COSTA

### 6.1 Red Suburbana



## 6.2 Descripción general de la Línea.

Esta línea presta servicios de pasajeros en un único ramal entre las estaciones Maipú y delta en el Área Metropolitana de Buenos Aires en un tramo de 15,5 km electrificados por catenaria vía doble (trocha: 1,435 m) en todo su recorrido.

## 6.3 Sistemas y equipamientos de señalamiento existentes

El ramal mencionado presenta un sistema de señalamiento electromecánico en todo su recorrido instalados durante la década de 1990.

<b>Traza Longitudinal</b>	<b>Kilómetros de vía</b>	<b>Cantidad de Pasos a Nivel</b>	<b>Cantidad de Pasos a Nivel con Barreras Automáticas</b>
15,5 Km	31 Km	34	34

<b>Traza Longitudinal con Señalamiento Automático</b>	<b>Kilómetros de vía con Señalamiento Automático</b>
15.5 Km	31 Km
100 %	100 %

**SECCION IV - PLANILLA DE COTIZACIÓN: LP- 31-2019- PLAN DE ASEGURAMIENTO RAMS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DEL SISTEMA ATS**

Oferente:.....

CUIT:.....

Dirección correo electrónico: .....

ITEM	LÍNEA FFCC. PLAN DE ASEGURAMIENTO RAMS Y EVALUACIÓN DE RIESGOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DEL SISTEMA ATS	UNIDAD	CANT	OFERTA (EN PESOS). SIN INCLUIR IVA	Indicar alícuota de IVA (%) aplicable
1	FFCC Belgrano Sur	GL	1		
2	FFCC Sarmiento	GL	1		
3	FFCC Mitre	GL	1		
4	FFCC San Martin	GL	1		
5	FFCC Tren de la Costa	GL	1		
6	FFCC Roca	GL	1		
PRECIO TOTAL (ITEM 1+2+3+4+5+6) EXPRESADO EN PESOS, EN NUMEROS. SIN INCLUIR IVA. _____					
PRECIO TOTAL (ITEM 1+2+3+4+5+6) EXPRESADO EN PESOS, EN LETRAS. SIN INCLUIR IVA _____					

- En caso de cualquier tipo de diferencia o error de cálculo respecto a la Planilla de Cotización, prevalecerá el valor **total** indicado en letras.

..... (Razón Social)

..... (Firma/aclaración apoderado)

## SECCIÓN V - DECLARACIÓN JURADA DE INTERESES - DECRETO 202/2017

Conforme lo dispuesto por el Decreto N° 202/17 y la Resolución N° 11-E/17 de la Secretaría de Ética Pública, Transparencia y Lucha Contra la Corrupción del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, los oferentes deberán presentar una "Declaración Jurada de Intereses" en la cual se manifieste si se encuentran o no alcanzados por alguno de los supuestos de vinculación contemplados en el referido decreto, respecto del Presidente y Vicepresidente de la Nación, Jefe de Gabinete de Ministros y demás Ministros y autoridades de igual rango en el Poder Ejecutivo Nacional, aunque estos no tuvieran competencia para decidir sobre la contratación o acto de que se trata.

De igual manera, los oferentes deberán declarar si tienen o no vinculación con las autoridades de ADIF SE con competencia o capacidad para decidir sobre contrataciones (adjudicación) y/o sobre el otorgamiento de licencias, permisos, autorización, habilitación o derecho real sobre un bien de dominio del Estado llevado a cabo por ADIF SE.

En cualquiera de los casos, las declaraciones juradas de intereses siempre deberán estar firmadas por un Representante Legal y/o Apoderado del interesado. A tal fin, se detallan a continuación la nómina de autoridades de ADIF SE alcanzadas por la normativa:

Nombre y Apellido	CUIT	Cargo
Guillermo Luis Fiad	20-17888108-7	Director Titular   Presidente   Gerente Ejecutivo
Juan Carlos Servini	20-04686656-9	Director Titular   Vicepresidente
Eugenio Armando Commenge	20-04552948-8	Director Titular
José Gagliano	20-14026473-4	Director Suplente
Germán Bussi	20-18108597-6	Director Suplente
Ramón María Lanús	20-27308540-9	Director Suplente
Juan Matías Uslenghi	20-21921847-9	Gerente Planeamiento Estratégico
Roberto Vicente Traficante	20-13780631-3	Gerente Recursos Humanos y Relaciones Laborales
Guillermo Puentes	20-14927699-9	Gerente Ingeniería
Claudio Daniel Ibañez	20-22651100-9	Gerente Construcciones
Alejandro Omar Barrientos	20-18615894-7	Gerente Control de Proyectos
Eduardo Julio Golijow	20-14770132-3	Gerente Abastecimiento y Logística
Daniel Alberto Antúnez	20-20861417-8	Gerente Asuntos Legales, Ética y Transparencia
Silvina Fernandez Cappi	27-18426337-3	Gerente Administración y Finanzas
Alfredo Andrade	20-14872490-4	Gerente Calidad, Seguridad e Higiene y Medio Ambiente
Federico Luis Gurban	20-21484136-4	Gerente Tecnología, Innovación y Procesos
Roberto Francisco De Simone	20-17285917-9	Gerente Auditoría Interna y Gestión de Riesgos
Javier Mayorca	20-28799795-8	Gerente Comunicaciones y Relaciones Institucionales
Pablo Melchor Ferrer	20-13964389-6	Gerente Seguridad Patrimonial y Servicios Generales
Gustavo Daniel Bertani	20-23292228-2	Subgerente Compras
Glenda Solange Etcheto	27-29409326-0	Subgerente Contrataciones

Los alcances del Decreto 202/2017 se encuentran disponibles en: <https://goo.gl/gDPi9H> o pueden obtenerse en los



Decreto 202  
2017.pdf



Resolución 11-E  
2017.pdf

documentos adjuntos:





**DECLARACIÓN JURADA DE INTERESES - DECRETO 202/2017**
**Tipo de declarante: Persona humana**

Nombres	
Apellidos	
CUIT	

**Vínculos a declarar**

¿La persona física declarante tiene vinculación con los funcionarios enunciados en los artículos 1 y 2 del Decreto N° 202/17? Marque con una X donde corresponda

SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>
En caso de existir vinculaciones con más de un funcionario se deberá repetir la información que a continuación se solicita por cada una de las vinculaciones a declarar.		La opción elegida en cuanto a la no declaración de vinculaciones implica la declaración expresa de la inexistencia de los mismos, en los términos del Decreto N° 202/17.	

**Vínculo**

¿Con cuál de los siguientes funcionarios? Marque con una X donde corresponda.

Presidente	<input type="checkbox"/>
Vicepresidente	<input type="checkbox"/>
Jefe de Gabinete de Ministros	<input type="checkbox"/>
Ministro	<input type="checkbox"/>
Autoridad con rango de Ministro en el Poder Ejecutivo Nacional	<input type="checkbox"/>
Autoridad con rango inferior a Ministro con capacidad para decidir	<input type="checkbox"/>

En caso haber marcado las opciones de: *Ministro; Autoridad con rango de Ministro en el Poder Ejecutivo Nacional; o Autoridad con rango inferior a Ministro con capacidad para decidir* deberá completar los siguientes datos:

Nombres	
Apellidos	
CUIT	
Cargo	
Jurisdicción	

**Tipo de vínculo**

Marque con una X donde corresponda y brinde la información adicional requerida para el tipo de vínculo elegido

Sociedad o comunidad	<input type="checkbox"/>	<i>Detalle: Razón Social y CUIT</i>
Parentesco por consanguinidad dentro del cuarto grado y segundo de afinidad	<input type="checkbox"/>	<i>Detalle: ¿qué parentesco existe concretamente?</i>
Pleito pendiente	<input type="checkbox"/>	<i>Proporcione carátula, N° de expediente, fuero, jurisdicción, juzgado y secretaria intervinientes</i>
Ser deudor	<input type="checkbox"/>	<i>Indicar motivo de deuda y monto</i>
Ser acreedor	<input type="checkbox"/>	<i>Indicar motivo de acreencia y monto</i>
Haber recibido beneficios de importancia de parte del funcionario	<input type="checkbox"/>	<i>Indicar tipo de beneficio y monto estimado</i>
Amistad pública que se manifieste por gran familiaridad y frecuencia en el trato.	<input type="checkbox"/>	<i>No se exige información adicional</i>

**Información adicional**


La no declaración de vinculaciones implica la declaración expresa de la inexistencia de los mismos, en los términos del Decreto N° 202/17.

-----

Firma

-----

Aclaración

-----

Fecha y lugar

**DECLARACIÓN JURADA DE INTERESES - DECRETO 202/2017**
**Tipo de declarante: Persona jurídica**

Razón Social	
CUIT/NIT	

**Vínculos a declarar**

¿Existen vinculaciones con los funcionarios enunciados en los artículos 1 y 2 del Decreto n° 202/17?

Marque con una X donde corresponda

SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>
En caso de existir vinculaciones con más de un funcionario se deberá repetir la información que a continuación se solicita por cada una de las vinculaciones a declarar.		La opción elegida en cuanto a la no declaración de vinculaciones implica la declaración expresa de la inexistencia de los mismos, en los términos del Decreto N° 202/17.	

**Vínculo**

Persona con el vínculo. Marque con una X donde corresponda y brinde la información adicional requerida para el tipo de vínculo elegido.

Persona jurídica (si el vínculo a declarar es directo de la persona jurídica declarante)	<input type="checkbox"/>	<i>No se exige información adicional</i>
Representante legal	<input type="checkbox"/>	<i>Detalle: nombres, apellidos y CUIT</i>
Sociedad controlante	<input type="checkbox"/>	<i>Detalle: Razón Social y CUIT</i>
Sociedades controladas	<input type="checkbox"/>	<i>Detalle: Razón Social y CUIT</i>
Sociedades con interés directo en los resultados económicos o financieros de la declarante	<input type="checkbox"/>	<i>Detalle: Razón Social y CUIT</i>
Director	<input type="checkbox"/>	<i>Detalle: nombres, apellidos y CUIT</i>
Socio o accionista con participación en la formación de la voluntad social	<input type="checkbox"/>	<i>Detalle: nombres, apellidos y CUIT</i>
Accionista o socio con más del 5% del capital social de las sociedades sujetas a oferta pública	<input type="checkbox"/>	<i>Detalle: nombres, apellidos y CUIT</i>

**Información adicional**


**Vínculo**

¿Con cuál de los siguientes funcionarios? Marque con una X donde corresponda.

Presidente	<input type="checkbox"/>
Vicepresidente	<input type="checkbox"/>
Jefe de Gabinete de Ministros	<input type="checkbox"/>
Ministro	<input type="checkbox"/>
Autoridad con rango de Ministro en el Poder Ejecutivo Nacional	<input type="checkbox"/>
Autoridad con rango inferior a Ministro con capacidad para decidir	<input type="checkbox"/>

En caso haber marcado las opciones de: *Ministro; Autoridad con rango de Ministro en el Poder Ejecutivo Nacional; o Autoridad con rango inferior a Ministro con capacidad para decidir* deberá completar los siguientes datos:

Nombres	
Apellidos	
CUIT	
Cargo	
Jurisdicción	

**Tipo de vínculo**

Marque con una X donde corresponda y brinde la información adicional requerida para el tipo de vínculo elegido.

Sociedad o comunidad	<input type="checkbox"/>	<i>Detalle: Razón Social y CUIT</i>
Parentesco por consanguinidad dentro del cuarto grado y segundo de afinidad	<input type="checkbox"/>	<i>Detalle: ¿qué parentesco existe concretamente?</i>
Pleito pendiente	<input type="checkbox"/>	<i>Proporcione carátula, Nº de expediente, fuero, jurisdicción, juzgado y secretaria intervinientes</i>
Ser deudor	<input type="checkbox"/>	<i>Indicar motivo de deuda y monto</i>
Ser acreedor	<input type="checkbox"/>	<i>Indicar motivo de acreencia y monto</i>
Haber recibido beneficios de importancia de parte del funcionario	<input type="checkbox"/>	<i>Indicar tipo de beneficio y monto estimado</i>

**Información adicional**


La no declaración de vinculaciones implica la declaración expresa de la inexistencia de los mismos, en los términos del Decreto N° 202/17.

-----  
Firma

-----  
Aclaración

-----  
Fecha y lugar

## **SECCIÓN VI - CÓDIGO DE CONDUCTA PARA TERCERAS PARTES DE TRENES ARGENTINOS LNFRAESTRUCTURA**

### **Declaración Jurada de Terceras Partes**

Por la presente declaramos conocer, entender y aceptar los términos y condiciones establecidos en el Código de Conducta de Terceras Partes de Trenes Argentinos Infraestructura (la "Empresa") y nos comprometemos a cumplir con sus principios y requerimientos. La presente declaración se extiende a nuestros accionistas, representantes, directores y empelados.

Adicionalmente, nos comprometemos a informar a la Empresa de cualquier cambio relevante o incumplimiento que afecte los principios y requerimientos de este Código durante la relación de negocios mantenida con la Empresa, aceptando las consecuencias, si las hubiera, que puedan surgir como resultado de dicho cambio, incluidas la suspensión y/o resolución del contrato correspondiente.

---

Lugar, fecha

---

Firma

---

Nombre de la Empresa

---

Cargo

El Código de Conducta para Terceras Partes se encuentra publicado en la web de ADIF: [www.argentina.gob.ar/transporte/trenes-argentinos-infraestructura](http://www.argentina.gob.ar/transporte/trenes-argentinos-infraestructura) sección Licitaciones y Contrataciones.

<sup>1</sup> *Trenes Argentinos Infraestructura es el nombre de fantasía bajo el cual opera Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF S.E.)*



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
2019 - Año de la Exportación

**Hoja Adicional de Firmas  
Pliego Bases Condic. Part.**

**Número:**

**Referencia:** LP-31-19-PCP-RIESGOS - REV1

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 46 pagina/s.