

PLIEGO GENERAL LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL E INTERNACIONAL PARA LA CONCESIÓN DE UNA TERMINAL EN PUERTO NUEVO - PUERTO BUENOS AIRES

Lineamientos Básicos del Proyecto – Aclaración Preliminar

El proyecto de modernización del Puerto BUENOS AIRES, busca adaptar su infraestructura al crecimiento del tamaño de buques y a las características del tráfico de contenedores. Persiguiendo ese objetivo se torna necesario modificar la configuración centenaria de dársenas y avanzar con la construcción de muelles corridos, entendiendo por tal aquellos capaces de atender de forma eficiente más de un sitio de atraque en simultáneo de buques Post New Panamax.

Atendiendo a esas necesidades y al desarrollo urbano de las zonas aledañas al puerto es que el proyecto tiende a consolidar un movimiento hacia el norte de la actividad portuaria de carga, liberando espacio para la atención exclusiva de pasajeros y actividades conexas en el Sur del Puerto BUENOS AIRES (Espigón 1 en un comienzo), utilizando el resto de los espigones al inicio de la concesión (zona que se llamará Terminal Interior) para luego avanzar con el relleno al norte del Sexto Espigón hacia el Este, conformándose en consecuencia una nueva terminal de contenedores, denominada Exterior.

El rediseño de los accesos terrestres y de la Jurisdicción Portuaria Nacional implica que aquellos se concentrarán en la zona de Dársena “F”, donde los camiones accederán de manera directa al recinto portuario cerrado, efectuando la mayor cantidad de tareas de pre-gate posibles en el lugar a fin de disminuir el tiempo de proceso en los accesos de las Terminales (Exterior e Interior) y la disminución de la longitud de las filas de espera.

En ese contexto, la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO en su carácter de Autoridad Portuaria Local, tendrá a su cargo ejecutar las obras de relleno al Norte del Sexto Espigón hacia el Este; remover y llevar a cabo obras tendientes a abrigar el espacio intra portuario necesario, el relleno parcial de la Dársena “F”, el acceso ferroviario Norte al Puerto BUENOS AIRES, el nuevo acceso vial al Puerto y el dragado de profundización y mantenimiento de las condiciones de navegabilidad segura de la red troncal, antepuerto y canal de pasaje necesarias para el objetivo propuesto.

Se hace necesario el aporte privado en cuanto al muelle y superestructuras de la Terminal Exterior y, en su caso, relleno de dársena en la Terminal Interior, que permita el mismo fin.

En el marco de lo expuesto, y a los fines de cumplimentar con la primera fase de reestructuración y modernización del Puerto BUENOS AIRES, es que se lleva a cabo el presente procedimiento licitatorio con la finalidad de determinar al cocontratante del ESTADO NACIONAL ARGENTINO que tenga por objeto ejecutar las obras de modernización y rediseño de la infraestructura portuaria, y operar la Terminal Interior y Exterior de esta Jurisdicción Portuaria Nacional sobre la base de las previsiones del presente PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES GENERALES, el que ha sido dividido en DOS (2) etapas para una mejor comprensión e interpretación, las que se encuentran individualizadas como PARTE I y PARTE II, todo ello con el propósito de poder disociar claramente la etapa licitatoria de la contractual.

Así entonces, es que la PARTE I reglamentará el procedimiento selectivo de ofertas (etapa pre-contractual) y la PARTE II, contendrá todas las normas generales que regularán la vida del contrato de concesión para la Terminal Portuaria, todo ello sin perjuicio de las disposiciones que puedan emerger del respectivo PLIEGO ÚNICO DE BASES Y CONDICIONES TÉCNICAS.

ÍNDICE PLIEGO GENERAL

Parte I: Procedimiento Licitatorio.	8
Capítulo I: Objeto - Disposiciones Generales.	8
ARTÍCULO 1.- OBJETO – UBICACIÓN GEOGRÁFICA – LÍMITES – ÁREA APROXIMADA – CARACTERÍSTICAS GENERALES DE MUELLES ACTUALES – CANTIDAD DE SITIOS Y PROFUNDIDADES A PIE DE MUELLE – EDIFICIOS EXISTENTES Y PAVIMENTOS.	8
ARTÍCULO 2.- DEFINICIONES.	13
ARTÍCULO 3.- PLAZO DE LA CONCESIÓN.	19
ARTÍCULO 4.- DOMICILIOS.	20
ARTÍCULO 5.- PUBLICIDAD DE LA LICITACIÓN.	20
ARTÍCULO 6.- ACCESO A LOS PLIEGOS.	21
ARTÍCULO 7.- VISITAS - CONSULTAS - NOTIFICACIONES Y VISTAS.	21
ARTÍCULO 8.- RÉGIMEN - JURISDICCIÓN.	22
ARTÍCULO 9.- OFERENTE - UNIFICACIÓN DE REPRESENTACIÓN - RESPONSABILIDAD.	23
Capítulo II: Contenido de las Ofertas - Estructura de las Ofertas.	23
ARTÍCULO 10.- FORMALIDADES.	23
ARTÍCULO 11.- INADMISIBILIDAD DE LA OFERTAS.	24
ARTÍCULO 12.- CONTENIDO DE LA OFERTA - ESTRUCTURA.	25
ARTÍCULO 13.- MANTENIMIENTO DE LA OFERTA - GARANTÍA.	25
ARTÍCULO 14.- ACLARACIONES - AUSENCIA DE SUBVENCIONES Y/O AVALES.	26
ARTÍCULO 15.- IMPEDIMENTOS PARA SER OFERENTE.	27
ARTÍCULO 16.- PRESENTACIÓN.	28
ARTÍCULO 17.- APERTURA DE LAS OFERTAS.	28
ARTÍCULO 18.- ACEPTACIÓN DEL PLIEGO, DEL ESTADO DEL BIEN A LICITAR.	29
ARTÍCULO 19.- RESPONSABILIDAD DEL PERSONAL.	29
ARTÍCULO 20.- ESTRUCTURA - EVALUACIÓN.	30

ARTÍCULO 21.- CONTENIDO DE LA OFERTA - ANTECEDENTES FINANCIEROS Y OPERATIVOS - PLAN EMPRESARIO.	31
Capítulo III: Proceso de Preadjudicación - Adjudicación del Contrato.....	39
ARTÍCULO 22.- PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN.....	39
ARTÍCULO 23.- CRITERIO DE PREADJUDICACIÓN.	39
ARTÍCULO 24.- PUBLICACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL INFORME DE PREADJUDICACIÓN.....	41
ARTÍCULO 25.- IMPUGNACIÓN AL INFORME DE PREADJUDICACIÓN.	41
ARTÍCULO 26.- ADJUDICACIÓN.	42
ARTÍCULO 27.- PUBLICACIÓN DEL ACTO DE ADJUDICACIÓN.....	42
ARTÍCULO 28.- TRANSICIÓN.....	42
ARTÍCULO 29.- CONSTITUCIÓN DE LA SOCIEDAD.	43
ARTÍCULO 30.- CONSTITUCIÓN DE GARANTÍAS - FIRMA DEL CONTRATO.	45
ARTÍCULO 31.- REPLANTEO E INVENTARIO.....	48
ARTÍCULO 32.- ENTREGA DE LA CONCESIÓN - TENENCIA - CÓMPUTO DE PLAZOS.....	49
Parte II: Del Contrato.	50
Capítulo I: Disposiciones Generales.	50
ARTÍCULO 33.- MARCO LEGAL.....	50
Capítulo II: Obligaciones y Derechos de las Partes.	50
ARTÍCULO 34.- CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO.....	50
ARTÍCULO 35.- OBLIGACIONES DE ENTREGA DE DINERO.	51
ARTÍCULO 36.- INFORMES PERIÓDICOS Y OBLIGACIONES CONTABLES.....	51
ARTÍCULO 37.- DISTORSIÓN DE LA COMPETENCIA.....	52
ARTÍCULO 38.- MEDIO AMBIENTE.....	53
Capítulo III: Proyecto y Ejecución de las Obras.	53
ARTÍCULO 39.- OBRAS OBLIGATORIAS.....	53
ARTÍCULO 40.- INICIO DE LAS OBRAS.....	54

ARTÍCULO 41.- CONTROL DE LAS OBRAS.	54
Capítulo IV: Explotación de la Terminal.	55
ARTÍCULO 42.- ESPECIALIZACIÓN DE LA TERMINAL.....	55
ARTÍCULO 43.- TITULARIDAD Y SERVICIOS A OFRECER - RESPONSABILIDAD.....	55
ARTÍCULO 44.- RÉGIMEN DE EXPLOTACIÓN.....	58
ARTÍCULO 45.- SEGURIDAD E HIGIENE LABORAL - MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA - SEGURIDAD PATRIMONIAL.....	58
ARTÍCULO 46.- SEGURIDAD - CARGAS Y RESIDUOS PELIGROSOS.	59
ARTÍCULO 47.- CIRCULACIÓN VEHICULAR Y ESTACIONAMIENTO.....	59
ARTÍCULO 48.- CONEXIÓN FERROVIARIA.	61
ARTÍCULO 49.- BARCOS Y/O RESTOS HUNDIDOS.....	62
ARTÍCULO 50.- COORDINACIÓN CON DISTINTOS OPERADORES DEL PUERTO BUENOS AIRES.....	62
ARTÍCULO 51.- DESIGNACIÓN DE LOS PUESTOS DE ATRAQUE.	62
ARTÍCULO 52.- NAVEGABILIDAD EN EL CANAL DE ACCESO AL PUERTO Y SU ESPEJO DE AGUA.....	62
ARTÍCULO 53.- DRAGADO DE CANALES Y BALIZAMIENTO.....	62
ARTÍCULO 54.- DRAGADO A CARGO DEL CONCESIONARIO.	63
ARTÍCULO 55.- NAVEGABILIDAD EN LOS CANALES TRONCALES.....	63
ARTÍCULO 56.- SUBCONTRATOS DE LOCACIÓN.	63
ARTÍCULO 57.- RELACIÓN DEL CONCESIONARIO CON LOS USUARIOS.	63
ARTÍCULO 58.- SEGUROS.....	64
Capítulo V: Tarifas de Puerto, Retribuciones y Tráfico Mínimo Asegurado.....	65
ARTÍCULO 59.- TARIFAS.....	65
ARTÍCULO 60.- REVISIÓN DE TARIFAS Y RETRIBUCIONES.	67
ARTÍCULO 61.- AUTORIDAD PORTUARIA - RESPONSABILIDAD POR OBRAS Y SERVICIOS COMUNES - TARIFAS, RETRIBUCIONES Y TRÁFICO MÍNIMO ASEGURADO. CONCEPTO, FORMA Y MODALIDAD DE PAGO.	69

ARTÍCULO 62.- REVISIÓN DE TARIFAS DE PUERTO Y RETRIBUCIONES A CARGO DEL CONCESIONARIO.	73
Capítulo VI: Penalidades.....	73
ARTÍCULO 63.- INCUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES RELATIVAS A LA LIQUIDACIÓN DE LAS TARIFAS DE PUERTO Y PAGO DE RETRIBUCIONES A CARGO DEL CONCESIONARIO.	73
ARTÍCULO 64.- INCUMPLIMIENTOS RELATIVOS A OBRAS A CARGO DEL CDT.	74
ARTÍCULO 65.- INCUMPLIMIENTOS RELATIVOS A LA EXPLOTACIÓN DE LA TERMINAL.....	74
ARTÍCULO 66.- INCUMPLIMIENTOS RELATIVOS AL MANTENIMIENTO.....	74
ARTÍCULO 67.- INCUMPLIMIENTOS RELATIVOS A CUESTIONES DE SEGURIDAD Y MEDIO AMBIENTE.	74
ARTÍCULO 68.- INCUMPLIMIENTOS RELATIVOS A LA OBLIGACIÓN DE INFORMAR Y DEMÁS DEBERES FORMALES.	75
ARTÍCULO 69.- FACTURACIÓN Y PAGO DE MULTAS APLICADAS AL CONCESIONARIO.	75
Capítulo VII: Relación con Terceros.....	75
ARTÍCULO 70.- INDEMNIDAD LABORAL.	75
ARTÍCULO 71.- DAÑOS A PERSONAS O COSAS Y RESPONSABILIDAD CON RELACIÓN AL PERSONAL.	75
ARTÍCULO 72.- HABILITACIÓN Y GARANTÍA ANTE ADUANA.	76
ARTÍCULO 73.- PROCEDIMIENTO EN CASO DE DEMANDAS JUDICIALES DE TERCEROS A CARGO DEL ESTADO NACIONAL Y/O LA AGPSE.	76
Capítulo VIII: Renegociación Contractual.....	77
ARTÍCULO 74.- CAUSALES DE RENEGOCIACIÓN.....	77
ARTÍCULO 75.- LÍMITE TEMPORAL A LA RENEGOCIACIÓN.....	77
Capítulo IX: Extinción de la Concesión.	77
ARTÍCULO 76.- EXTINCIÓN. CAUSAS.....	77
ARTÍCULO 77.- SUSPENSIÓN DE LA CONCESIÓN.....	84
Capítulo X: Disposiciones Generales.	84
ARTÍCULO 78.- CESIÓN DE PARTICIPACIONES ACCIONARIAS.....	84

ARTÍCULO 79.- SOLUCIÓN DE DIVERGENCIAS.....	84
---	----

Parte I: Procedimiento Licitatorio.

Capítulo I: Objeto - Disposiciones Generales.

ARTÍCULO 1.- OBJETO – UBICACIÓN GEOGRÁFICA – LÍMITES – ÁREA APROXIMADA – CARACTERÍSTICAS GENERALES DE MUELLES ACTUALES – CANTIDAD DE SITIOS Y PROFUNDIDADES A PIE DE MUELLE – EDIFICIOS EXISTENTES Y PAVIMENTOS.

1.1.- OBJETO.

El presente Pliego establece las bases y condiciones para la Licitación Pública Nacional e Internacional, para la Concesión de Obra Pública para la construcción, conservación y explotación de la Terminal Portuaria de PUERTO NUEVO – BUENOS AIRES.

Los servicios a prestar por la terminal serán el movimiento y almacenaje de las cargas y la atención de los buques, servicios éstos que el Concesionario realizará a su exclusivo cargo dentro del ámbito asignado a la terminal y la realización de actividades logísticas conexas, según lo establecido en el presente Pliego, con carácter de "uso público" de acuerdo a lo establecido en la Ley 24.093.

1.2.- UBICACIÓN GEOGRÁFICA.

La terminal se localizará inicialmente sobre el terreno descripto en el **Plano TI-00**, que incluye el Cuarto Espigón, frente Sur y Este del Quinto Espigón de Puerto Nuevo, una retro área de la Dársena "D" (excluyendo la parrilla ferroviaria que allí se encuentra), el Tercer Espigón excepto el muelle Sur que da a la Dársena "B" en una franja de SESENTA (60) metros, y el muelle Sur del Tercer Espigón en una franja de SESENTA (60) metros, el Segundo Espigón y las retro áreas de Dársena "B" y "A" hasta el gálibo del corredor ferroviario de Vías 1ª y 2ª y la línea imaginaria de continuación de muelle Norte del Primer Espigón. Todo incluido dentro del límite de la jurisdicción portuaria de Puerto Nuevo (actual) establecida por Disposición 97/2016 de la entonces SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES del MINISTERIO DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN. A esta área se la denominará Terminal Interior en lo sucesivo.

Adicionalmente se agregará a la concesión un nuevo terreno al Este del relleno actual situado al Norte del Sexto Espigón, que se encuentra en construcción actualmente, en las condiciones que se establecen

en el presente Pliego, sobre el cual el CDT deberá realizar las obras obligatorias y/o atadas a disparadores Etapas I a III. A esta área se la denominará Terminal Exterior en lo sucesivo.

1.3.- LÍMITES.

Como referencia general, y de acuerdo al **Plano TI-01** puede tomarse como límite Norte la entrada actual de la Terminal N° 5 sobre la Avenida Edison, siguiendo por ésta la línea de vereda Oeste, continuando en sentido Sur por todo el límite de la parrilla ferroviaria hasta el Acceso Wilson, donde el límite se extenderá a lo largo del gálibo de la Vía 2ª (corredor ferroviario Vías 1ª y 2ª) hasta SESENTA (60) metros luego del lado Sur del Acceso Maipú, prosiguiendo la línea imaginaria que separa SESENTA (60) metros del muelle Sur del Tercer Espigón hasta el agua en la cabecera del mismo, siguiendo el borde de los Espigones 3º, 4º y 5º hasta el límite Sur de la Central Nuevo Puerto.

Asimismo, se entregará en concesión el terreno restante del Tercer Espigón, y el Segundo Espigón con más las retro áreas de las Dársenas “B” y “A” hasta la línea imaginaria de continuación del muelle Norte del Primer Espigón y con límite en el gálibo ferroviario mencionado en el párrafo anterior.

La parrilla ferroviaria 3ª y 5ª, así como los edificios conexos propiedad de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO (AGPSE), y de todo otro organismo público, y las arterias de circulación pública, quedan excluidos de la concesión.

Ante situaciones sobrevinientes al presente contrato de concesión, que requieran ampliar la superficie operativa de la terminal, los límites de la misma podrán ampliarse dentro de la jurisdicción portuaria, todo ello a requerimiento fundado por el Concesionario, lo que deberá contar con la autorización expresa de la AGPSE la que se emitirá por acto administrativo, y en las condiciones que ésta establezca al efecto. Para tales fines, el CDT deberá realizar las tareas de deslinde y determinación de superficies previstas en el apartado siguiente (Artículo 1.4).

A partir de que el CDT cuente con el final de obra de la Etapa I de la Terminal Exterior prevista, o en su defecto se cumpla el plazo máximo previsto para la entrada en operación de las obras conforme lo dispone al efecto el PLIEGO ÚNICO DE BASES Y CONDICIONES TÉCNICAS, la AGPSE solicitará la liberación de los terrenos del Segundo Espigón y la franja de hasta 60 metros del muelle Sur del Tercer Espigón concedidos, sin que ello genere a favor del CDT derecho indemnizatorio alguno. De igual manera se procederá desde el final de obras y a partir del momento de entrada en operación de las mismas que

den lugar a la prórroga del plazo de concesión por cualquiera de las formas previstas en el Artículo 3°, momento en el cual, la AGPSE solicitará la liberación de los terrenos del resto de la Terminal Interior (Espigones 3°, 4° y 5°), sin que ello genere a favor del CDT derecho indemnizatorio alguno.

1.4.- ÁREA APROXIMADA.

Conforme puede apreciarse en el **Plano TI-01** que forma parte del PLIEGO ÚNICO DE BASES Y CONDICIONES TÉCNICAS, la superficie total en las condiciones actuales es de aproximadamente CUATROCIENTOS DIECISÉIS MIL NOVECIENTOS CUARENTA Y SIETE METROS CUADRADOS (416.947 m²) – equivalente a CUARENTA Y UN CON 7/100 HECTÁREAS (41,7 h) aproximadamente-, sin considerar los terrenos que la AGPSE podrá pedir su restitución cuando este Pliego lo determine. En función de la disponibilidad de espacios y de sitios de atraque a lo largo del tiempo, el Concesionario deberá desarrollar su plan de negocios y las modalidades operativas.

En todas las distribuciones planimétricas de la terminal, se ha mantenido la circulación hacia los sectores ubicados al Norte del área concesionada (designada de manera genérica como zona de servicios logísticos), y el acceso a la Central Puerto Nuevo, sin ingresar a las instalaciones de la terminal.

El deslinde y determinación precisa de dimensiones y áreas de la terminal se realizará previo a la toma de tenencia de la concesión (cfr. Artículos 31 y 32 del presente Pliego), estando a cargo del CDT su determinación. Eventuales diferencias de área que pudieran existir no darán derecho a reclamo alguno por parte del CDT, ni serán obstáculo para la toma de tenencia.

En todos los casos, la AGPSE supervisará y aprobará el amojonamiento realizado por el CDT, labrándose la correspondiente acta en presencia de escribano público contratado al efecto por el propio CDT.

La superficie correspondiente a la ex galería de embarque del 4^{to} Espigón [aproximadamente CIENTO QUINCE MIL SEISCIENTOS CINCUENTA METROS CUADRADOS (115.650 m²)], incluida en el área descripta en el primer párrafo del presente artículo, será entregada al CDT para que realice la demolición de las galerías de embarque a su costo y cargo y, en su caso, de los silos allí situados

El área determinada en este apartado se verá modificada con la realización de las obras atadas a disparadores, y eventualmente las voluntarias, y las circunstancias previstas en el artículo anterior tal como se describe en los planos respectivos, debiendo reiterar en cada caso el proceso aquí descripto.

Las variaciones de superficie previstas en este Pliego modificarán el pago de conceptos atados a la misma, como ser el previsto en el Artículo 61.4.1 del presente Pliego.

1.5.- CARACTERÍSTICAS GENERALES DE MUELLES ACTUALES.

Dársena "A": Es de forma rectangular de 365 m de largo por 140 m de ancho. Su profundidad de diseño es de 10,05 m al cero (33 pies).

Dársena "B": Es de forma trapezoidal, con un lado Norte de 434 m, un lado Sur de 464 m y un ancho de 140 m. Su profundidad de diseño es de 10,05 m al cero (33 pies). Está separada de la Dársena "A" por el Segundo Espigón de 202 m de ancho.

Dársena "C": Es de forma trapezoidal, con un lado Norte de 495 m, un lado Sur de 677 m y un ancho de 140 m. Su profundidad de diseño es de 10,05 m al cero (33 pies). Está separada de la Dársena "B" por el Tercer Espigón de 202 m de ancho. El extremo del Espigón que da hacia el Canal de Pasaje presenta un frente de atraque de 200 m, con Norte - Sur.

Dársena "D": Es de forma similar a la Dársena "C", con un lado Norte de 495 m, un lado Sur de 595 m y un ancho de 150 m. Su profundidad de diseño es de 10,05 m al cero (33 pies). Está separada de la Dársena "C" por el Cuarto Espigón, de 240 m de ancho. El extremo del Espigón sobre el Canal de Pasaje, que mantiene la misma orientación que el Tercero, está conformado por un frente de atraque de 295,62 m de largo, más un quiebre de 50 m en el lateral sobre la Dársena "C".

La sobrecarga máxima admisible de los muelles actuales por m² es de 3 t.

1.6.- CANTIDAD DE SITIOS Y PROFUNDIDADES A PIE DE MUELLE.

La terminal en su geometría y estado actual, cuenta con CINCO (5) muelles de atraque operativos para buques *full containers*:

- Uno de 434 m (lado Norte) y uno de 464 m de longitud (lado Sur) en la Dársena "B" (que permite el atraque de un buque de hasta 305 m de eslora).
- Uno de 677 m de longitud en la Dársena "C" Sur y otro de 495 m al Norte de dicha Dársena.
- Uno sobre Dársena "D" al Sur del Quinto Espigón, de 495 m.

La profundidad de diseño actual de los muelles es de 10,05 m al cero (33 pies).

A ello hay que agregarle tres sitios para buques de carga general, carga de proyecto y *feeders*, uno en la Dársena "B" Norte, y dos sobre las cabeceras de ambas Dársenas "C" y "D".

El atraque de buques tipo tanque en la cabecera del Quinto Espigón para abastecimiento de combustible de las centrales térmicas es un condicionante para el pasaje de embarcaciones a la Dársena "E". La operación de buques tanque en ese sitio es frecuente y limita o impide la navegación de buques por su través, lo cual deberá prever el Concesionario en su plan operativo y de negocios.

Para una actualización del estado de las profundidades en los sectores involucrados se sugiere consultar la última batimetría disponible en la página web de la AGPSE (www.argentina.gob.ar/transporte/puerto-buenos-aires).

1.7.- EDIFICIOS EXISTENTES Y PAVIMENTOS.

Las edificaciones existentes se muestran en el **Plano TI-00** que forma parte del PLIEGO ÚNICO DE BASES Y CONDICIONES TÉCNICAS, los que se incluirán en la concesión en el estado en que se encuentren. El CDT puede mantener, modificar o demoler dichas edificaciones de acuerdo a sus necesidades operativas, una vez autorizado por AGPSE, con las limitaciones que se indican en el Pliego Técnico y en el plano respectivo. Todo equipamiento y otra superestructura existente en los inventarios a confeccionarse previo a celebrarse el acta de tenencia respectiva, no formará parte de la concesión, excepto que se indique lo contrario en dicho documento.

Existen distintos tipos de pavimentos dentro del perímetro de la Terminal Interior: adoquinado, de hormigón y de asfalto sobre adoquines, los que deberán ser adecuados para el uso que se pretenda y reintegrados en condiciones operativas óptimas al finalizar el contrato de concesión.

1.8.- ETAPAS Y OBRAS.

En el PLIEGO ÚNICO DE BASES Y CONDICIONES TÉCNICAS se especifica una serie de obras obligatorias dispuestas en etapas, atadas a disparadores en su caso y con límite temporal para su entrada en operación, que implica tareas iniciales en la superficie dada en concesión al comienzo del contrato para permitir su operación (Terminal Interior) y otras divididas en 3 Etapas para el desarrollo de la terminal sobre terrenos ganados al río (Terminal Exterior), consistentes en general en la construcción de un

muelle de NOVECIENTOS (900), UN MIL DOSCIENTOS (1200) y UN MIL QUINIENTOS (1500) metros de longitud, respectivamente, con una profundidad de diseño de -14 m, capaz de atender buques de diseño con carga parcial, el equipamiento necesario, la pavimentación, instalaciones, etc., así como el relleno, nivelación y compactación del suelo en donde se especifique.

Además, se describen obras establecidas como voluntarias, que procuran contar con un muelle corrido apto en la Terminal Interior, transversal a los muelles actuales, capaz de atender buques de diseño con carga parcial cuando las condiciones en la vía navegable lo permitan.

En caso de que se comprometa por contrato la profundización de la red troncal navegable a 36 pies o más para efectivizarse antes de Diciembre de 2024, el CDT deberá optar dentro de los seis meses de que dicha situación sea notificada fehacientemente por la AGPSE entre ejecutar las obras establecidas como voluntarias o adelantar la Etapa I de las obras obligatorias de acuerdo a un plan que presente y someta a aprobación de AGPSE. En caso de optar por adelantar la ejecución de la Etapa I, el CDT deberá tomar a su cargo o pagar las obras complementarias necesarias para su completamiento (en este último caso hasta un monto máximo de DÓLARES CIEN MILLONES - U\$S 100.000.000,00), de manera de asegurar, en cualquiera de los dos casos, el inicio de operación de un sitio de atraque con los parámetros de diseño dentro de los 24 meses posteriores de ejercida la opción.

Las obras denominadas voluntarias estarán sujetas al juicio del Concesionario de acuerdo a su plan de empresa, excepto en el caso establecido en el párrafo anterior, en el cual deberá completarlas dentro de los 6 años de comenzadas. Sea que las efectúe voluntariamente o como opción ante la profundización de la red troncal navegable, el límite temporal para la entrada en operación de la Etapa I, se verá corrido en 5 años convirtiéndose en voluntaria la Etapa III.

Asimismo, el Concesionario deberá dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en el Artículo 35 del presente Pliego.

ARTÍCULO 2.- DEFINICIONES.

A los efectos del presente Pliego y de toda otra documentación contractual, los siguientes términos tendrán las acepciones que se detallan a continuación, salvo que especialmente se indique lo contrario:

Adjudicatario: El oferente pre-adjudicatario cuya oferta resulte ser adjudicada en la presente licitación.

AGPSE: ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO (en el presente AGPSE), persona jurídica creada en los términos de la Ley 20.705, que ejerce las misiones y funciones de administración y explotación del Puerto BUENOS AIRES; además es quien tiene a su cargo la conservación y mejoramiento de los lugares comunes y vías de acceso al mismo dentro de la jurisdicción portuaria; así como el ejercicio de las atribuciones como autoridad portuaria local y la función de órgano de control, interpretación y aclaración de los términos de los documentos contractuales que rigen la concesión.

API/REST: Interfaz entre sistemas que utiliza HTTP para obtener datos o indicar la ejecución de operaciones sobre los datos, en cualquier formato (XML, JSON, etc.) sin las abstracciones adicionales de los protocolos basados en patrones de intercambio de mensajes, como por ejemplo SOAP.

APN: Autoridad Portuaria Nacional, corresponde actualmente a la Subsecretaria de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante, o a quien designe al efecto en el futuro el Poder Ejecutivo Nacional.

Buque multipropósito: Buque no celular, apto para el transporte de contenedores, carga general y/o granel, dotado de equipamiento para movilizar la carga que transporta.

Canon de referencia: Suma en DÓLARES ESTADOUNIDENSES establecida en el presente Pliego sobre la cual el oferente deberá realizar parte de su oferta económica.

Canon ofertado: Suma en DÓLARES ESTADOUNIDENSES resultante de aplicar al Canon de Referencia el porcentaje de incremento ofertado.

Carga de transbordo: Carga que se mueve entre buques, ya sea en forma directa o vía muelle.

CDT/Concesionario de Terminal/Concesionario: Es aquel oferente que resulte adjudicatario, asuma los compromisos del presente pliego, firme el Contrato y tome posesión de la Terminal.

Circulares: Los actos emanados por la AGPSE, que modifiquen, aclaren o complementen cualquier aspecto relacionado con la presente licitación, ya sea ante consulta de un adquirente del pliego o de oficio, serán comunicados a todos los adquirentes de los pliegos.

Código PBIP: Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias contiene prescripciones detalladas sobre protección para Gobiernos, autoridades portuarias y

compañías navieras en una sección obligatoria (Parte A), junto con una serie de directrices sobre el modo de cumplir estos criterios en una segunda sección, no obligatoria (Parte B). (Fuente Organización Marítima Internacional - OMI).

Comisión evaluadora de ofertas: Será designada oportunamente por el Concedente, la que tendrá a su cargo el proceso de evaluación de ofertas, y aconsejará al MINISTERIO DE TRANSPORTE de la NACIÓN la adjudicación del presente contrato de concesión.

Concedente: Para este llamado, el ESTADO NACIONAL ARGENTINO a través del MINISTERIO DE TRANSPORTE de la NACIÓN.

Concesión de obra: Aquella en la que el Concesionario asume en forma integral, la responsabilidad y obligación, en el sector objeto de contratación, y por un plazo determinado, de las tareas que demande la operación y administración de todos los servicios a prestar a la carga, al buque y al pasajero, efectuando para ello las inversiones que resulten necesarias, así como aquellas originadas por la ejecución de obras obligatorias para la rehabilitación y transformación de la infraestructura existente, desarrollo de la nueva en el marco del presente pliego y su mantenimiento; pudiendo el Concesionario proponer soluciones técnicas para tales fines.

Contenedores de cabotaje con destino removido: Guía con Origen y Destino final en puertos argentinos.

Contrato: El documento en el que consta el acuerdo de voluntades que se suscribirá entre el Concedente y el Adjudicatario.

Cut off físico: Es el último horario de entrega en la Terminal del contenedor para ser embarcado. Es establecido por la Agencia Marítima o Armador del buque.

DGA: Dirección General de Aduanas de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP).

EDI (*Electronic Data Interchange*): Normativa internacional para el intercambio electrónico de datos. Es una descripción formal aprobada, publicada y actualizada de cómo se han de estructurar los datos requeridos para realizar una operación específica, de tal manera que se permita la transferencia y manejo de estos datos por medios electrónicos.

En Argentina, todas las medidas de cumplimiento, se encuentran contempladas en la Ordenanza (DJPM – Tomo 8) N° 06/2003 “Normas para la obtención de la declaración de cumplimiento de instalaciones portuarias del Código PBIP”.

EsIA: Se entenderá por Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) el estudio técnico, de carácter interdisciplinario, realizado por el proponente de un proyecto (público o privado), materializado en un documento específico, que contiene la predicción, identificación, valoración y gestión de impactos ambientales y sociales de dicho proyecto. Tiene el propósito principal de prevenir o corregir las consecuencias o efectos adversos del proyecto y potenciar los efectos benéficos del mismo.

Estado: Estado Nacional Argentino.

Integrantes de la oferta: Personas que en forma conjunta, conformen un Oferente.

Layout: Plano de la terminal, en planta, que contiene detalles de instalaciones y/o infraestructura, cuyo nivel de exactitud y detalle será definido oportunamente por a AGPSE.

Mensajes EDI: Mensajes electrónicos que son intercambiado entre los actores logísticos que operan dentro del Puerto BUENOS AIRES.

Ministerio/Ministro: Ministerio/Ministro de Transporte de la NACIÓN. Autoridad designada para que dicte todos los actos necesarios para controlar el procedimiento, adjudique y firme el contrato de Concesión.

Nivel de servicio: Medida referencial cualitativa y/o cuantitativa exigida para la realización de operaciones y prestación de servicios portuarios.

Oferente: Quien habiendo reunido los requisitos establecidos en estos Pliegos, formule/n una Oferta, ajustada a ellos.

Oferta: Propuesta ajustada al presente Pliego, que se conforma con los Antecedentes, la Oferta Económica y el Plan Empresarial.

Órgano licitante: La ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO.

Pasivos ambientales: Conjunto de daños ambientales producidos por cualquier tipo de actividad normal o eventual, en términos de contaminación del agua, del suelo, del aire, el deterioro de los recursos naturales y/o de los ecosistemas que se hubieran producido y que constituyan un riesgo permanente y/o potencial para la salud, calidad de vida, el ecosistema circundante y la propiedad.

PCS: *Port Community System*: Plataforma tecnológica utilizada para el intercambio documental electrónico.

PGA: Plan de Gestión Ambiental. Documento mediante el cual las organizaciones determinan las pautas deben llevar a cabo para conseguir un desarrollo sostenible de su actividad y mitigar sus impactos negativos sobre el medio natural.

PLANACON: Plan Nacional de Contingencias. Procedimiento mediante el cual se describen las acciones a tomar ante contingencias ambientales de acuerdo con la Ordenanza Nro. 8/98 (DPAM) de la Prefectura Naval Argentina.

Plazo de la concesión: Tiempo de duración de la explotación de la Terminal por parte del concesionario.

Plazos: En defecto de expresa indicación en contrario, los plazos de esta licitación se cuentan:

Plazos en días: en días hábiles.

Plazos en horas: en días hábiles y de medianoche a medianoche.

Plazos en meses o años: en meses o años corridos.

Pliego de bases y condiciones técnicas (PBCT): El Pliego de Bases y Condiciones Técnicas regulará junto al Tomo II del presente pliego, todas las condiciones contractuales del contrato de concesión, como así también, suministra requisitos e información general de la Terminal y provee datos ilustrativos de las condiciones de la Terminal. Además, el mismo determina las obras a realizar por parte del CDT.

Pliego: El presente Pliego de Bases y Condiciones Generales (PBCG) y sus Anexos, conjuntamente con el Pliego de Bases y Condiciones Técnicas (PBCT). Además, se destaca que todas las eventuales Circulares aclaratorias y complementarias de los pliego licitatorios indicados, formará parte de los mismos.

PNA: Prefectura Naval Argentina.

Preadjudicatario: El Oferente cuya oferta resulte preseleccionada.

Puerto Nuevo: Se denomina así a la sección Norte del Puerto Buenos Aires, delimitada por la entonces SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES a través de la Disposición N° 97/2016.

Retribución por actividad: Es la suma que el CDT debe abonar a la AGPSE por cada contenedor lleno desembarcado o embarcado en la Terminal que es objeto de esta licitación, quedando excluido de abonar la presente retribución por los contenedores llenos de Cabotaje con destino Removido desembarcados o embarcados y por los contenedores llenos de Transbordo desembarcados y embarcados.

Retribución por ocupación de superficie: Es la suma que debe abonar el CDT a la AGPSE por superficie cedida en concesión.

SSPVNYMM: Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación, o quien le suceda.

Tarifa de puerto a los buques: Es la suma que deben abonar armadores o agentes marítimos de los buques que operen en la terminal, a la AGPSE o al CDT si este fuera designado como agente de percepción.

Tarifa de puerto a las cargas generales: Son las sumas que deben abonar a la AGPSE los cargadores, consignatarios, armadores o agentes marítimos de los buques, según corresponda, por las cargas generales desembarcadas y/o embarcadas, que no se transporten dentro de contenedores, en la Terminal que es objeto de esta licitación.

Tarifa de puerto a los contenedores: Son las sumas que deben abonar a la AGPSE los cargadores, consignatarios, armadores o agentes marítimos de los buques, según corresponda, por los contenedores llenos, desembarcados y/o embarcados a buque en la Terminal que es objeto de esta licitación.

Terminal: Espacio físico que comprende un conjunto de infraestructura y superestructura, que con los equipos y servicios que se ofrezcan y se presten cubren la demanda de buques y mercaderías.

TEU (*Twenty Foot Equivalent Unit*): Unidad equivalente a un contenedor de 20 pies.

Tráfico mínimo asegurado: Tráfico anual, garantizado por el CDT, de contenedores llenos desembarcados o embarcados a buques en la terminal que es objeto de esta licitación, resultante de aplicar al Tráfico Mínimo de Referencia el porcentaje de incremento ofertado. Quedan excluidos los contenedores de Cabotaje con destino Removido desembarcados o embarcados y los contenedores de Transbordo desembarcados y embarcados.

Tráfico mínimo de referencia: Tráfico anual de contenedores llenos desembarcados o embarcados a buques en la terminal que es objeto de esta licitación, quedando excluidos los contenedores de Cabotaje con destino Removido desembarcados o embarcados y los contenedores de Transbordo desembarcados y embarcados. Este tráfico es definido para dos tramos, el primero contempla la etapa inicial y la Etapa I de obras obligatorias mientras que el segundo agrupa las Etapas II y III de obras que se encuentran condicionadas a disparadores en función del nivel de actividad de la terminal. No es garantizado por el Concedente.

UN/CEFACT: Es el centro de Naciones Unidas donde se crean los estándares utilizados en el comercio electrónico.

ZAP: Zona de Apoyo Portuario.

ARTÍCULO 3.- PLAZO DE LA CONCESIÓN.

El plazo de la Concesión para la Terminal será de TREINTA Y CINCO (35) años, pudiendo el Concedente prorrogar el contrato hasta un máximo de QUINCE (15) años, siempre que el CDT cumpla las condiciones establecidas en el presente Artículo y manifieste su voluntad de hacerlo en tal sentido en el término fijado. El plazo contractual podrá ser prorrogado por única vez.

Para que la prórroga indicada pueda materializarse, la AGPSE verificará que se cumplan, indistintamente, las siguientes condiciones:

1. La realización de las obras concernientes a la Etapa III, siempre que se haya ejecutado previamente la Etapa II, o
2. La ejecución de un plan de obras presentado por el CDT y aprobado por la AGPSE según lo haya requerido la actividad portuaria y cuyo monto sea equivalente a la suma de DÓLARES CUATROCIENTOS CINCUENTA MILLONES CON 00/00 (U\$S 450.000.000,00), ajustados por el

Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica, entre la fecha de apertura de la presente licitación y la fecha de comunicación de la opción, o

3. En el caso de que el CDT haya ejecutado en tiempo y forma la totalidad de las obras voluntarias; la ejecución de un plan de obras presentado por el CDT y aprobado por la AGPSE según lo haya requerido la actividad portuaria y cuyo monto sea equivalente a la suma de DÓLARES CIENTO CINCUENTA MILLONES CON 00/00 (U\$S 150.000.000,00), ajustados por el Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica, entre la fecha de apertura de la presente licitación y la fecha de comunicación de la opción.

El CDT deberá comunicar a la AGPSE su voluntad de prorrogar como mínimo 5 años antes de la finalización del plazo de concesión base, optando por alguna de las alternativas enumeradas en el presente. Si el CDT lo comunica a la AGPSE con posterioridad a dicho plazo, el Condecete no podrá prorrogar el plazo de la Concesión.

Las obras mencionadas estarán sujetas a todos los fines a los parámetros establecidos en el presente pliego, considerándose obras obligatorias una vez aprobadas por la AGPSE.

Si en los últimos 10 años de concesión se alcanzan los disparadores de las Etapas II y/o III, el CDT podrá optar por no realizar las obras vinculadas a dichas etapas (o en el caso de la etapa III el plan de obras equivalente aprobado por AGPSE). No obstante, en el caso de que se alcanzasen los disparadores en ese período, si el CDT decidiera no realizar las obras vinculadas a las etapas II y/o III o las decidiera realizar con posterioridad a que se alcanzasen cualquiera de los respectivos disparadores, este perderá automáticamente el derecho a la extensión de 15 años del plazo de concesión.

ARTÍCULO 4.- DOMICILIOS.

El Órgano Licitante fija su domicilio en la Avenida Ingeniero Huergo 431 de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, donde serán efectivas todas las notificaciones que se cursen en el marco del presente procedimiento licitatorio. Los Oferentes deberán constituir domicilio en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en la primera presentación que efectúen. En caso de tratarse de consorcios, deberán hacerlo en forma unificada.

ARTÍCULO 5.- PUBLICIDAD DE LA LICITACIÓN.

El llamado a la presente Licitación Pública Nacional e Internacional se publicará con una antelación no inferior a CUARENTA (40) días corridos a la fecha de presentación de las ofertas, en el Boletín Oficial de la República Argentina y en al menos TRES (3) periódicos nacionales y otros TRES (3) medios extranjeros, así como en las páginas web del MINISTERIO DE TRANSPORTE de la NACIÓN y de la AGPSE. También se publicará en el sitio web de las Naciones Unidas denominado *DEVELOPMENT BUSINESS*, y se solicitará al MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES que ponga en conocimiento del presente procedimiento licitatorio a las embajadas con sede en la República Argentina.

ARTÍCULO 6.- ACCESO A LOS PLIEGOS.

El Pliego estará disponible para su consulta y retiro en la SUBGERENCIA DE COMPRAS Y CONTRATACIONES de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO en horario de 9 a 15 horas, sita en la Avenida Ingeniero Huergo 431 de la CABA, todo ello sin perjuicio de que el mismo podrá ser consultado y descargado de la página web del MINISTERIO DE TRANSPORTE de la NACIÓN (servicios.transporte.gob.ar/licitaciones/) y de la AGPSE (www.argentina.gob.ar/transporte/puerto-buenos-aires).

ARTÍCULO 7.- VISITAS - CONSULTAS - NOTIFICACIONES Y VISTAS.

VISITAS: Los potenciales oferentes al presente procedimiento licitatorio, deberán realizar la VISITA a las instalaciones portuarias que se pretenden concesionar, extendiéndose la respectiva constancia de concurrencia, la que deberá ser acompañada con la oferta, todo ello bajo apercibimiento de declarar inadmisibles la oferta que no acompañe el instrumento respectivo que acredite haber efectuado la pertinente visita de conformidad a lo normado por el Artículo 18.2 del presente Pliego.

Para tales fines, los potenciales oferentes deberán efectuar ante la SUBGERENCIA DE COMPRAS Y CONTRATACIONES de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO la pertinente solicitud de visita a instalaciones, ello a los fines de que la misma organice, diagrame y asigne a cada requirente la fecha y hora en que se llevará a cabo, la que se hará en forma individual el recorrido a las instalaciones objeto de esta concesión.

CONSULTAS Y MODIFICACIONES DE OFICIO: Los potenciales oferentes podrán efectuar consultas aclaratorias hasta VEINTE (20) días antes de la fecha límite de presentación de ofertas, todo ello mediante presentación formal ante la MESA GENERAL DE ENTRADAS, SALIDAS Y ARCHIVO de la

ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, sita en la Avenida Huergo 431 de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, las que serán contestadas mediante circulares aclaratorias y/o modificatorias, en este último caso por el Concedente, que serán publicadas en la Página Web del MINISTERIO DE TRANSPORTE de la NACIÓN (servicios.transporte.gob.ar/licitaciones/) y de la AGPSE (www.argentina.gob.ar/transporte/puerto-buenos-aires), hasta 5 días antes de la fecha fijada para la presentación de las ofertas.

Cuando el Concedente emita Circulares modificatorias al presente Pliego, se prorrogará el plazo de presentación de ofertas debiendo estarse al plazo de publicación previsto en el Artículo 5.

PUBLICIDAD Y DIFUSIÓN DE LAS CIRCULARES: Las circulares aclaratorias y/o modificatorias se difundirán con CINCO (5) días como mínimo de anticipación a la fecha fijada para la presentación de ofertas. Las Circulares emitidas formarán parte de los documentos contractuales.

Los interesados y posibles oferentes deberán verificar en la página web del Ministerio de Transporte y en la página web del AGPSE o en los sitios web que se indiquen en la convocatoria si se han emitido Circulares, no pudiendo excusarse de su aplicación y vigencia. En consecuencia, los oferentes no podrán alegar ninguna causa basada en el desconocimiento del contenido de las Circulares publicadas en los medios.

VISTAS: Las vistas requeridas por los oferentes deberán efectuarse ante la MESA GENERAL DE ENTRADAS, SALIDAS Y ARCHIVOS de la AGPSE en días hábiles administrativos en el horario de 11 a 16 horas.

ARTÍCULO 8.- RÉGIMEN - JURISDICCIÓN.

La presente licitación pública tiene carácter nacional e internacional. El llamado en trato se regirá por aplicación del Decreto 1023/2001 y la LEY DE OBRAS PÚBLICAS POR PEAJE – Ley 17.520, y las leyes de la República Argentina y las disposiciones de los presentes Pliegos, sus Circulares, la Oferta aceptada y el Contrato que se firme con el Adjudicatario. En todo lo no previsto por las normas directamente aplicables, regirá el derecho argentino.

El CDT se obliga a la realización de las obra y adquiere el derecho a la explotación, uso y operación, en las condiciones establecidas en el presente Pliego y el Pliego de Bases y Condiciones Técnicas (PBCT), del

espacio físico, la infraestructura y eventualmente del equipamiento de la AGPSE, los que seguirán siendo de propiedad de la AGPSE.

JURISDICCIÓN: A todos los efectos legales de la presente licitación, los Oferentes se someterán a la jurisdicción de los Tribunales Nacionales en lo Contencioso Administrativo Federal con asiento en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina, con renuncia a todo otro fuero o jurisdicción que pudiere corresponderles. La presentación de Oferta implica la aceptación de esta jurisdicción.

ARTÍCULO 9.- OFERENTE - UNIFICACIÓN DE REPRESENTACIÓN - RESPONSABILIDAD.

Podrán participar del presente llamado personas humanas o jurídicas, nacionales o extranjeras, en forma individual o conjunta. En el supuesto de resultar adjudicatarias, deberán crear una sociedad anónima radicada en el país –o adaptar el objeto social de una existente- en los términos de la Ley Nº 19.550 (modificada por la Ley 26.994) y con los requisitos del Artículo 29 del presente pliego, en su caso, readecuar su respectivo estatuto. En cualquier caso, la sociedad anónima de objeto exclusivo deberá reunir todos los requisitos fijados en el presente pliego.

UNIFICACIÓN DE REPRESENTACIÓN: En las Ofertas presentadas deberá aclararse el porcentaje de participación de cada Integrante de la Oferta (debiéndose limitar a lo dispuesto por el Artículo 21.3.2 del presente pliego) y unificar representación, otorgándose poder especial debidamente certificado ante Escribano Público y legalizado por el Colegio de Escribanos -en caso de corresponder- al representante común con facultades suficientes para actuar, obligar y responsabilizar a todos los Integrantes de la Oferta en esta licitación hasta la Adjudicación y firma del Contrato.

RESPONSABILIDAD: Cada uno de los Integrantes de la Oferta será ilimitada y solidariamente responsable frente al Estado Nacional Argentino y la AGPSE, por toda y cualquier obligación emergente de la presentación de la Oferta hasta la firma del Contrato. El adjudicatario y las firmas que lo integran serán solidariamente responsables con la Sociedad Anónima Concesionaria frente a aquellos, por todas las obligaciones contractuales durante todo el período del contrato.

Capítulo II: Contenido de las Ofertas - Estructura de las Ofertas.

ARTÍCULO 10.- FORMALIDADES.

La Oferta será redactada en idioma nacional, salvándose toda enmienda o interlineado. Será foliada, acompañada de un índice y suscripta en todas sus hojas por el representante del Oferente, dejándose constancia de la identidad del firmante y de dónde surge la representación que ejerce.

Los documentos que se acompañen, si no fueren originales, deberán contar con la correspondiente certificación de autenticidad expedida por autoridad notarial o judicial.

Los documentos expedidos por autoridad extranjera deberán contar con la legalización correspondiente.

Los documentos en idioma extranjero deberán ser acompañados de la pertinente traducción efectuada por Traductor Público Nacional matriculado y dicha traducción deberá ser legalizada por el Colegio de Traductores Públicos correspondiente. Quedan exceptuados los folletos, catálogos y demás documentación impresa.

En caso de duda, prevalecerá la versión en idioma castellano.

Las Ofertas deben presentarse en original (formato papel) y dos copias (una copia en papel y otra en soporte digital en formato PDF) idénticas, convenientemente identificados, prevaleciendo el original en caso de eventual diferencia, al igual que toda presentación ulterior referida a ellas.

La Oferta deberá presentarse de acuerdo al presente Pliego, como así también, al Pliego de Bases y Condiciones Técnicas (PBCT), incluyendo los textos, planos, garantías y todo otro documento exigido.

En el exterior del respectivo sobre, paquete o caja, deberá especificarse los datos de la Licitación, así como los que individualicen al Oferente. El Sobre debe estar individualizado, sellado y lacrado, firmado por quien suscribe la Oferta, de modo de cubrir las junturas de los lugares de apertura.

ARTÍCULO 11.- INADMISIBILIDAD DE LA OFERTAS.

No serán consideradas admisibles aquellas Ofertas que:

- a) Omitan la inclusión de los recaudos esenciales prescriptos en los artículos 17 y 21 del presente Pliego.

- b) Se aparten de los Pliegos licitatorios o pongan condiciones, formulen reservas o contengan omisiones que impidan su comparación con las restantes, salvo que ello estuviese expresamente contemplado en los Pliegos y fundadas en las particulares características del objeto del presente llamado.
- c) Requieran garantías y/o aportes económicos financieros del Estado Nacional o de la AGPSE no contemplados expresamente en estos Pliegos.
- d) En caso de ser una Sociedad Comercial ya constituida en la República Argentina, mantenga deuda Tributaria y/o Previsional con el ESTADO NACIONAL.
- e) La no presentación del Certificado de Visita a las instalaciones a concesionar.
- f) En el caso de que la Sociedad a constituirse en los términos del Artículo 29 y conforme lo dispone el Artículo 21.1.18 –ambos del presente Pliego-, se pretenda integrar con personas distintas a las asociadas para la oferta o, en caso de presentación individual, a la persona del oferente.
- g) Cualquier otra causal de inadmisibilidad prevista en materia de contratación administrativa conforme lo previsto en el Artículo 28 del Decreto 1023/2001.

No serán rechazadas las Ofertas que contengan defectos de forma que no afecten la esencia de las mismas ni impidan su comparación con las demás propuestas.

ARTÍCULO 12.- CONTENIDO DE LA OFERTA - ESTRUCTURA.

La oferta será presentada en UN (1) solo sobre, cuya estructura se describe en el presente Capítulo.

ARTÍCULO 13.- MANTENIMIENTO DE LA OFERTA - GARANTÍA.

Los Oferentes quedan obligados a mantener sus Ofertas por el término de CIENTO OCHENTA (180) días corridos, contados desde la fecha de apertura de las Ofertas, y vencido el término indicado, la obligación de mantenimiento de la Oferta y su garantía correspondiente se renovarán en forma automática por otro período igual, ello siempre y cuando el Oferente no hiciese saber su voluntad expresa de desistir de la Oferta con no menos de DIEZ (10) días corridos de antelación contados al vencimiento del período.

El incumplimiento de la obligación de mantenimiento de la Oferta o la negativa a suscribir el contrato, o cualquier acto o requerimiento del Oferente que implique similares resultados, aparejará la pérdida de la Garantía rendida, quedando además expedita de pleno derecho la posibilidad para el Concedente de reclamar daños y perjuicios, salvo voluntad expresa de desistir de la Oferta de acuerdo a lo establecido en el párrafo anterior.

MONTO DE LA GARANTÍA DE OFERTA: Para asegurar lo expuesto, los Oferentes deberán acompañar en su propuesta una Garantía de Mantenimiento de Oferta por el monto de DÓLARES ESTADOUNIDENSES CINCO MILLONES (USD 5.000.000.-).

La Garantía será constituida a favor del ESTADO NACIONAL ARGENTINO (MINISTERIO DE TRANSPORTE), indicando en el texto la identificación de esta Licitación en cualquiera de las formas previstas en el Artículo 30 del presente Pliego.

El incumplimiento de las obligaciones previstas en el presente artículo implicará la inmediata pérdida o ejecución de la Garantía presentada.

La Garantía de Oferta de quien resulte Adjudicatario quedará retenida hasta su sustitución por las pertinentes Garantías Contractuales.

Se devolverán las Garantías de Ofertas correspondientes a Oferentes no adjudicados, una vez que se firme el contrato, y en cumplimiento de los Artículos 29 y 30 de este Pliego.

La pérdida de vigencia de esta Garantía, y/o su no reposición dentro del plazo perentorio de CUARENTA Y OCHO (48) HORAS, importará la desestimación automática de la oferta, y el análisis de su adjudicación a quien hubiera resultado segundo en orden de mérito.

ARTÍCULO 14.- ACLARACIONES - AUSENCIA DE SUBVENCIONES Y/O AVALES.

El Concedente no otorga ningún tipo de subvención para el funcionamiento de la Terminal ni garantiza su rentabilidad, tampoco extenderá avales para la tramitación de créditos internos o externos.

Tampoco asumirá responsabilidad alguna por eventuales futuras situaciones del mercado, de habilitación de nuevos puertos o Terminales, o de cualquier otro tipo, que directa o indirectamente puedan implicar alteraciones en el volumen de carga pasante operado por la Terminal que se licita,

debiendo declarar expresamente que el Oferente ha evaluado y analizado los riesgos emergentes de la operación de la actividad y analizado y considerado todas las variables que involucra el negocio, renunciando expresamente a invocar la aplicación de la teoría de la imprevisión.

ARTÍCULO 15.- IMPEDIMENTOS PARA SER OFERENTE.

Rigen para la presente licitación las siguientes inhabilidades y/o impedimentos para ofertar, conforme Anexo I:

- a) Todos aquellos que se encuentren comprendidos en normas que determinen impedimentos e inhabilidades para contratar con el ESTADO NACIONAL en general.
- b) Las Sociedades que a la fecha de presentación de ofertas, operan concesiones o tienen vinculación contractual con la AGPSE y que se encuentren en mora o estado de incumplimiento de cualquiera de sus obligaciones al momento de presentación de su oferta. Dicho impedimento y/o inhabilitación incluye a sus accionistas, administradores y empresas vinculadas.
- c) Los accionistas de los Concesionarios del Puerto BUENOS AIRES otorgados al amparo de la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 6/93 y de la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 24/2015, ya sea en forma individual o formando parte de un grupo oferente, o los titulares de dichas concesiones que presenten su oferta en este proceso licitatorio y que no hayan garantizado la totalidad de las obligaciones emergentes de dichos contratos por medios idóneos.

En caso que no se haya afianzado el cumplimiento de dichas obligaciones tal como fuera expuesto precedentemente, el oferente podrá presentar garantías por un monto total de DÓLARES ESTADOUNIDENSES VEINTE MILLONES (U\$S 20.000.000,00), debiendo estarse a las formas previstas en el Artículo 30 del presente Pliego.

El presente requerimiento tiene como fin promover la concurrencia de la mayor cantidad posible de oferentes, pero garantizando el fiel cumplimiento de las obligaciones preexistentes - que no cuenten con el debido respaldo- a efectos de evitar que resulte adjudicatario un oferente potencialmente inhábil en virtud de sus obligaciones pendientes de cumplimiento.

- d) Las Sociedad/es Operadora/s de las Terminales de los Puertos de Dock Sud y La Plata de la PROVINCIA de BUENOS AIRES y sus integrantes en la medida en que la/s misma/s no presente/n junto a su oferta una carta de intención de venta y desvinculación societaria de dicho operador frente a la eventualidad de resultar adjudicatario del presente contrato de concesión.

Una vez efectivizada la venta, deberán identificar los nuevos beneficiarios finales de las firmas a fin de descartar transferencias simuladas. Dicha venta deberá celebrarse indefectiblemente hasta antes de cumplidos 18 meses desde la adjudicación. Frente a la eventualidad de que el CDT no se desprenda del paquete accionario de las terminales mencionadas antes del término previsto, será pasible de la penalidad establecida en el Anexo X y de las disposiciones del Artículo 76.2.10, si así correspondiere.

ARTÍCULO 16.- PRESENTACIÓN.

Las Ofertas deberán presentarse en el lugar y hasta la fecha y hora límite fijada al efecto. Si el día fijado no fuese laborable o hábil por cualquier circunstancia, el límite de presentación y el acto de apertura se prorrogarán hasta el primer día hábil siguiente, a la misma hora y en el mismo lugar.

ARTÍCULO 17.- APERTURA DE LAS OFERTAS.

El Acto de Apertura de Ofertas se celebrará en el lugar, fecha y hora fijado al efecto, en presencia de los funcionarios de la jurisdicción y de todos aquellos que desean presenciarlo, debiéndose destacar que el Acta pertinente será suscripta por dichos funcionarios y por todos los oferentes presentes.

Abierto el acto por el funcionario que presida, se procederá a la apertura del Sobre de las Ofertas, dando un número correlativo a las mismas. Se sellará e inicialará cada hoja de la carta de presentación y del Sobre original, los que se agregarán al expediente licitatorio. Una copia de cada una de las Ofertas quedará a disposición de los Oferentes para su vista durante CINCO (5) días.

Del resultado del acto se labrará un acta donde se dejará constancia del nombre de cada oferente, del número que corresponde a cada Oferta y de la cantidad de hojas que resulta de la apertura del Sobre. Asimismo se consignarán en forma sintética las observaciones que formulen los Oferentes acerca de la regularidad del acto.

Ninguna Oferta presentada en término podrá ser desestimada en el acto de apertura.

ARTÍCULO 18.- ACEPTACIÓN DEL PLIEGO, DEL ESTADO DEL BIEN A LICITAR.

18.1.- La presentación de la Oferta implica el conocimiento y aceptación de todas las condiciones de la presente Licitación, método de evaluación de Ofertas y posterior Contrato, así como la discrecionalidad del Concedente para dejar sin efecto el procedimiento licitatorio en cualquier estado de trámite anterior al Acto de Adjudicación, o declarar desierta o fracasada la licitación por no considerar admisible o conveniente ninguna de las Ofertas, sin que ello otorgue acción o derecho alguno a los Oferentes o terceros interesados para ser reembolsados de gastos en que hubieren incurrido o ser indemnizados por cualquier motivo.

18.2.- Los que pretendan ofertar en el presente procedimiento licitatorio, deberán visitar, antes de la fecha de presentación de Ofertas, las instalaciones a conceder. A tales efectos se extenderá un certificado de visita por personal de la AGPSE, con el que se deberá previamente coordinar la misma conforme lo dispuesto en el Artículo 7° del presente Pliego. Se presumirá sin admitirse declaración ni prueba en contrario que la sola presentación de la Oferta con la debida constancia de vista implica que el Oferente ha inspeccionado con detenimiento la infraestructura existente, el estado jurídico, físico, operativo, de ocupación por terceros y demás componentes de la Terminal, y que ha efectuado todos los estudios y análisis que a su juicio resultaron necesarios para elaborar su Oferta y que por lo tanto, de resultar adjudicatario, acepta las condiciones en que se encuentra la terminal, y las obras futuras a realizar en el Puerto BUENOS AIRES.

18.3.- Asimismo, el Oferente deberá efectuar la debida diligencia para informarse acerca de las condiciones en que opera el Mercado Portuario en la República Argentina, de sus leyes y reglamentos que lo rige, así como del grado de especialización de las Terminales que operan en el hinterland del presente llamado a Licitación, como se describe en el presente Pliego Licitatorio, el sistema y las redes de transporte de carga existentes.

ARTÍCULO 19.- RESPONSABILIDAD DEL PERSONAL.

El adjudicatario del presente contrato de concesión, deberá contar con el personal idóneo suficiente para garantizar los estándares de servicios exigidos en el presente pliego. Para ello deberá incorporar a los trabajadores representados, incluyendo los tercerizados que hayan prestado servicios hasta el día

26.12.18, cuya planilla se agrega como Anexo XV y se encuentren prestando servicios a la fecha de culminación de las actuales concesiones.

A los fines de materializar la obligación laboral establecida en el párrafo precedente, el adjudicatario deberá aplicar la normativa legal y convencional vigente en materia laboral correspondiente a la actividad, debiendo asumir el compromiso de negociar un nuevo convenio colectivo de trabajo para los trabajadores del sector.

Por su parte, el adjudicatario no podrá efectuar despidos de los trabajadores comprendidos en la presente cláusula, salvo por justa causa, por un período de 20 meses contados a partir del comienzo de las operaciones del nuevo concesionario.

Adicionalmente, el adjudicatario asume todos los compromisos que puedan derivarse de la aplicación del presente articulado, conociendo expresamente que el ESTADO NACIONAL ARGENTINO y/o la AGPSE, no revisten el carácter de empleadora del personal que emplee para el fiel desarrollo de sus actividades.

Por ello, cualquier demanda o codemanda contra el Estado Nacional Argentino y / o la AGPSE por aplicación del presente artículo, serán asumidas íntegramente por el CDT.

En tales casos la AGPSE tendrá contra el futuro adjudicatario la facultad de cancelar el pago de los importes que hubiere debido abonar por todo concepto, incluyendo costas y costos causídicos e intereses, efectuando las deducciones correspondientes de la garantía del Artículo 30.1.1 de este Pliego, en cualquier etapa, prejudicial, conciliatoria, judicial de trámite o de ejecución de sentencias. En caso de traba de medidas cautelares o precautorias que importen la afectación de los bienes concesionados o los ingresos del Concesionario o la disminución de las garantías mínimas fijadas, el Concesionario está obligado a sustituir o mejorar, según corresponda.

ARTÍCULO 20.- ESTRUCTURA - EVALUACIÓN.

Las Ofertas deberán estructurarse y presentarse en UN (1) solo SOBRE, con el contenido que fija el presente Pliego, que se presentará en el lugar, fecha y hora establecida para la Apertura de Ofertas.

Las Ofertas presentadas por personas asociadas o consorciadas, serán evaluadas conjuntamente, debiendo reunir cada uno de sus integrantes los requisitos conforme lo establece el presente Pliego,

considerando la capacidad patrimonial y empresarial de cada uno de sus integrantes, ponderadas en su participación en la Sociedad a constituir conforme lo dispone el Artículo 29 del presente Pliego.

La persona jurídica que concurra individualmente, será evaluada en conjunto con los accionistas que la integran, considerando igualmente la capacidad patrimonial y empresarial de cada uno de sus socios, ponderadas en su participación societaria actual.

Frente a la determinación por parte de la AGPSE de prácticas de colusión entre competidores al momento de evaluar las ofertas presentadas, la Comisión Evaluadora de Ofertas aconsejará la inadmisibilidad de la misma con la automática pérdida de ejecución de la garantía correspondiente, ello sin perjuicio del procedimiento punitivo que al respecto disponga la Ley de Defensa de la Competencia (Ley 27.442).

ARTÍCULO 21.- CONTENIDO DE LA OFERTA - ANTECEDENTES FINANCIEROS Y OPERATIVOS - PLAN EMPRESARIO.

El Sobre será abierto en oportunidad de la Apertura de la licitación y deberá contener:

21.1.- ANTECEDENTES LEGALES Y SOCIETARIOS

21.1.1.- Nota solicitando ser tenido por Oferente.

21.1.2.- Nombre o razón social del Oferente o de las personas que integran la Oferta conjunta –en su caso- nombre del representante legal del Oferente, acompañando copia certificada del poder con facultades suficientes y contrato o acuerdo consorcial que los vincula.

21.1.3.- Domicilio social, lugar y fecha de constitución de cada una de las firmas integrantes, datos de inscripciones registrales y administrativas ante los órganos de control correspondientes.

21.1.4.- Domicilio especial constituido en la Ciudad de Buenos Aires.

21.1.5.- Copia de los documentos constitutivos de cada una de las sociedades integrantes del oferente y de los estatutos sociales debidamente legalizados.

21.1.6.- Copia del acta de los órganos societarios responsables de la que surja la decisión de concurrir a la licitación.

21.1.7.- Declaración de solidaridad y responsabilidad ilimitada hasta la firma del Contrato en los términos del Artículo 9° por cada una de las sociedades o personas humanas integrantes y, en su caso, copia del acta de directorio o asamblea que avale dicha decisión.

21.1.8.- Declaración de cada una de las personas humanas o sociedades integrantes del grupo oferente respecto a cuáles son sus empresas controladas, controlantes y vinculadas. En caso que cualquiera de las personas o sociedades indicadas precedentemente se encuentren constituidas o registradas fuera de la República Argentina, deberá presentar un organigrama de sociedades con indicación de los porcentuales de participación que atribuyan control directo e indirecto único o plural, firmado con carácter de declaración jurada.

Asimismo, deberá individualizar, con los alcances y bajo las pautas del inciso 4 del Artículo 206 y del Artículo 213 de la Resolución N° 7/2015 de la INSPECCIÓN GENERAL DE JUSTICIA, a los socios titulares de las participaciones, debiéndose detallar al respecto nombre y apellido o denominación, domicilio o sede social, número de documento de identidad o de pasaporte o datos de registro, autorización o incorporación y cantidad de participaciones y votos y su porcentaje en el capital social, como así también, cualquier otro dato que permita individualizar al socio que integre el paquete accionario del oferente.

21.1.9.- Nómina de las sociedades controladas o vinculadas, en los términos del Artículo 33 de la Ley General de Sociedades, sobre las cuales uno o varios de los socios o directores, o sus familiares directos, poseen poder de control, especificando el grado y la naturaleza de su participación.

21.1.10.- Nómina de los actuales integrantes de los órganos de administración y fiscalización de cada una de las firmas intervinientes. El respectivo detalle de sus datos de identidad y precisión del período de vigencia de sus mandatos con agregado de copia de la documentación de respaldo, y la nómina de toda otra empresa en que desempeñen funciones de dirección o fiscalización, indicando el cargo que ocupan.

21.1.11.- Declaración de cada una de las empresas integrantes respecto a que ninguno de sus Directores o Socios poseen inhabilidades económico-financieras, jurídicas, fiscales o aduaneras de ninguna índole que tornen incompatible su acceso al presente proceso de selección y posterior eventual Contrato.

21.1.12.- Declaración de solidaridad y responsabilidad ilimitada por parte de cada una de las sociedades integrantes, respecto a eventuales responsabilidades emergentes de la presente Concesión derivadas de

inhibiciones provenientes de la participación de socios o directores arriba mencionados por actuaciones anteriores no declaradas e incompatibles con la actividad a desarrollar.

21.1.13.- Garantía de mantenimiento de Oferta, en un todo de acuerdo a lo previsto en el presente Pliego en su Artículo 13.

21.1.14.- Declaración de que el Oferente garantiza la veracidad y exactitud de todas sus declaraciones y se compromete a actualizarlas y ampliarlas en caso de serle requerido a través del proceso de selección.

21.1.15.- Autorización al MINISTERIO DE TRANSPORTE de la NACIÓN y/o a la AGPSE para que por sí, o quien disponga, pueda requerir información adicional sobre las empresas integrantes, controladas, controlantes y/o vinculadas a organismos oficiales, bancos, compañías de seguros, aduaneras, fiscales y de seguridad.

21.1.16.- Grado de participación directa e indirecta en el capital social y en la formación de la voluntad societaria de cada accionista integrante dentro de la sociedad oferente.

21.1.17.- Compromiso de conformar una sociedad anónima con objeto específico, conforme a las previsiones de la Ley Nº 19.550 (modificado por la Ley 26.694) y de acuerdo al Artículo 29 de este Pliego, en caso de resultar Concesionario. Dicho compromiso debe ser asumido por todas las personas asociadas en la oferta, aclarando el porcentaje de participación. En caso de presentación individual, el compromiso debe ser asumido por el oferente. Deberán acompañarse los proyectos del Acta constitutiva y de Estatutos Sociales de la Sociedad Anónima Argentina a constituirse. En el caso de ser una Sociedad ya constituida, deberá presentar el compromiso de readecuación societaria de conformidad a las previsiones del presente Pliego.

21.1.18.- Declaración Jurada suscripta por todos los integrantes del Oferente manifestando que han leído y tomado conocimiento de todos los Pliegos de la licitación y sus circulares aclaratorias, prestando conformidad y aceptación a todos sus términos y condiciones.

21.1.19.- En caso de ser una Sociedad Comercial ya constituida en la República Argentina, el Oferente deberá estar habilitado para contratar conforme lo dispone la Resolución General Nº 4164-E/2017 de la ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE INGRESOS PÚBLICOS.

21.1.20.- Declaración certificada por Contador Público Nacional y Consejo Profesional de fecha no anterior a los Treinta (30) días corridos previos a la formulación de la Oferta, indicando que desde la fecha de su último Balance no se han producido modificaciones estatutarias o patrimoniales que alteren significativamente los resultados de ellos o las constituciones societarias.

21.1.21.- Declaración Jurada de “Determinación Independiente de la Oferta” mediante la cual, el oferente informe si ha mantenido vinculación o relación con alguno de los posibles competidores en el marco del presente procedimiento licitatorio, debiéndose revelar los datos acerca de cualquier tipo de contacto o comunicación mantenida al respecto con individualización y detalle de las partes intervinientes.

21.1.22.- Carta de compromiso por parte del oferente que frente a la eventualidad de que resulte adjudicatario del contrato de concesión y una vez constituida la Sociedad Comercial conforme los lineamientos del Artículo 29 del presente Pliego, diseñará e implementará dentro de los primeros DOS (2) años de Concesión, un Programa de Compliance, ello con la finalidad de limitar la responsabilidad jurídica frente a la comisión de delitos, como así también, la ejecución indebida de prácticas anticompetitivas de sus integrantes, dependientes y/o representantes. El mismo deberá cumplir con las pautas y parámetros fijados para el Programa de Integridad en los términos de la Ley N° 27.401.

21.1.23.- Declaración Jurada mediante la cual manifiesta que frente a la solución de divergencias, y agotada la vía administrativa, los tribunales competentes serán los Juzgados de Primera Instancia en lo Contencioso-Administrativo Federal con sede en la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES de la REPÚBLICA ARGENTINA, con renuncia expresa de cualquier otro fuero o jurisdicción y/o tribunal arbitral de competencia internacional.

21.1.24.- Los formularios del Anexo III debidamente completados y suscriptos.

21.1.25.- Compromiso de participación en una Plataforma/sistema de generación e intercambio de información en los términos que disponga la AGPSE en el marco de la ley N° 27.275 de acceso a la información pública (operatoria portuaria y gobernanza corporativa).

21.2.- CAPACIDAD PATRIMONIAL DEL OFERENTE.

21.2.1.- Copia de Estados Contables (Memoria, Estado de Situación Patrimonial, Estado de Resultados, Cuadros, Anexos y notas respectivas) de cada uno de los TRES (3) últimos ejercicios, incluyendo dictamen

firmado por Contador Público con certificación de firma del Consejo Profesional de la Jurisdicción a que correspondan o la Institución que determine la legislación del país del Oferente, que acrediten en promedio como mínimo un patrimonio neto del oferente de DÓLARES ESTADOUNIDENSES CINCUENTA MILLONES (USD 50.000.000,00.-) o su equivalente en pesos, incluyendo solamente capital integrado, reservas, resultados capitalizados o no distribuibles.

A su vez el Patrimonio Neto correspondiente al último ejercicio no podrá ser inferior a DÓLARES ESTADOUNIDENSES CINCUENTA MILLONES (USD 50.000.000,00.-) o su equivalente en pesos al tipo de cambio promedio vendedor del Banco de la Nación Argentina a la fecha de cierre del ejercicio, teniendo en cuenta los mismos ítems indicados anteriormente. El Patrimonio Neto se determinará conforme lo establecido en el Artículo 20 del presente Pliego. En el caso que el Patrimonio Neto así calculado no alcance los mínimos exigidos conforme se establece precedentemente, el oferente deberá afianzar las diferencias con una garantía adicional en cualquiera de las formas previstas en el Artículo 30.1 del presente, o bien con una garantía de terceros que a su vez cumplan con el requisito de patrimonio neto exigido.

21.3.- CAPACIDAD EMPRESARIAL DEL OFERENTE - ANTECEDENTES ESPECÍFICOS.

Deberá acreditar fehacientemente, a entera satisfacción de la Comisión Evaluadora, reunir requisitos de solvencia económica, idoneidad y capacidad operativa –considerando su patrimonio neto- y experiencia en operación de terminales portuarias, tomando como referencia el volumen global/mundial operado en TEU, conforme lo dispuesto por el Artículo 20 del presente Pliego.

El Oferente deberá cumplir los siguientes dos requisitos, acreditando ser el operador de al menos:

- a) UNA (1) Terminal con movimiento anual no inferior a UN MILLÓN (1.000.000,00.-) TEU.
- b) DOS MILLONES QUINIENTOS MIL (2.500.000,00.-) de TEU anuales en conjunto sumando todas sus operaciones a nivel global/mundial, tomando en consideración únicamente Terminales donde sea titular al menos del 35 % de la participación accionaria total.

Dicha circunstancia deberá ser acreditada con el promedio de las operaciones de los últimos TRES (3) años calendarios inmediatamente anteriores a la presentación de la oferta. Además, dicha capacidad operativa deberá acreditarse en el último año calendario anterior a la fecha de presentación de la oferta.

21.3.1.- Descripción detallada de antecedentes empresarios, áreas de actuación, proyectos realizados y todo elemento que permita un mejor análisis de la capacidad de prestación de cada empresa citada por el Oferente para el objeto de esta Licitación.

21.3.2.- En caso de que el oferente haya comprometido su patrimonio frente al Estado y/o otras empresas privadas, deberá afianzar la diferencia con el requisito mínimo de Patrimonio Neto exigido con una garantía adicional con alguna de las formas previstas en el Artículo 30.1 de este Pliego, o bien, mediante una garantía de terceros que a su vez cumplan con el requisito mínimo del patrimonio Neto exigido, acompañando prueba de su capacidad económica-financiera en la forma prevista en el Pliego a satisfacción de la Comisión Evaluadora. Se adjuntará detalle de sus presentaciones en otras licitaciones, concursos, etc. indicando la instancia en que se encuentran (precalificación, preadjudicación, adjudicación) y el porcentaje de participación de las mismas con un detalle del efecto sobre el patrimonio que tal participación significa y si tal efecto consta en los estados contables.

21.3.3.- Cuadro con los indicadores de magnitud operativa consignados en el Anexo II correspondientes a los últimos TRES (3) ejercicios expresados en dólares. En caso de tratarse de personas asociadas, se adjuntará un cuadro con firma certificada por Contador Público Nacional, con idénticas formalidades, conteniendo el resumen de la situación consolidada del Oferente. En el caso de que algunos de los elementos no surjan directamente de los Estados Contables presentados conforme al punto 21.2.1, deberá indicarse la forma en que se obtuvieron.

21.4.- OFERTA ECONÓMICA.

Además de lo establecido en el articulado precedente, el oferente deberá presentar en el formulario detallado en el Anexo IV, su oferta la cual se compromete a aplicar en caso de resultar Adjudicatario.

La Oferta Económica estará compuesta por:

- a) Deducción en puntos porcentuales, consignados con dos decimales, a aplicar sobre las tarifas TB y TC correspondientes a los Servicios Básicos a las Cargas para los contenedores desembarcados.

Dicha deducción no podrá superar los 20 puntos porcentuales.

Las tarifas a las que se hace referencia pertenecen a las Tarifas Máximas las cuales figuran en el Anexo XIII del presente.

- b) Incremento en puntos porcentuales, consignado en número entero, a aplicar sobre el Tráfico Mínimo de Referencia de contenedores llenos de acuerdo a las etapas de desarrollo de la terminal que es objeto de esta licitación. Cabe aclarar que el incremento ofertado será un único valor a aplicar a todas las etapas.

Tráfico Mínimo de Referencia:

Etapa Inicial	Etapa I	Etapa II	Etapa III
400.000		650.000	

- c) Incremento en puntos porcentuales, consignados con dos decimales, a aplicar sobre el Canon de Referencia.

CANON DE REFERENCIA: DÓLARES ESTADOUNIDENSES CIEN MILLONES CON 00/100.- (USD 100.000.000,00)

21.5.- PLAN EMPRESARIO.

Conjuntamente con la oferta económica, el oferente deberá presentar el Plan Empresario que pretende desarrollar, el que deberá ser realizable y coherente con el resto de la oferta, a juicio de la Comisión Evaluadora la que podrá solicitar las aclaraciones necesarias a su entera satisfacción, y deberá contener mínimamente:

21.5.1.- Descripción general del servicio a prestar incluyendo un esquema (*Layout*) general de la Terminal.

21.5.2.- Equipamiento previsto.

21.5.3.- Descripción técnica preliminar de las obras de infraestructura obligatoria a realizar, de acuerdo al Pliego Técnico.

21.5.4.- Plan de inversiones y cronograma de las obras de infraestructura y superestructura, que deberá presentarse mediante camino crítico conteniendo cada obra y sus subítem gráficamente (diagrama tipo Perth) y analíticamente conteniendo el monto a erogar cada año en cada ítem con porcentaje de avance anual y acumulado respecto de sí mismo y del total de la Inversión. De igual manera deberá procederse

con el equipamiento a incorporar. Deberá indicar a su vez, capacidad y nivel de actividad previstos en cada etapa.

21.5.5.- Organización propuesta y cantidad de personal estimado a ocupar para el manejo de la Terminal.

21.5.6.- Plan económico financiero (PEF) de la concesión, presentado con un modelo en Excel que irá incluido en el soporte digital con los PDF de la oferta. El modelo tendrá todas sus fórmulas habilitadas. El plan será ilustrativo y deberá respaldar la oferta presentada, siendo de carácter indicio a los fines de determinar la razonabilidad de la propuesta.

21.5.7.- Estimación de costos a incurrir por operación, mantenimiento y administración.

21.5.8.- Plan de transición en el cual se detalle la forma en que tiene previsto operar la terminal a partir de la entrega, y hasta que se completen las obras e instalación de equipos de la etapa inicial. Sin perjuicios de las exigencias previstas en el Pliego de Condiciones Técnicas, el oferente deberá presentar un Plan de reconversión gradual de todo el equipamiento a energía renovable.

21.5.9.- Una breve descripción del Plan de Mantenimiento propuesto para la Terminal por el tiempo que dure la concesión, de acuerdo a lo requerido en el Artículo 3° del PBCT. Para su elaboración, deberá considerar el tipo de obra, equipo e instalación –según sea su intensidad de uso-, criticidad, condiciones de operación, y condiciones ambientales para dar cumplimiento a los niveles de servicio y productividad establecidos en este Pliego.

21.5.10.- Un proyecto de manual o guía de los servicios que prestará la terminal a los usuarios, debiéndose reflejar en el mismo las previsiones de estándar y eficiencia preestablecidas en el presente Pliego Licitatorio (Anexo XI – NIVELES DE SERVICIOS), ello con la finalidad de evitar prácticas discriminatorias que atenten contra la libre competencia y comercio de los usuarios del Puerto BUENOS AIRES.

21.5.11.- Un plan de implementación de sistema de gestión ambiental, seguridad y salud ocupacional, seguridad patrimonial y eficiencia energética de acuerdo a guías internacionales, tales como ISO, UNE-EN, EMAS –entre otros-.

21.5.12.- Una breve descripción de los sistemas informáticos que utilizará en la operatoria de la Terminal.

21.5.13.- Descripción del *Layout* y actividades previstas al operar conjuntamente ambas terminales.

Capítulo III: Proceso de Preadjudicación - Adjudicación del Contrato.

ARTÍCULO 22.- PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN.

El oferente deberá presentar su oferta en el lugar, fecha y hora que al efecto que se establezca la convocatoria y que así ha sido expuesto en el presente Pliego.

Efectuado el Acto de Apertura pertinente, el Ministerio a través de la Comisión Evaluadora de Ofertas procederá a analizar la conformación formal de las ofertas presentadas a instancias de las previsiones del presente Pliego.

Durante el procedimiento de evaluación, la Comisión Evaluadora de Ofertas podrá requerir a los Oferentes aclaraciones de su presentación si, a su solo juicio, no fuera suficiente para preadjudicarlo.

El cumplimiento de dichas aclaraciones deberán ser presentadas en un Sobre bis, dentro de los DIEZ (10) días de habérselas solicitado fehacientemente, todo ello bajo apercibimiento de desestimar su oferta.

ARTÍCULO 23.- CRITERIO DE PREADJUDICACIÓN.

La Comisión Evaluadora de Ofertas preadjudicará la concesión a la Oferta que se ajuste a las previsiones del Pliego Licitatorio que rige al presente llamado, en coherencia con el plan empresario, y que obtenga el mayor puntaje resultante de la aplicación de la oferta económica detallada en el Anexo IV, conforme lo establecido en el Artículo 21.4., a la siguiente fórmula de pre adjudicación:

$$\text{Puntaje Total} = \text{Puntaje Deducción Tarifas TB y TC} + \text{Puntaje Incremento del Tráfico Mínimo de Referencia} + \text{Puntaje Incremento sobre el Canon de Referencia.}$$

La Oferta Económica tendrá una puntuación máxima de 100 puntos, dividiéndose en:

- a) 60 puntos como puntuación máxima para la “Deducción Tarifas TB y TC”.

Puntaje Deducción Tarifas TB y TC.

El puntaje Deducción Tarifas TB y TC será 60 puntos al Oferente que oferte un descuento del 20%, 0 puntos para el caso base sin deducción, y para las deducciones intermedias ofertadas se realizará una interpolación lineal; conforme a la siguiente fórmula:

$$Puntaje\ Oferente\ n = \frac{60\ puntos \times Deducción\ de\ Tarifas\ TB\ y\ TC\ (Oferente\ n)}{20\ \%}$$

- b) 20 puntos como puntuación máxima para el “Incremento del Tráfico Mínimo de Referencia”.

Puntaje Incremento del Tráfico Mínimo de Referencia.

El puntaje del Incremento del Tráfico Mínimo de Referencia será 20 puntos al Oferente que ofrezca el mayor porcentaje de incremento del Tráfico Mínimo de Referencia, 0 puntos al caso base sin incremento, y para los Incrementos del Tráfico Mínimo de Referencia intermedios se realizará una interpolación lineal; conforme a la siguiente fórmula:

$$Puntaje\ Oferente\ n = \frac{20\ puntos \times Incremento\ del\ Tráfico\ Mínimo\ de\ Referencia\ (Oferente\ n)}{Máximo\ Incremento\ del\ Tráfico\ Mínimo\ de\ Referencia\ ofertado\ entre\ todos\ los\ Oferentes}$$

- c) 20 puntos como puntuación máxima para el “Incremento sobre el Canon de Referencia”.

Puntaje Incremento sobre el Canon de Referencia.

El puntaje del Incremento sobre el Canon de Referencia será 20 puntos al Oferente que ofrezca el mayor porcentaje de incremento sobre el Canon de Referencia, 0 puntos al caso base sin incremento, y para los Incrementos sobre el Canon de Referencia intermedios se realizará una interpolación lineal, conforme a la siguiente fórmula:

$$Puntaje\ Oferente\ n = \frac{20\ puntos \times Incremento\ sobre\ el\ Canon\ de\ Referencia\ (Oferente\ n)}{Máximo\ incremento\ sobre\ el\ Canon\ de\ Referencia\ ofertado\ entre\ todos\ los\ oferentes}$$

En caso que dos o más oferentes coincidan en obtener el mayor puntaje resultado de la fórmula de preadjudicación, los mismos podrán realizar una nueva oferta de desempate, presentada en sobre conteniendo el formulario detallado del Anexo IV, dentro de un lapso a determinar por la Comisión Evaluadora, volviéndose a realizar el procedimiento de pre adjudicación detallado en este Artículo.

En el caso que alguno de los oferentes no hubiera presentado una nueva oferta de desempate la oferta se considerará igual a la ofertada en primera instancia.

La Comisión Evaluadora de Ofertas emitirá el informe de preadjudicación que deberá numerar las ofertas, conforme el procedimiento detallado en el presente artículo.

Cabe aclarar que los nuevos valores tarifarios máximos para el inicio de la Concesión resultarán de aplicar las deducciones ofertadas, Anexo IV, por quien resultare pre adjudicatario al Anexo XIII – Tarifas Máximas – del presente Pliego.

ARTÍCULO 24.- PUBLICACIÓN Y NOTIFICACIÓN DEL INFORME DE PREADJUDICACIÓN.

El Informe de preadjudicación del contrato de concesión emitido por la Comisión Evaluadora competente, será publicado por el término de UN (1) día en el BOLETÍN OFICIAL y en la Cartelera de la SUBGERENCIA DE COMPRAS Y CONTRATACIONES de la AGPSE sita en la Sede de Avenida Ingeniero Huergo 431 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires entre el horario de 11:00 a 16:00 horas, y en la página WEB del MINISTERIO DE TRANSPORTE de la NACIÓN (servicios.transporte.gob.ar/licitaciones/) y de la AGPSE (www.argentina.gob.ar/transporte/puerto-buenos-aires).

Además, la GERENCIA DE LOGÍSTICA, COMPRAS Y CONTRATACIONES de la AGPSE comunicará vía correo electrónico a la dirección constituida por el Oferente el informe de preadjudicación y la publicación en cartelera del mismo.

ARTÍCULO 25.- IMPUGNACIÓN AL INFORME DE PREADJUDICACIÓN.

El plazo para deducir impugnaciones al Informe de Preadjudicación emitido por la Comisión Evaluadora, será de TRES (3) días desde la publicación efectuada conforme lo establecido en el Artículo 24 del presente pliego.

Durante el plazo para formular impugnaciones las actuaciones del expediente licitatorio se pondrán a disposición para su vista.

25.1.- GARANTÍA DE IMPUGNACIÓN.

Solo podrán deducir impugnaciones aquellos Oferentes que acrediten haber depositado un importe de DÓLARES ESTADOUNIDENSES CINCO MILLONES (USD 5.000.000,00.-), o su equivalente en PESOS al cambio Dólar Billeto tipo vendedor estipulado por el Banco de la Nación de la República Argentina al día

anterior hábil al que se efectuare la impugnación, en la cuenta que se habilite para tal fin, el que solo será devuelto en el caso de que esta prospere.

La Comisión Evaluadora sustanciará y evaluará las impugnaciones impetradas en el presente procedimiento selectivo de ofertas, debiendo desestimar aquellas que no cumplan con las previsiones del presente pliego.

ARTÍCULO 26.- ADJUDICACIÓN.

Transcurrido el plazo para interponer impugnaciones al Informe de Preadjudicación, la Comisión Evaluadora elevará las actuaciones donde tramita el procedimiento selectivo de ofertas a instancias del MINISTERIO DE TRANSPORTE de la NACIÓN para que el mismo emita el correspondiente Acto Administrativo que resuelva el proceso de adjudicación del contrato de concesión, donde además, resolverá las impugnaciones formuladas al Informe de preadjudicación.

ARTÍCULO 27.- PUBLICACIÓN DEL ACTO DE ADJUDICACIÓN.

El Acto Administrativo que disponga la adjudicación del contrato de concesión, será publicado en el BOLETÍN OFICIAL y notificado por Cédula a cada uno de los oferentes participantes del presente procedimiento licitatorio, por lo que el adjudicatario deberá avanzar con la constitución de la Sociedad Comercial, como así también hacer entrega de las garantías contractuales, a los efectos de suscribir el respectivo contrato y celebrar el acta de tenencia, ello de conformidad a lo dispuesto en los artículos subsiguientes.

ARTÍCULO 28.- TRANSICIÓN.

El adjudicatario del contrato de concesión, y previo a la suscripción de la respectiva acta de tenencia prevista en el presente pliego, podrá ingresar a las Terminales del Puerto BUENOS AIRES cuantas veces considere necesario en la medida de que no se altere la normal operatividad de esta Jurisdicción Portuaria Nacional.

A tales fines, el oferente adjudicado deberá presentar ante la AGPSE dentro del plazo de los TREINTA (30) días del dictado del Acto Administrativo de Adjudicación, un Plan de Transición que vincule a los actuales concesionarios de las distintas terminales del Puerto BUENOS AIRES, adjudicados al amparo de la Licitación Pública Nacional e Internacional N° 6/93 y Licitación Pública Nacional e Internacional N°

24/15, que tenga por objetivo acordar entre las partes los mecanismos necesarios a los fines de garantizar la continuidad operativa de dicha Jurisdicción Portuaria, incluyéndose en ellos cuestiones relativas -entre otras- al equipamiento, responsabilidad civil y operativa durante la transición, cuestiones vinculadas a la administración y gestión operativa de las terminales cuyas tenencias parciales se encuentren próximo a operar, como así también, todo lo que permita dar continuidad funcional a la terminal.

Sobre el particular, la AGPSE facilitará e instrumentará los extremos pertinentes para que el adjudicatario pueda formular acuerdos operativos durante la transición con los concesionarios de las Terminales del Puerto BUENOS AIRES.

ARTÍCULO 29.- CONSTITUCIÓN DE LA SOCIEDAD.

A la firma del Contrato de Concesión, la adjudicataria deberá tener constituida una Sociedad Anónima en la República Argentina (Ley Nº 19.550, con sus modificatorias y reglamentarias –cfr. Ley 26.694-) de objeto único relativo a la Concesión en trato y actividades conexas.

Frente a la eventualidad de que la adjudicataria del contrato no cumpla con el requerimiento de constitución de la Sociedad Anónima en un plazo de SESENTA (60) días corridos de adjudicado, el MINISTERIO DE TRANSPORTE podrá revocar el Acto de Adjudicación con la correspondiente pérdida de Garantía de Oferta, procediéndose a adjudicar el contrato en cuestión a quien se encuentre preadjudicado en Segundo Orden de Mérito, quien dispondrá de un plazo de SESENTA (60) días corridos de adjudicado para constituir la Sociedad Comercial.

En caso de que se trate de Sociedad ya constituida, deberá adaptar sus estatutos y demás documentación requerida a los términos del presente artículo.

REQUISITOS: Los proyectos de Acta Constitutiva y de Estatutos Sociales serán presentados al momento de ofertar, para su verificación, y deberán cumplimentar los siguientes requisitos:

1. Su objeto social se circunscribirá únicamente al cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones principales y accesorias originadas en el Contrato.
2. Su denominación deberá expresar tal objeto.

3. Sus acciones deberán ser nominativas no endosables y representar las participaciones declaradas en el compromiso de constitución.
4. Su duración deberá exceder al menos en DOS (2) años el plazo de la Concesión y eventual prórroga.
5. El patrimonio neto sin considerar resultados distribuibles de la Sociedad Anónima Concesionaria deberá cumplir con los siguientes requisitos:

No podrá ser inferior a DÓLARES ESTADOUNIDENSES CINCUENTA MILLONES (USD 50.000.000.-) debiendo integrarse completamente en un plazo menor a 180 días del inicio de la concesión.

Deberá representar como mínimo el VEINTE POR CIENTO (20%) del total del Pasivo societario.

Estos requisitos deberán mantenerse durante toda la vigencia de la concesión y deberán acreditarse anualmente con la presentación de los respectivos estados contables debidamente aprobados por la asamblea de accionistas de la sociedad y auditados por contador público nacional independiente.

6. Los accionistas no podrán transferir o preñar sus acciones durante los primeros CINCO (5) años de la Concesión, por lo que a partir de entonces podrán hacerlo, previa autorización de la AGPSE.
7. Transcurrido el plazo previsto en el apartado anterior, la modificación societaria no podrá alterar bajo ningún concepto la estructura establecida en el Artículo 20 del presente pliego.
8. Toda modificación del Estatuto Social requerirá la previa aprobación de la AGPSE, salvo por el simple aumento del Capital Social que no modifique las participaciones societarias (cfr. Artículo 76.2.7).

Se acreditará el cumplimiento de los Requisitos mencionados en el presente artículo dentro de los plazos aquí establecidos.

El cumplimiento de los recaudos deberá ser acreditado sin necesidad de intimación alguna.

Su inobservancia dará lugar a que la AGPSE le curse el correspondiente emplazamiento para que dentro de los DIEZ (10) días corridos se dé cumplimiento. La falta de cumplimiento facultará a la AGPSE a aconsejar la caducidad de la Concesión con los efectos de "por culpa del Concesionario".

ARTÍCULO 30.- CONSTITUCIÓN DE GARANTÍAS - FIRMA DEL CONTRATO.

30.1.- CONSTITUCIÓN DE GARANTÍAS.

Dentro de los DIEZ (10) días de constituida o readecuada la Sociedad conforme lo establece el Artículo 29 del presente, el Adjudicatario deberá constituir las garantías contractuales, las que deberán presentarse desdobladas en las siguientes Garantías:

30.1.1.- Por el fiel cumplimiento del Contrato en lo relativo a la actividad prestación al del Concesionario, abarcando asimismo el pago de la Tarifas de Puerto, Retribuciones y Tráfico Mínimo Asegurado, así como de los intereses y multas que se originen por incumplimientos.

Esta garantía alcanzará el importe mínimo de DÓLARES ESTADOUNIDENSES QUINCE MILLONES (USD 15.000.000.-), y se adecuará en idéntica proporción a la Tarifas de Puerto y Retribuciones, conforme resultare del procedimiento establecido en el presente Pliego en su Artículo 60.

30.1.2.- Por el fiel cumplimiento del Contrato en lo relativo a la infraestructura, superestructura y redes de servicios de la Terminal. Abarcará la ejecución en tiempo y forma de las obras obligatorias, así como las obras voluntarias tomadas a su cargo que figuren en el Plan Empresarial entregado con su oferta o cuando se ejerza la opción durante el contrato, y la conservación de la infraestructura y su devolución al término de la Concesión, en buen estado de mantenimiento y operación: DÓLARES ESTADOUNIDENSES CINCUENTA MILLONES (USD 50.000.000.-).

Antes del inicio de ejecución de las obras de cada Etapa o cualquier obra acordada con la AGPSE, el CONCESIONARIO deberá incrementar el monto de la garantía antes referida, en 5% del Presupuesto Estimado de esas Obras establecido en el Expediente Técnico aprobado por la AGPSE y mantenerla vigente hasta 6 meses posteriores a la emisión del Acta de Recepción de dichas Obras.

30.1.3.- Por el fiel cumplimiento del contrato en lo relativo a las obligaciones laborales y previsionales frente a su personal. Esta garantía alcanzará un valor de DÓLARES ESTADOUNIDENSES VEINTE MILLONES (USD 20.000.000.-).

30.1.4.- PLAZO: La vigencia de las Garantías se deberá mantener hasta 12 meses posteriores a la extinción de las obligaciones asumidas por parte del concesionario, excepto mención en contrario en apartados específicos.

30.1.5.- REQUISITOS: Las Garantías serán constituidas a favor de la AGPSE, en cualquiera de las siguientes formas:

30.1.5.1.- FIANZA BANCARIA: El texto de la garantía deberá ajustarse al que se adjunta como Anexo V al presente. Previo a su aprobación, la AGPSE requerirá el informe del BANCO CENTRAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA respecto de la capacidad para emitir el aval propuesto por parte de la entidad financiera. El texto de la Garantía requerida, según modelo anexo, podrá ser modificado por la AGPSE en cualquier momento y a su sólo criterio, dentro del plazo de vigencia de la Concesión.

Las instituciones bancarias deberán constituirse en fiador liso, llano y principal pagador (conf. Art. 1591 del CCyCN), con renuncia a los beneficios de división (conf. Art. 1589 CCyCN) y excusión [conf. inciso d) del Art. 1584 CCyCN] con arreglo a lo establecido en el Artículo 1579 CCyCN.

En dichas garantías, las firmas de los funcionarios bancarios actuantes deberán estar certificadas por el BCRA (Banco Central de la República Argentina).

30.1.5.2.- TÍTULOS PÚBLICOS NACIONALES EXPRESADOS EN DÓLARES ESTADOUNIDENSES: Deberá efectuarse el depósito en el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA, a cuyo efecto se presentará el certificado de depósito correspondiente. El monto de dicho depósito deberá ser suficiente para cubrir la Garantía exigida a valor de mercado de los títulos en la Bolsa de Comercio de Buenos Aires, según la cotización del día hábil anterior al del depósito, lo que deberá ser certificado por las autoridades bancarias al recibir el mismo. Trimestralmente se constatará la cotización a los fines de efectuar los ajustes en más o en menos según haya variado la misma, debiendo el CDT presentar la justificación de lo efectuado.

30.1.5.3.- SEGURO DE CAUCIÓN: A los efectos de las garantías establecidas en el presente punto, y sin perjuicio de las formas de garantías establecidas en los artículos precedentes, se aceptará el afianzamiento mediante la constitución de un seguro de caución instrumentado a través de una póliza que contendrá una cláusula por la cual la compañía aseguradora se constituye en fiador liso y llano y principal pagador, renunciando a los beneficios de excusión judicial y división. El proyecto de póliza será sometido a consideración de la AGPSE con una antelación mínima de VEINTE (20) días a la fecha de su presentación definitiva.

30.1.6.- EJECUCIÓN - REPOSICIÓN: Las Garantías deberán ser ejecutables en caso de incumplimiento en la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, REPÚBLICA ARGENTINA. En el supuesto de vencimiento o ejecución total o parcial de las Garantías, el CDT las repondrá.

Vencido el plazo previsto en el Artículo 30.1.7 para la reposición de la garantía correspondiente, la AGPSE aplicará al CDT una multa equivalente al UNO POR MIL (1 %) diario del valor de la póliza a reponer.

30.1.7.- Si el CDT no cumpliera con la reposición en el término de VEINTE (20) días, será intimado a hacerlo en las siguientes CUARENTA Y OCHO (48) horas, transcurridas las cuales se lo declarará incurso en las penalidades del Artículo 76.2.3.

30.2.- Cumplidos los plazos establecidos en el apartado 30.1 (CONSTITUCIÓN DE GARANTÍAS) y del Art. 29 (CONSTITUCIÓN DE LA SOCIEDAD) se firmará el contrato respectivo con el Adjudicatario (con todos sus integrantes) y el MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Formarán parte del Contrato de Concesión los siguientes documentos, teniendo en caso de discrepancia o ambigüedad en su interpretación, la prelación que se detalla:

- a) Pliego de Bases y Condiciones Generales con sus Anexos y las Circulares Aclaratorias o Modificadorias emitidas y notificadas a los Oferentes;
- b) Pliego de Bases y Condiciones Técnicas con sus Anexos y las Circulares Aclaratorias o Modificadorias emitidas y notificadas a los Oferentes;
- c) El Contrato y sus Anexos;
- d) EL RÉGIMEN DE CONTRATACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL;
- e) La Oferta.

Las Garantías de Ofertas y, en su caso, la del Artículo 15.c), serán devueltas a quienes no hayan resultado adjudicados, luego de transcurrido el término establecido al respecto en el Artículo 29 del presente Pliego.

La Garantía de Oferta presentada por el Adjudicatario será devuelta una vez suscripto el contrato de concesión respectivo.

ARTÍCULO 31.- REPLANTEO E INVENTARIO.

A partir de suscripto el Contrato respectivo, y en función de la disponibilidad de los terrenos sujetos a concesión, se iniciarán las tareas de Replanteo de la Terminal y se procederá a verificar la existencia y estado de los bienes estatales que se entregarán al CDT, de lo que se labrará la correspondiente acta, la que será suscripta por el Concedente. Si durante la entrega se constatará la falta o destrucción de activos afectados al servicio que no fueran esenciales, ello no obstará a la obligación de hacerse cargo de la Concesión y no dará derecho a reclamo alguno.

Se confeccionará un inventario de eventuales bienes de terceros existentes en la terminal, los que quedarán a disposición de AGPSE quien determinará su destino mientras el propietario no los retire, quedando a cargo de éste la responsabilidad por la cosa.

Eventuales diferencias de criterio en el inventario no impedirán la entrega de la Terminal, dejándose constancia de la divergencia para su resolución en la forma y por la vía que fije el Concedente.

Todas las tareas mencionadas precedentemente deberán quedar concluidas dentro de los TREINTA (30) días de su iniciación y contarán con la intervención del respectivo CDT.

ARTÍCULO 32.- ENTREGA DE LA CONCESIÓN - TENENCIA - CÓMPUTO DE PLAZOS.

32.1.- La entrega efectiva será efectuada finalizados los contratos de concesión vigentes de las Terminales Portuarias del Puerto BUENOS AIRES, una vez realizado el replanteo, la verificación y el Inventario previsto en el artículo anterior, momento a partir del cual se computarán todos los plazos atinentes a la ejecución del Contrato.

Frente a la eventualidad de que la tenencia de la Terminal Interior se efectúe parcialmente por dilaciones imprevistas, el término del contrato comenzará a computarse a partir de la última entrega (Acta de Tenencia) efectuada, todo ello en la medida de que la misma sea otorgada dentro de los SEIS (6) meses de la primera. Vencido el término indicado desde la primera entrega de la terminal sin que se haya efectuado la tenencia definitiva de la misma, el término del contrato comenzará a computarse automáticamente.

Al inicio de la concesión de la Terminal, el CDT deberá haber dado cumplimiento a las obligaciones relativas al personal establecidas en el Artículo 19 del presente Pliego. De lo contrario, se le aplicará al CDT la penalidad prevista en el régimen establecido en el Anexo X.

32.2.- El Concesionario deberá arbitrar todos los medios necesarios a los fines de mantener la operatividad portuaria desde la firma de la respectiva Acta de Tenencia Parcial, si la hubiere.

La sola presentación de ofertas por parte de los actuales concesionarios de Terminales, o de sus accionistas, sea en forma individual o en forma consorciada con otros oferentes, será considerada como su aceptación al procedimiento aquí previsto.

32.3.- SUPERFICIE A CONCESIONAR – LÍMITES DE LA TERMINAL: De forma genérica, la misma se encuentra descripta en los Artículos 1.3 y 1.4 del presente pliego, como así también, en los Planos anexos que forman parte del pliego técnico. No obstante, la Superficie a concesionar, será la que surja del plano de mensura definitivo a confeccionarse en oportunidad de llevarse a cabo el replanteo regulado en el Artículo 31 del presente Pliego.

Parte II: Del Contrato.

Capítulo I: Disposiciones Generales.

ARTÍCULO 33.- MARCO LEGAL.

El presente contrato de concesión encuentra su regulación en las disposiciones de los presentes Pliegos Licitatorios, como así también, en las normas establecidas en el RÉGIMEN DE CONTRATACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA NACIONAL (Decreto 1023/2001) y la LEY DE OBRA PÚBLICA POR PEAJE (Ley 17.520).

Asimismo, será de aplicación supletoria lo normado por la Ley 24.093 y su Decreto Reglamentario Nº 769/1993, como así también, lo normado por el Decreto Nº 817/1992.

Se aclara además que, frente a circunstancias que no encuentren regulación en las disposiciones mencionadas en el párrafo precedente, será de aplicación supletoria las normas reguladas en el CÓDIGO CIVIL Y COMERCIAL DE LA NACIÓN aprobado por la Ley 26.694.

Capítulo II: Obligaciones y Derechos de las Partes.

ARTÍCULO 34.- CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO.

El control del cumplimiento de las obligaciones del Concesionario será ejercido por la AGPSE en su calidad de Autoridad Portuaria Local.

Además, la AGPSE podrá dictar reglamentaciones para una mejor y más segura operación de todo el Puerto, incluyéndose entre ellas, las vinculadas con las tarifas, las comerciales, las operativas y toda otra que contribuya a la mejor aplicación de la presente.

El CDT permitirá el control y vigilancia de todo Organismo Jurisdiccional dentro de su competencia.

El Ministerio será responsable de interpretar las cláusulas del presente pliego, las que siempre deberán sustanciarse con la intervención previa de la AGPSE, quien emitirá los actos preparatorios que al efecto considere pertinente.

ARTÍCULO 35.- OBLIGACIONES DE ENTREGA DE DINERO.

El CDT deberá hacer efectivo el pago a la AGPSE del Canon Ofertado, resultante de aplicar al Canon de Referencia su oferta consignada en el Anexo IV inciso c).

Dicha suma de DÓLARES ESTADOUNIDENSES, se cancelará en CUATRO (4) obligaciones anuales y consecutivas del mismo monto, debiendo cancelar la primera de ellas dentro de los primeros DIEZ (10) días de suscripto el respectivo contrato de concesión. Para cada una de las restantes obligaciones asumidas por el CDT se determinan sus vencimientos diferidos, conforme a los años aniversarios del vencimiento de la primer cuota. El incumplimiento devengará el interés por mora fijado en el Anexo X y/o el Artículo 63 por asimilación, no obstante la penalidad que pudiera caber.

ARTÍCULO 36.- INFORMES PERIÓDICOS Y OBLIGACIONES CONTABLES.

A los fines de verificar el fiel cumplimiento de las obligaciones contractuales asumidas por el CDT en el marco del presente contrato de Concesión, el mismo informará a la AGPSE la actividad administrativa y operativa de acuerdo a lo establecido en los Anexos VI y VII con la finalidad de verificar el correcto uso de la concesión y/o analizar estadísticas para determinar el grado de servicio de las mismas.

Las informaciones detalladas en el Anexo VI son de carácter enunciativas y podrán ser modificadas de acuerdo a las necesidades de la AGPSE, las mismas serán efectuadas a través de los medios y formalidades que determine la AGPSE.

Las formas y canales en que el CDT deberá cumplimentar con la información en trato, serán las que al efecto establezca la AGPSE, por lo que su cumplimiento y observancia será de acatamiento obligatorio.

Asimismo, el CDT deberá cumplir con la legislación vigente en la materia y admitir una auditoría externa por parte de la AGPSE cuando ésta lo considere necesario para verificar aspectos relacionados con el cumplimiento de las obligaciones del CDT.

ARTÍCULO 37.- DISTORSIÓN DE LA COMPETENCIA.

La detección de acciones u omisiones de CDT en forma directa o indirecta, a través de sociedades controladas o vinculadas, y/o con otras terminales portuarias, que atenten contra la libre competencia, que impliquen o puedan implicar distribución de tráfico de cargas en perjuicio de la terminal concesionada de este Puerto BUENOS AIRES, cartelización –entre otras- y cuando estas conductas a juicio de la AGPSE resulten en perjuicio del normal funcionamiento del servicio portuario y/o de los derechos de los usuarios de esta Jurisdicción Portuaria, harán pasible al CDT de la aplicación de la penalidad prevista en el Art. 76.2.7 del presente Pliego, todo ello sin perjuicio de las acciones y procedimientos que correspondieren por la aplicación de la legislación nacional en la materia conforme lo dispone la Ley 27.442 y Decreto Reglamentario N° 480/2018, y de las eventuales acciones por daños y perjuicios contra el CDT y otra/s terminal/es involucrada/s que el ESTADO NACIONAL, la AGPSE y/o terceros pudieran iniciar.

Además, el operador del Puerto BUENOS AIRES y/o sus accionistas no podrá mantener vinculación societaria alguna con otro operador de terminales portuarias que se encuentran ubicadas dentro de un radio de los CIEN (100) kilómetros de la concesión. A fin del presente, se considera operador a quien efectivamente realice la operación de la terminal o detente los derechos para hacerlo por su cuenta o terceros.

Entiéndase también por vinculación societaria a la adquisición de la propiedad o cualquier derecho sobre acciones o participaciones de capital o títulos de deuda que den cualquier tipo de derecho a ser convertidos en acciones o participaciones de capital o a tener cualquier tipo de influencia en las decisiones de la persona que los emita.

Además, cualquier acto que importe la alteración de la composición accionaria declarada por el operador oportunamente en los términos del Artículo 21.1.8 del presente Pliego, debe ser notificada a la AGPSE en forma previa para su respectiva aprobación, pudiendo la misma solicitar la intervención del TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA (o quien en el futuro lo reemplace) para que el mismo se expida en los términos del Artículo 10 de la Ley 27.442, siendo dicho decisorio inapelable.

Frente a la eventualidad de que la AGPSE, de oficio o a petición de terceros, que el operador del Puerto BUENOS AIRES haya celebrado actos jurídicos que importen una alteración en su composición accionaria de acuerdo a lo establecido en los Artículos 20 y 29 del presente pliego sin la debida autorización de la

AGPSE, el mismo será punido conforme lo dispone el ANEXO X del presente pliego, todo ello sin perjuicio de las penalidades que puedan imponérsele a través del TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA de conformidad a lo normado por el Artículo 9° y 55 inciso d) de la Ley 27.442.

ARTÍCULO 38.- MEDIO AMBIENTE.

El CDT será responsable de los impactos ambientales producidos por su propia actividad ante las autoridades competentes y en los espacios terrestre, acuático y aéreo de la Terminal, debiendo, ante la detección de hechos calificados como posibles infracciones a la normativa vigente, proceder a notificar a la AGPSE y a las autoridades competentes.

Asimismo, el CDT deberá dar cumplimiento a lo establecido en el Anexo VIII del presente.

Capítulo III: Proyecto y Ejecución de las Obras.

ARTÍCULO 39.- OBRAS OBLIGATORIAS.

El Concesionario deberá desarrollar obligatoriamente todas aquellas obras de infraestructura, en los términos, condiciones y modalidades estipuladas en el PLIEGO ÚNICO DE BASES Y CONDICIONES TÉCNICAS.

El CDT deberá presentar los proyectos correspondientes a las obras obligatorias de acuerdo a lo establecido en los Pliegos Técnicos.

Las obras de infraestructura de “uso común”, que pudiera realizar el concesionario fuera de los límites de la concesión, y que son para todos los usuarios de la unidad portuaria, pasarán a integrar el patrimonio de la AGPSE en el momento que las mismas hayan sido ejecutadas y recibidas.

En lo que respecta a la necesidad de ejecutar las obras obligatorias previstas en los pliegos técnicos, las mismas surgen como consecuencia de la necesidad de dotar al Puerto BUENOS AIRES de una infraestructura moderna, de muelle corrido que permita el arribo de los buques de diseño además de garantizar la atención de la demanda prevista con relación a la capacidad operativa de las terminal, en compatibilidad con el desarrollo urbano previsto.

Ello sin perjuicio de lo establecido en el Artículo 1.8 del presente respecto de la opción a ejercer por el CDT al verificarse la profundización de la red troncal, que procura contar con un muelle corrido apto en la Terminal Interior capaz de atender buques de diseño con carga parcial cuando las condiciones en la vía navegable lo permitan, antes del plazo previsto para el inicio de operación de la Terminal Exterior.

Al ejercer la opción, comenzarán a correr los plazos del Artículo 2° del PLIEGOS DE BASES Y CONDICIONES TÉCNICAS que se considerarán incluidos dentro del plazo de 24 meses otorgado en el Artículo 1.8.

ARTÍCULO 40.- INICIO DE LAS OBRAS.

El inicio y conclusión de la ejecución de las obras obligatorias deberá efectuarse dentro de los términos establecidos en el presente pliego, todo ello bajo apercibimiento de aplicar las penalidades equivalentes a las previstas en el Anexo X que regula el Régimen Punitivo. Sólo podrán admitirse retrasos en la medida en que dependan de obras a cargo del Concedente y/o AGPSE que no se hayan ejecutado.

ARTÍCULO 41.- CONTROL DE LAS OBRAS.

La AGPSE por sí o por terceros supervisará las obras obligatorias, con el objeto de verificar que las mismas se ajusten al respectivo proyecto aprobado.

Cualquier modificación permanente o semipermanente a la infraestructura o superestructura de la Terminal a realizar por el CDT incluyendo las obras voluntarias, serán sometidas a la autorización de la AGPSE previo a su ejecución, así como también los correspondientes programas de trabajos, planes de inversión y memoria descriptiva.

Será responsabilidad del CDT que los trabajos se ejecuten de tal manera que resulten enteros, completos y adecuados a su fin, de conformidad a lo dispuesto en el párrafo anterior.

Todos los trabajos serán ejecutados según las reglas del arte, respondiendo a criterios de diseño y con materiales que cumplan las especificaciones técnicas de aplicación habitual en el sector, o en su defecto los que fije la AGPSE.

Capítulo IV: Explotación de la Terminal.

ARTÍCULO 42.- ESPECIALIZACIÓN DE LA TERMINAL.

El CDT operara buques porta contenedores y cargas contenedorizadas acorde a la especialización pretendida, pudiendo atender otros buques, en tanto estos realicen mayoritariamente operaciones de carga y descarga de contenedores de cualquier característica.

La terminal no podrá operar buques con cargas de proyecto, vehículos, cargas a granel (líquido, sólido, gaseoso) salvo expresa autorización de la AGPSE.

A los efectos de cumplir con la especialización pretendida por el ESTADO NACIONAL, el CDT podrá proponer soluciones técnicas para la rehabilitación y transformación de la infraestructura existente, desarrollo de la nueva en el marco del presente pliego, definir su equipamiento y obras complementarias, organizándose de acuerdo al esquema operativo que proponga.

La terminal estará obligada a recibir y permitir el atraque de cruceros y a permitirle a la AGPSE y/o a quien tenga la concesión para operar la Terminal de Cruceros del Puerto BUENOS AIRES, el embarque y desembarque de los pasajeros y sus equipajes y la provisión de suministros y servicios necesarios, de conformidad con las normas y disposiciones vigentes y/o que la AGPSE disponga a tal efecto.

En cuanto a los sitios de atraque que debe disponer el CDT para los cruceros, y a los fines de que el mismo pueda proyectar con la antelación debida la asignación de los mismos, la AGPSE informará los giros al CDT con una anticipación de UN (1) año. El CDT deberá estarse a las disposiciones de la Resolución N° 17-AGPSE/2014, o la que en futuro la reemplace, no pudiendo exigírsele la disposición de más de un sitio de atraque en el que pueda atender carga con grúas STS.

ARTÍCULO 43.- TITULARIDAD Y SERVICIOS A OFRECER - RESPONSABILIDAD.

El CDT será el titular y responsable exclusivo, durante el período de la Concesión, de los servicios al buque, a la carga y eventualmente a los pasajeros que se presten en la Terminal, incluyendo:

1. Recepción, expedición, manipuleo, estiba y desestiba, trincado y destrincado y almacenaje de carga;

2. Control y registro de la carga y descarga de mercaderías;
3. Amarre y desamarre desde tierra;
4. Uso de Muelle;
5. Todo otro servicio que prestado al buque y a la carga, tienda a una mayor eficiencia u operatividad en la Terminal.

Asimismo, el CDT tomará a su cargo en forma directa la relación con las empresas prestadoras de los servicios que a continuación se detallan: Electricidad, Agua y Servicio cloacal, Telefonía y Comunicaciones, Gas y Recolección de residuos.

Sobre el particular, la Terminal cuenta con una red de agua potable cuya administración depende de la empresa AySA, una red interna de energía eléctrica y otra de telefonía. También hay cañerías para el suministro de gas natural, por lo que el CDT deberá contar con la información correspondiente sobre la traza de las redes y las características de las mismas, consultando para el caso ya sea en calidad de oferente a los Entes a cuyo cargo está la prestación de los servicios precedentes.

Será a exclusivo cargo del CDT la readecuación de los servicios y las tramitaciones ante los Entes y Organismos correspondientes. Los trabajos a tal efecto se enmarcan dentro de la categoría de obras obligatorias o voluntarias de acuerdo a lo establecido en los Artículos 1° y 2° del PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES TÉCNICAS.

Además, será obligatorio para el CDT ejecutar las obras necesarias para proveer los servicios de Luz, Agua Potable y Servicios Cloacales a los buques que atraquen en el ámbito de la Terminal, a cuyo efecto aplicará el cuadro tarifario que al respecto disponga la AGPSE a través del Régimen pertinente.

El CDT asume el compromiso de hacer efectiva la prestación de los servicios mencionados a los usuarios que requieran utilizar la Terminal, en la medida de sus necesidades.

Para tales fines, el CDT deberá presentar para su aprobación por parte de la AGPSE, un proyecto de Manual para el Usuario sobre las Prestaciones de Servicios que el mismo brindará como concesionario de la Terminal del Puerto BUENOS AIRES, el que deberá ajustarse a los lineamientos del proyecto acompañado en la oferta conforme lo dispone el Artículo 21.5.10 del presente pliego, debiéndose estar a

los estándares de calidad, servicios, eficiencia y operatividad detallados en el Anexo XI del presente cuerpo normativo.

Durante la estadía de los buques, el CDT deberá permitir el acceso a la Terminal de prestadores de otros servicios que aquellos contrataren, quienes deberán respetar las normas operativas internas y de seguridad.

Todas las tareas que garanticen la operación y el buen estado de mantenimiento, dentro del sector concedido, estarán a cargo del Concesionario.

Serán de su responsabilidad los eventuales daños que su operatoria causare a terceros. Será también de su responsabilidad verificar que se hayan efectuado por la autoridad competente los controles aduaneros, sanitarios, y demás vinculados al poder de policía del Estado, en forma previa a la entrega de la carga, así como la derivada de la custodia de los bienes e integridad de las personas dentro del perímetro del recinto concesionado. Deberá prever en su Oferta los locales adecuados para el cumplimiento de estas funciones, en su caso.

Todo estudio previo, habilitación, trámite, estudio de impacto ambiental, como así también cualquier tarea preliminar que deba efectuarse al amparo del presente contrato de concesión y en el ámbito de la explotación de la Terminal, quedará por cuenta del CDT.

Si bien el CDT es el titular y responsable de la gestión de control y registro de la carga y descarga de mercaderías, deberá permitir que, armadores, consignatarios o cargadores efectúen por sí o por terceros tareas de control, inspección o registro de carga, siempre que respeten las normas de seguridad y las indicaciones de la terminal.

SOLIDARIDAD EN LA RESPONSABILIDAD: El adjudicatario y las firmas que lo integran serán solidariamente responsables con la Sociedad Anónima Concesionaria frente al ESTADO NACIONAL ARGENTINO y la AGPSE, por todas las obligaciones contractuales a su cargo, emergentes del presente Pliego, de la Oferta y del Contrato, durante todo el período de la Concesión.

INTEGRACIÓN CON TERMINALES INTERIORES DE CARGA: el CDT deberá arbitrar los medios necesarios a los fines de integrar al desarrollo comercial de la Terminal Portuaria a las Terminales Interiores de Carga (TIC), las que se instalarán en zonas estratégicas desde el punto de vista logístico y operativo para la carga con destino de importación y exportación del interior del país.

Dicha previsión deberá sujetarse a estándares de eficiencia que permitan a la carga contenerizada que opere a través de dichas Terminales, obtener beneficios operativos y comerciales, debiéndose prever todo aquel mecanismo necesario a los fines de evitar extra costos y/o controles innecesarios a la misma en lo que haga a su logística desde y hacia el Puerto BUENOS AIRES.

Para tales fines, el CDT deberá elaborar el desarrollo comercial pertinente para el desarrollo y promoción de la carga operada a través de las Terminales Interior de Cargas (TIC), el que será sometido a aprobación de la AGPSE. Además, cualquier modificación al plan de negocios ya aprobado, deberá contar con la debida autorización de la AGPSE.

ARTÍCULO 44.- RÉGIMEN DE EXPLOTACIÓN.

El régimen de explotación deberá cumplir las exigencias establecidas en el Anexo XI que forma parte del presente Pliego, pudiendo la AGPSE modificar y/o actualizar dichos estándares según lo considere, fundamentando técnicamente su decisión.

Siendo además requerido al CDT certificar mediante un sistema reconocido internacionalmente y que pueda estar sujeto a auditoría por una entidad acreditada, un Sistema de Gestión de Calidad de sus principales procesos (entre otros: manipulación de contenedores, entrega, depósito y recepción de contenedores, comprobación de contenedores, servicios a *reefers*, amarre y desamarre de buques, aprovisionamiento de buques, etc.).

ARTÍCULO 45.- SEGURIDAD E HIGIENE LABORAL - MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA - SEGURIDAD PATRIMONIAL.

45.1.- SEGURIDAD E HIGIENE LABORAL - MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA.

45.1.1.- En lo que respecta a las condiciones de seguridad e higiene laboral, el CDT deberá dar cumplimiento a las disposiciones del Anexo IX del presente Pliego.

45.1.2.- El CDT queda obligado a conservar la infraestructura de la Terminal en buen estado de operación, realizando a su cargo las reparaciones y/o sustituciones que sean necesarias, estableciendo un sistema para el mantenimiento preventivo y correctivo de las mismas.

Las tareas de mantenimiento tendrán un nivel tal que permitan al cabo de la concesión tener la infraestructura en buenas condiciones de operación, ello de acuerdo a lo normado por el Artículo 3° (PLAN DE MANTENIMIENTO) del PBCT.

45.2.- SEGURIDAD PATRIMONIAL.

45.2.1.- En cuanto a las cuestiones vinculadas a la seguridad de la Terminal, el CDT deberá estarse a los parámetros que al efecto disponga AGPSE, lo que implicará frente a cualquier apartamiento de dichos lineamientos por parte del CDT, la penalidad prevista en el Anexo X.

45.2.2.- Los sistemas de seguridad deberán ser compatibles con la plataforma de seguridad del Puerto BUENOS AIRES, y cumplir con los estándares de AGPSE, de modo que se cuente con acceso desde el puerto, de las cámaras del interior de la Terminal.

45.2.3.- Deberá presentar los proyectos de seguridad al Puerto BUENOS AIRES, previo a su implementación, y con el fin de que los mismos sean aprobados por AGPSE.

45.2.4.- Contratación de Empresas de Seguridad Privada. AGPSE definirá los lineamientos mínimos con los que deberá cumplir el CDT, con respecto a la contratación de seguridad. Deberán dar cumplimiento a lo establecido en la Ordenanza Marítima 01/94, Decreto N° 1002/99, Ordenanza Marítima N° 06/03, con el Código PBIP, ello sin perjuicio de los requisitos que en futuro la AGPSE considere pertinentes atender.

45.2.5.- El personal de AGPSE podrá ingresar a la Terminal, con el fin de realizar inspecciones en base a la normativa de PBIP y de Seguridad.

Se aplicarán penalidades de acuerdo con el Régimen Punitivo establecido en el Anexo X (parciales o totales).

ARTÍCULO 46.- SEGURIDAD - CARGAS Y RESIDUOS PELIGROSOS.

El CDT deberá dar fiel cumplimiento a lo normado en el Anexo VIII.

ARTÍCULO 47.- CIRCULACIÓN VEHICULAR Y ESTACIONAMIENTO.

Actualmente, el acceso de camiones y vehicular en general a la Terminal N° 5 – Quinto Espigón- se efectúa a través de la Avenida Ramón S. Castillo, Rafael Obligado y Calle 12 por el Acceso Junín [idéntica

entrada que para la ZONA DE APOYO PORTUARIO (en adelante ZAP)], o por la Avenida Ramón Castillo y Calle Prefectura Naval Argentina (ex-Calle 8), por donde también se ingresa a la Terminal N° 4 – Cuarto Espigón- (denominado “Acceso Wilson”).

Para las Terminales N° 1, 2 y 3 – Primer, Segundo y Tercer Espigón-, el acceso de camiones y vehicular en general se efectúa a través de la Avenida Ramón S. Castillo, calle Corbeta Uruguay y luego calle Quartino hacia los *gates* de la actual Concesionaria. El egreso se realiza por el Acceso Maipú hacia la Avenida Ramón S. Castillo.

Una vez concluidas las obras encaradas por el GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES y la AGPSE, y en operación el nudo vial a abrir sobre el área de Dársena “F” de esta Jurisdicción Portuaria Nacional que funcionará como pulmón de espera de camiones y *pre-gate*, el único ingreso al recinto portuario cerrado se efectuará por allí. Efectuadas las tareas de *pre-gate* en la zona, el camión se dirigirá a la Terminal Interior por la Avenida Edison, donde se ubicarán los accesos a la Terminal. El egreso se efectuará por el actual Acceso Maipú, siguiendo por la Calle interna exclusiva entre la actual verja portuaria y la Av. Ramón Castillo hasta el nudo vial de distribución en la zona de Dársena “F”.

Por lo expuesto, el CDT operará (en caso de así acordarlo con la AGPSE) o deberá coordinar junto con quien opere la ZAP, debiéndose arbitrar los medios para llevar a cabo la organización y dirección del tránsito de camiones interportuario y sus lugares apropiados para el estacionamiento y redireccionamiento hacia la terminal o Depósitos Fiscales donde deban entregar o recibir la carga.

Además, en caso de acordar operar la ZAP, el CDT deberá llevar a cabo las inversiones necesarias en materia de tecnología, debiendo absorber la totalidad del personal que actualmente se desempeña en el mismo según planilla que se adjunta como Anexo XV, las que serán definidas y aprobadas por la AGPSE para coordinar los procesos de *Gate*.

El CDT deberá, dentro de la Terminal, organizar la circulación vehicular y peatonal con la señalización adecuada, todo ello de acuerdo a lo normado en el Anexo IX.

Asimismo deberá prever un espacio de estacionamiento para vehículos particulares y/o a todo aquel vehículo que cumpla alguna actividad de contralor relacionada con el objeto de la concesión, suficiente a fin de atender sus operaciones habituales sin interferir en el tránsito público.

Además, el CDT puede modificar el ingreso/egreso o prever un acceso complementario al anterior (en función de su *Layout* operativo y Plan de Empresa), el cual deberá cumplir las condiciones que establezca la AGPSE estando sujeto a su autorización la ordenación operativa y de circulación de la Terminal.

El CDT asumirá el control del ingreso y egreso de personas, mercaderías y vehículos a la Terminal, todo ello de acuerdo a lo normado en el Anexo IX.

ARTÍCULO 48.- CONEXIÓN FERROVIARIA.

La Parrilla Ferroviaria 3^{ra} y 5^a se encuentra adyacente a los terrenos de la Terminal Interior, tal como indica el **Plano TI-00** que forma parte del PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES TÉCNICAS, en forma paralela a la Avenida Edison y la cabecera de la Dársena "D". Actualmente la AGPSE está realizando la obra "Construcción enlace entre Dársena "E" y parrilla 3^{ra} y 5^{ta}", que evita la salida hacia Castillo. A su vez, desde esa parrilla hacia el sur corre la vía 11 por dentro de la Terminal Interior. Ambas brindarán a la Terminal Interior una vía dentro de la misma que correrá paralela a la Avenida Edison, y otra corriendo paralela a la Av. Castillo y que podrá utilizar, de preverlo así en su plan operativo, para la carga y descarga directa de contenedores de la formación ferroviaria, previa autorización de AGPSE.

La reconstrucción o rehabilitación de desvíos entre la parrilla y los muelles de la Terminal Interior, o cualquier otra solución ferroviaria alternativa queda bajo exclusivo criterio del CDT en función de su plan operativo y bajo su costo. El mantenimiento de los desvíos correrá por cuenta del CDT, así como los tramos de vías que queden en su interior. El mantenimiento de las vías principales, parrilla ferroviaria, así como de las vías de circulación en las zonas comunes desde la Parrilla 5^{ta} hasta el ingreso a la Terminal, corre a cargo de la AGPSE (o a quien ella designe), así como también la operación ferroviaria dentro de la Jurisdicción Portuaria Nacional, excepto lo indicado anteriormente.

Bajo ningún concepto el CDT podrá obstaculizar la operación y tránsito ferroviario, así como el gálibo de las vías, ni dismantelar o modificar las vías existentes sin autorización de la AGPSE.

Las obras mencionadas se enmarcarán dentro de las opciones de obras voluntarias a encarar al contar la Terminal Interior con la posibilidad de operación de carga y descarga dentro de la misma. Lo mismo sucederá en el futuro con la solución que se dé en su momento a la conectividad ferroviaria para la Terminal Exterior.

ARTÍCULO 49.- BARCOS Y/O RESTOS HUNDIDOS.

No hay registro de buques y/o restos hundidos en las Dársenas “A”, “B”, “C” y “D” ni en las cabeceras de los Espigones 1°, 2°, 3°, 4° y 5° por parte de la AGPSE.

ARTÍCULO 50.- COORDINACIÓN CON DISTINTOS OPERADORES DEL PUERTO BUENOS AIRES.

El CDT deberá coordinar la logística y movimiento de contenedores con los demás operadores logísticos de Contenedores, que puedan operar en el ámbito del Puerto BUENOS AIRES.

ARTÍCULO 51.- DESIGNACIÓN DE LOS PUESTOS DE ATRAQUE.

La asignación de los sitios de atraque deberá regirse por el reglamento establecido por la AGPSE a través de la Resolución N° 17-AGPSE/2014, o la que en el futuro la modifique.

ARTÍCULO 52.- NAVEGABILIDAD EN EL CANAL DE ACCESO AL PUERTO Y SU ESPEJO DE AGUA.

La AGPSE se compromete a mantener, excepto imprevistos que le resulten ajenos, o por caso fortuito o fuerza mayor, la señalización y balizamiento diurno y nocturno del Canal Norte y Acceso al Puerto BUENOS AIRES hasta el Kilómetro 12.

La AGPSE, por sí o por terceros mantendrá el ancho y profundidades necesarias para la navegación y maniobra segura en el Canal de Acceso al Puerto, dársenas y espejos de agua en igualdad de condiciones náuticas otorgadas por las determinantes del canal troncal de ultramar. La profundidad a pie de muelle estará limitada por las condiciones de estabilidad de su infraestructura.

En lo que corresponda, será de aplicación supletoria la Ley de Puertos 24.093 y Decreto Reglamentario 769/1993, como así también, el Decreto N° 817/1992.

ARTÍCULO 53.- DRAGADO DE CANALES Y BALIZAMIENTO.

La Terminal será entregada en Concesión con las profundidades, señalización y balizamiento, en el Canal de Acceso y vaso portuario, en las condiciones existentes a la fecha de la Toma de Tenencia.

Mayores profundidades obtenidas en el canal troncal que las actualmente existentes obligarán a la AGPSE a profundizar el canal de acceso y el vaso portuario en igualdad de condiciones náuticas dentro

de un plazo de DOCE (12) meses de concretada la profundización del canal troncal, en base a la utilidad que dichas obras tengan basadas en las condiciones de estabilidad de su infraestructura.

Dentro del vaso portuario, dicha profundización se realizará sólo en los sectores en que las obras nuevas de infraestructura ejecutadas por el CDT lo permitan, atento a que ello no es factible para las condiciones de sustentación de los muros de gravedad existentes.

ARTÍCULO 54.- DRAGADO A CARGO DEL CONCESIONARIO.

No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores, el CDT podrá, excepcionalmente, en los sitios de atraque de la Terminal indicados en el PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES TÉCNICAS respectivo, y en su caso el círculo de maniobras pertinente, efectuar a su cargo las obras de dragado que a su criterio considere conveniente, más allá de las incluidas como obligatorias, siempre que no afectaren la seguridad de las obras de atraque del Puerto. Dichas obras serán por cuenta exclusiva del CDT, previa autorización de la AGPSE, no pudiendo reclamar compensación o resarcimiento alguno por su ejecución.

ARTÍCULO 55.- NAVEGABILIDAD EN LOS CANALES TRONCALES.

No será responsabilidad de la AGPSE el dragado y balizamiento del canal troncal de ultramar. Tampoco será responsable la AGPSE frente al Concesionario por los cambios que se generen en el sistema de navegación troncal, su regulación y/o su estructura tarifaria.

ARTÍCULO 56.- SUBCONTRATOS DE LOCACIÓN.

El CDT no podrá celebrar con terceros ningún Contrato de Locación de espacios dentro de la Terminal sin previa autorización de la AGPSE. El incumplimiento de este requisito por el CDT, facultará a la AGPSE a la aplicación de penalidades, en orden con lo previstos en el Régimen Punitivo establecido en el ANEXO X.

ARTÍCULO 57.- RELACIÓN DEL CONCESIONARIO CON LOS USUARIOS.

Dentro de los Treinta (30) días de la Toma de Tenencia, conforme lo dispone el Anexo XI del presente, el CDT publicará un reglamento operativo en relación a la prestación de sus servicios, el que deberá formularse bajo los lineamientos del proyecto oportunamente presentado al formular su oferta

conforme lo dispone el Artículo 21.5.10 del presente pliego. Este reglamento deberá ser exhibido al público y usuarios en la Terminal, su página web y la de AGPSE.

El CDT está obligado a presentar, al menos cada dos años, un nuevo reglamento operativo adecuado a las necesidades de cada momento, a los avances de la tecnología, y a lo que la AGPSE disponga, todo ello bajo apercibimiento de aplicar las penalidades previstas en el Régimen Punitivo establecido en el Anexo X del presente Pliego.

ARTÍCULO 58.- SEGUROS.

El CDT deberá cumplir con lo establecido en el Anexo XIV y contar con las pólizas de seguros que a continuación se establece en forma enunciativa y no limitativa, considerándose en todo caso como exigencias mínimas que podrán ser ampliadas y mejoradas por el CDT, y cuya propuesta final haya sido debidamente aprobada por AGPSE. El CDT podrá, de acuerdo a su propia visión estratégica de manejo y distribución de los riesgos o bien para cumplir con lo establecido por el ordenamiento jurídico de la República de Argentina o bien por cualquier otra causa debidamente justificada, tomar cualquier otra póliza de seguros previa autorización del AGPSE.

Las pólizas con carácter enunciativo a contratar son:

- a) Seguro sobre los Bienes del AGPSE;
- b) Seguros Personales para Trabajadores;
- c) Seguros Contra Todo Riesgo de Construcción y Montaje;
- d) Seguro de Todo Riesgo de Obras terminadas;
- e) Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra-Contractual, Patronal.

Las coberturas de las pólizas serán las consideradas adecuadas por el CDT, conforme al estudio de riesgos del proyecto, fijándose en estos articulados los requerimientos mínimos.

A la firma del contrato, el CDT someterá ante la AGPSE para su aprobación, el modelo de póliza de los seguros a contratar solicitados en este artículo. Una vez aprobado, deberá constituirlos en forma definitiva no más allá de la fecha de toma de tenencia.

Capítulo V: Tarifas de Puerto, Retribuciones y Tráfico Mínimo Asegurado.

ARTÍCULO 59.- TARIFAS.

El CDT estará habilitado a percibir por los servicios que preste a los cargadores y/o consignatarios de la carga que opere en la terminal, los conceptos determinados en la Estructura Tarifaria indicada en el Anexo XII por hasta los valores tarifarios máximos que se establecen en el Anexo XIII con la aplicación de las deducciones porcentuales ofertadas según Artículo 21.4 y demás condiciones establecidas en este Pliego.

No podrán facturarse bajo ninguna circunstancia, a los cargadores y/o consignatarios de la carga que opere en la terminal, conceptos que no sean los estrictamente establecidos en el Anexo XII. Tampoco podrán facturarse los cargos allí incluidos que no hayan sido efectivamente prestados.

Los servicios adicionales que fueran solicitados por los cargadores y/o consignatarios de la carga que opere en la terminal, y resulten ajenos a la naturaleza de la Concesión, serán afrontados por quien los solicite.

Los montos a facturar al armador o agente marítimo del buque, por los servicios prestados, a excepción del uso de muelle (TA), no serán regulados y surgirán de la libre negociación entre las partes.

Las Tarifas Máximas se modificarán conforme resultare del procedimiento establecido en el presente Pliego en su Artículo 60.

La modificación de las Tarifas Máximas no podrá ser un medio de penalizar al Concesionario por beneficios pasados y/o logrados en la operación de los servicios, como tampoco deberán ser usadas para compensar déficits incurridos derivados del riesgo empresarial o por cualquier otra causa, ni convalidar ineficiencias.

59.1.- ESTRUCTURA TARIFARIA.

Los valores tarifarios serán informados según los modelos de formularios a definir por la AGPSE, y deberá estarse en lo normado en los Anexos XII y XIII del presente Pliego.

Tanto para el caso de la entrega y recepción de la carga, el CDT estará obligado a efectuarla sin cargo adicional, dentro del plazo establecido en el Anexo XII del presente Pliego.

En caso de incumplimiento de las fechas y horas de entrega o recepción por parte del CDT, éste deberá compensar al cargador o consignatario de la carga por las demoras y gastos que éste incurra cuando le fuera imputable la causa de la demora; recíprocamente, la terminal podrá facturar el cargo a que estuviere autorizada en caso de igual incumplimiento por parte del cargador o consignatario.

Si la entrega y/o recepción de la carga, excediera los plazos mencionados en los párrafos anteriores, por causas imputables a la terminal, incluyendo en tal caso días de medidas de fuerza, corresponderá a ésta, aplicar el tratamiento tarifario correspondiente como si la carga hubiera sido retirada o entregada dentro del plazo establecido en el Anexo XII del presente Pliego.

Frente a la eventualidad de que la Administración Nacional de Aduanas u otro Organismo competente formule requerimientos de inspección de contenedores en la plazoleta de la Terminal, el CDT deberá proveer los servicios de vaciado y llenado de contenedores, movimiento de contenedores a escáner, o manipuleo que correspondan con cargo al cargador o consignatario, debiéndose aplicar la tarifa pertinente establecida en el cuadro tarifario vigente.

59.2.- PUBLICACIÓN DE LAS TARIFAS.

Los valores que el CDT incluya en su tarifario serán los máximos que puede cobrar, pudiendo acordar valores inferiores a los indicados.

El tarifario será publicado y exhibido en las oficinas del CDT en lugar visible para los usuarios. A los efectos de la publicidad de la tarifas, la Terminal deberá habilitar un sitio web en donde se publiquen las mismas, dicho sitio estará enlazado a la vez con el sitio web de la AGPSE y replicado en todos aquellos medios y soporte que correspondan para dar cumplimiento a la Ley N° 27.275.

En caso que sea aprobada una modificación y/o inclusión tarifaria, deberá ser publicada como mínimo, en el sitio web de la terminal, y exhibida de igual forma con al menos TREINTA (30) días de anticipación a su entrada en vigencia.

Deficiencias en la publicación de la tarifa, de sus modificaciones, la omisión de servicios que se cobran, la inclusión de servicios no prestados efectivamente o la falta de consentimiento expreso de servicios

adicionales no incluidos en la Estructura Tarifaria , serán multadas de acuerdo con el Anexo X de este Pliego.

Frente la eventualidad de diferencias en la Tarifa que pretenda cobrar el CDT, prevalecerá la que surja del cuadro tarifario aprobado y publicado por la AGPSE.

ARTÍCULO 60.- PROCESO DE REVISIÓN TARIFARIA.

Con el fin de minimizar las incidencias exógenas sobre la ecuación económica del contrato de concesión, la AGPSE evaluará periódicamente la evolución y la cuantía en que estas afectan el equilibrio inicial del mismo.

En tal sentido, en función del Proceso de Evaluación del Comportamiento de las Variables (PECV) que se detallarán a continuación, la AGPSE podrá iniciar un Proceso de Revisión Tarifaria (PRT).

Proceso de Evaluación del Comportamiento de las Variables (PECV).

Para este proceso se tomarán en cuenta las siguientes variables:

CPIU USA (*Customer Price Index for All Urban Consumer (US city average; all items)* Índice Precio al Consumidor): Es la variación del CPI-U oficial de Estados Unidos de América publicado por el US *Departament of Labor, Bureau of Labor Statistics*, entre el mes anterior al que da inicio al Proceso de Evaluación del Comportamiento de las Variables (PECV), y el mes de la suscripción del Acta de Tenencia o el mes de inicio del último Proceso de Evaluación del Comportamiento de las Variables (PECV) que diera lugar al Proceso de Revisión Tarifaria (PRT).

IPC ARG (Índice de Precio al Consumidor Nacional): Es la variación del IPC Nacional oficial de la República Argentina publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INDEC) u organismo que lo reemplace, entre el mes anterior al que da inicio al Proceso de Evaluación del Comportamiento de las Variables (PECV), y el mes de la suscripción del Acta de Tenencia o el mes de inicio del último Proceso de Evaluación del Comportamiento de las Variables (PECV) que diera lugar al Proceso de Revisión Tarifaria (PRT).

VAR \$ARG/\$USA: Es la variación del tipo de cambio, según el Banco de la Nación Argentina (Dólar Billetero Vendedor), entre la moneda oficial de la República Argentina y la moneda oficial de Estados Unidos de

América entre el último día hábil del mes anterior al que da inicio al Proceso de Evaluación del Comportamiento de las Variables (PECV) y el primer día hábil del mes en que se suscribió el Acta de Tenencia o del mes de inicio del último Proceso de Evaluación del Comportamiento de las Variables (PECV) que diera lugar al Proceso de Revisión Tarifaria (PRT).

Así entonces, sobre la siguiente fórmula se aplicarán las variables descriptas, arrojando como resultado un valor porcentual de variación:

$$\text{Porcentaje de Variación} = \text{CPIU USA} + 0,5 \times (\text{IPC ARG} - \text{CPIU USA} - \text{VAR } \$\text{ARG}/\$ \text{USA})$$

El Porcentaje de Variación dará lugar al Proceso de Revisión Tarifaria (PRT) en la medida que su valor sea superior al 5% o inferior al -5%.

La AGPSE inexcusablemente dará inicio al Proceso de Evaluación del Comportamiento de las Variables (PECV) a partir del CUARTO (4^{to}) mes anterior al cumplimiento del QUINTO (5^{to}) año aniversario, contado inicialmente a partir de la fecha de suscripción del Acta de Tenencia, y posteriormente, de la entrada en vigencia de los valores resultantes del último Proceso de Revisión Tarifaria (PRT).

Las tarifas resultantes del Proceso de Revisión Tarifaria (PRT) serán aprobadas mediante Acto Administrativo expreso de la AGPSE, entrando en vigencia al día siguiente de cumplido el año aniversario en que se realizara dicho proceso de revisión.

Si a instancias de un Proceso de Evaluación del Comportamiento de las Variables (PECV) se advirtiera que el mismo no arrojara un resultado que diera lugar al correspondiente Proceso de Revisión Tarifaria (PRT), **excepcionalmente**, el siguiente Proceso de Evaluación del Comportamiento de las Variables (PECV), se iniciará tres años aniversarios antes del que correspondiera según el proceso regular.

Transcurrido el Proceso de Evaluación del Comportamiento de las Variables (PECV) efectuado de forma excepcional, cuyo resultado dé lugar a un Proceso de Revisión Tarifaria (PRT), el siguiente PECV se llevará a cabo de manera regular, es decir, al QUINTO (5^{to}) año aniversario de entrada en vigencia de las tarifas resultantes del último PRT.

En el caso de que se observe una incidencia en la ecuación económica del contrato que supere los límites fijados precedentemente, la AGPSE revisará las tarifas vigentes, las que podrá modificar entre un incremento del 20,00% o un decremento del 10,00%

Para llevar adelante el Proceso de Revisión Tarifaria (PRT), la AGPSE no podrá apartarse de las variables establecidas en el presente artículo, para lo cual, la misma reglamentará su proceso de determinación.

ARTÍCULO 61.- AUTORIDAD PORTUARIA - RESPONSABILIDAD POR OBRAS Y SERVICIOS COMUNES - TARIFAS, RETRIBUCIONES Y TRÁFICO MÍNIMO ASEGURADO. CONCEPTO, FORMA Y MODALIDAD DE PAGO.

La AGPSE actuará como Autoridad Portuaria dentro del ámbito del Puerto BUENOS AIRES, siendo además responsable de las obras y servicios comunes, del seguimiento del Contrato con el CDT y de la administración del puerto, en cuanto no fuera transferido taxativamente al CDT en este Pliego.

De Conformidad con lo normado por el Artículo 12 de la LEY DE ACTIVIDADES PORTUARIAS (Ley 24.093), para cubrir los costos por la ejecución de obras y servicios comunes, la AGPSE cobrará tarifas y retribuciones al concesionario, a los buques, a las cargas, a los pasajeros y a cualquier persona humana o jurídica que desarrolle actividades dentro del Puerto BUENOS AIRES.

La AGPSE podrá modificar dichas tarifas y retribuciones, y sus regímenes de aplicación, en lo sucesivo, atendiendo necesidades de índole comercial, operativas o de inversión, dándolas a conocer con anticipación y publicitadas con antelación suficiente a su puesta en vigencia por los medios que estime pertinentes.

En las zonas de operación no sujetas a concesión en esta licitación, la AGPSE establecerá condiciones económicas para su operación que resulten equitativas en relación con las exigidas en las zonas concesionadas; para ello no sólo tomará en cuenta los compromisos a asumir por el CDT, sino también las facilidades operativas disponibles entre unas y otras.

61.1.- TARIFA DE PUERTO A LOS BUQUES.

Se determinará un valor por la entrada y salida de cada buque. Inicialmente su valor se fija en DÓLARES ESTADOUNIDENSES UNO CON CERO CENTAVOS (USD 1,00) por Tonelada de Registro Neto. Será pagada por el armador o agente marítimo del buque, a la AGPSE o a quien esta designare como Agente de percepción.

Para el caso de los Buques de Crucero Internacional, inicialmente el valor de esta tarifa tendrá una bonificación del SETENTA POR CIENTO (70%).

61.2.- TARIFA DE PUERTO AL CONTENEDOR.

Se aplicará al contenedor lleno desembarcado y/o embarcado en la Terminal que es objeto de esta licitación.

Se fijan los siguientes valores expresados en Dólares Estadounidenses:

Contenedor desembarcado	USD 55,00.-
Contenedor embarcado	USD 40,00.-
Contenedor de cabotaje en condición removido (Desembarcado o embarcado)	USD 15,00.-
Contenedor de transbordo (Desembarcado y embarcado (Tarifa Integral))	USD 27,50.-

Inicialmente, y salvo que la AGPSE dispusiera otra medida alternativa, el CDT recaudará esta tarifa en nombre y por cuenta de aquella y se la transferirá el día hábil posterior al de la salida del contenedor de la Terminal en el caso del desembarcado y de transbordo, y el día hábil posterior al de la entrada del contenedor a la Terminal en el caso del embarcado. El CDT asumirá la responsabilidad de su percepción, ya sea a los cargadores, consignatarios de la carga, al armador o agente marítimo del buque según corresponda, tomando las garantías que estime necesarias.

61.3.- TARIFA DE PUERTO A LA CARGA GENERAL.

Se aplicará a la carga general que no se transporte dentro de contenedor y que se desembarque y/o embarque en la Terminal que es objeto de esta licitación.

Se fijan los siguientes valores expresados en Dólares Estadounidenses:

Tonelada desembarcada	USD 4,00.-
------------------------------	------------

Tonelada embarcada	USD 2,00.-
Tonelada de cabotaje en condición de removido (Desembarcada o embarcada)	USD 0,75.-
Tonelada de transbordo (Desembarcada y embarcada (Tarifa Integral))	USD 2,00.-

Inicialmente, y salvo que la AGPSE dispusiera otra medida alternativa, el CDT recaudará esta tarifa en nombre y por cuenta de aquella y se las transferirá el día hábil posterior al de la salida de la carga de la Terminal en el caso de la carga desembarcada y de transbordo, y el día hábil posterior al de la entrada de la carga a la Terminal en el caso de la carga embarcada. El CDT asumirá la responsabilidad de su percepción, ya sea a los cargadores, consignatarios de la carga, al armador o agente marítimo del buque según corresponda, tomando las garantías que estime necesarias.

61.4.- RETRIBUCIONES A CARGO DEL CONCESIONARIO.

61.4.1.- RETRIBUCIÓN POR OCUPACIÓN DE SUPERFICIE.

El Concesionario abonará a la AGPSE, por mes adelantado (del Uno (1) al Cinco (5) de cada mes), DÓLARES ESTADOUNIDENSES UNO CON CINCUENTA CENTAVOS (USD 1,50) por metro cuadrado cedido en concesión. La primera mensualidad se abonará con carácter previo a la Toma de Tenencia de la Terminal.

La superficie cedida en concesión variará de acuerdo a lo previsto en los Artículos 1 y 39 y lo dispuesto en el PLIEGO ÚNICO DE BASES Y CONDICIONES TÉCNICAS, debiendo comenzar a abonarse a partir del momento de incorporación a la concesión como superficie operativa o del plazo máximo establecido para la concreción de cada etapa.

El CDT quedará exceptuado de abonar esta retribución por las superficies resultantes de los rellenos llevados a cabo por sí.

En consecuencia, el monto a abonar por el concepto regulado en el presente Artículo, variará en función de la superficie cedida en concesión y de las obras a realizar por el CDT.

61.4.2.- RETRIBUCIÓN POR ACTIVIDAD.

El Concesionario abonará a la AGPSE por cada contenedor lleno desembarcado o embarcado en la Terminal que es objeto de esta licitación, los importes que se detallen según la siguiente escala:

- Por los primeros 400.000 contenedores:
DÓLARES ESTADOUNIDENSES TREINTA CON 00/100 (USD 30,00) por contenedor
- A partir del contenedor 400.001 hasta el contenedor 650.000 inclusive:
DÓLARES ESTADOUNIDENSES VEINTE CON 00/100 (USD 20,00) por contenedor
- A partir del contenedor 650.001:
DÓLARES ESTADOUNIDENSES DIEZ CON 00/100 (USD 10,00) por contenedor

Quedará excluido de abonar la presente retribución por los contenedores llenos de Cabotaje con destino Removido desembarcados o embarcados y por los contenedores llenos de Transbordo desembarcados y embarcados.

Inicialmente, el CDT abonará esta retribución conjuntamente con la transferencia de lo recaudado en concepto de Tarifa de Puerto a los Contenedores.

61.4.3.- TRÁFICO MÍNIMO ASEGURADO.

Cuando el tráfico de contenedores llenos desembarcados o embarcados a buques en la terminal operada por el CDT, excluidos los contenedores de Cabotaje con destino Removido desembarcados o embarcados y los contenedores de Transbordo desembarcados y embarcados, sea inferior al Tráfico Mínimo Asegurado, resultante de aplicar el incremento ofertado mediante formulario obrante en Anexo IV inciso b) al Tráfico Mínimo de Referencia de cada etapa de desarrollo de la terminal, corresponderá al CDT abonar por cada contenedor lleno restante hasta alcanzar dicho tráfico asegurado, un monto equivalente a 3 (Tres) veces la Retribución por Actividad vigente según la escala correspondiente conforme al Artículo 61.4.2.

Dentro de cada año aniversario de la concesión, se efectuarán liquidaciones trimestrales provisorias, tomando como base el Tráfico Mínimo Asegurado en forma proporcional y la Retribución por Actividad vigente al momento de la liquidación. El CDT podrá compensar por diferencias de Tráfico Mínimo Asegurado con eventuales excedentes/faltantes de trimestres anteriores, de modo de ir compensando su situación en cada periodo hasta la liquidación final anual.

Los eventuales excedentes por sobre el Tráfico Mínimo Asegurado no serán transferibles al año siguiente de la concesión.

ARTÍCULO 62.- REVISIÓN DE RETRIBUCIONES A CARGO DEL CONCESIONARIO.

Las Retribuciones a Cargo del Concesionario expuestas en el Artículo 61.4 serán revisadas por la AGPSE según lo dispuesto en el Artículo 60 del presente Pliego.

Capítulo VI: Penalidades

ARTÍCULO 63.- INCUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES RELATIVAS A LA LIQUIDACIÓN DE LAS TARIFAS DE PUERTO Y PAGO DE RETRIBUCIONES A CARGO DEL CONCESIONARIO.

63.1.- El incumplimiento del pago y liquidación en término por parte del Concesionario de las obligaciones contraídas conforme lo disponen los apartados del Artículo 61 del presente, facultará a la AGPSE al cobro de penalidades e intereses y a la aplicación de punitivos por cada día de atraso. Los intereses surgirán aplicando las Tasas activas máximas para préstamos comerciales cobradas por el BANCO DE LA NACIÓN ARGENTINA en dólares o en pesos, según la moneda adeudada, y la penalidad será equivalente a una vez el importe resultante del cálculo de los intereses.

Para los supuestos que el concesionario incurra en las conductas que se detallan a continuación, se procederá de acuerdo a la siguiente normativa:

- a) En caso de que el CDT incurriera en TRES (3) incumplimientos relativos a pagos y/o liquidaciones fuera de término consecutivos en un período de DOCE (12) meses, el cobro de intereses y la aplicación de la penalidad establecida por cada día de atraso, será incrementado en un VEINTICINCO POR CIENTO (25 %).

- b) En caso de que el CDT incurriera en CINCO (5) incumplimientos relativos a pagos y/o liquidaciones fuera de término alternados en un período de DOCE (12) meses, el cobro de intereses y la aplicación de la penalidad establecida por cada día de atraso, será incrementado en un TREINTA Y CINCO POR CIENTO (35 %).

63.2.- De no cumplir el CDT con la obligación de pago dentro de los Treinta (30) días corridos contados a partir del propio vencimiento de la obligación, la AGPSE podrá ejecutar la Garantía correspondiente por el monto adeudado, incluyendo intereses y multas y exigir la reposición de la Garantía ejecutada, en los términos del Artículo 30.1.6 de este Pliego.

ARTÍCULO 64.- INCUMPLIMIENTOS RELATIVOS A OBRAS A CARGO DEL CDT.

En cuanto al incumplimiento por parte del CDT relativo a la ejecución de las obras (obligatorias y voluntarias), será de aplicación lo dispuesto por el Anexo X.

ARTÍCULO 65.- INCUMPLIMIENTOS RELATIVOS A LA EXPLOTACIÓN DE LA TERMINAL.

En cuanto al incumplimiento por parte del CDT relativo a la explotación de la terminal y sus niveles de servicio, será de aplicación lo dispuesto por el Anexo X.

Frente a la circunstancia de que el CDT cobre servicios en demasía respecto del cuadro tarifario vigente, el mismo será pasible de una penalidad pecuniaria cuyo valor resultará del doble de la diferencia entre la tarifa aprobada y la efectivamente cobrada.

ARTÍCULO 66.- INCUMPLIMIENTOS RELATIVOS AL MANTENIMIENTO.

En cuanto al incumplimiento por parte del CDT relativo al Plan de Mantenimiento de la infraestructura y superestructura (incluyendo equipos), será de aplicación lo dispuesto por el Anexo X.

ARTÍCULO 67.- INCUMPLIMIENTOS RELATIVOS A CUESTIONES DE SEGURIDAD Y MEDIO AMBIENTE.

En cuanto al incumplimiento por parte del CDT relativo a cuestiones de seguridad y medio ambiente, será de aplicación lo dispuesto por el Anexo X.

ARTÍCULO 68.- INCUMPLIMIENTOS RELATIVOS A LA OBLIGACIÓN DE INFORMAR Y DEMÁS DEBERES FORMALES.

En cuanto al incumplimiento por parte del CDT relativo a la obligatoriedad de informar a la AGPSE y demás deberes formales, será de aplicación lo dispuesto por el Anexo X.

ARTÍCULO 69.- FACTURACIÓN Y PAGO DE MULTAS APLICADAS AL CONCESIONARIO.

La facturación y pago de las multas aplicadas al CDT, se regirán por las disposiciones del Anexo X del presente Pliego.

Capítulo VII: Relación con Terceros.

ARTÍCULO 70.- INDEMNIDAD LABORAL.

El CDT será responsable patrimonialmente por todo reclamo laboral suscitado al amparo del contrato de concesión (o derivado de él), quedando indemne la AGPSE como así también el ESTADO NACIONAL de toda responsabilidad al respecto.

En caso de extinción de la concesión, el CDT deberá indemnizar de manera completa a todo el personal de acuerdo a lo establecido por el régimen legal imperante, excepto en los casos en que se mencione lo contrario según el Artículo 76 del presente, debiendo reflejar ese pasivo debidamente en sus Estados Contables.

ARTÍCULO 71.- DAÑOS A PERSONAS O COSAS Y RESPONSABILIDAD CON RELACIÓN AL PERSONAL.

La responsabilidad del Concesionario es la que surge de la naturaleza del contrato de Concesión y de los caracteres particulares del objeto del mismo. Por ejercer la tenencia de la Terminal el concesionario será responsable de los daños y perjuicios que se produjeran por causa de los bienes utilizados en la misma o por el personal propio o de terceros que en ella preste labor. También tiene la responsabilidad directa por los daños y perjuicios que produjera su actividad sobre terceros y sus bienes, el espacio público y las aguas.

El CDT deberá cumplir con todas las normas vigentes relativas al ámbito laboral y previsional, siendo plenamente responsable de los accidentes de trabajo, enfermedades profesionales y cualquier contingencia emergente de la relación laboral con el personal de que se valga para desarrollar su actividad, liberando expresamente al ESTADO NACIONAL y a la AGPSE de obligaciones que se originen por estos conceptos.

Además, el Concesionario será plenamente responsable frente al ESTADO NACIONAL y a la AGPSE por todos los actos y omisiones de los contratistas, subcontratistas o proveedores y otras personas y organizaciones que realicen o provean cualesquiera de los servicios o trabajos a que se obliga en virtud de esta Concesión. Todos los contratos deberán requerir de los contratistas y subcontratistas el cumplimiento de las condiciones establecidas en este Pliego, debiéndose obedecer la legislación y normativa gubernamental aplicable para la realización de cualquier tarea o provisión en el ámbito de la presente concesión. Nada en dichos contratos y documentos anexos creará ninguna relación contractual con el ESTADO NACIONAL y la AGPSE. El ESTADO NACIONAL y la AGPSE no tendrán ninguna obligación de pago por ningún concepto hacia los contratistas, subcontratistas y proveedores, personas u organizaciones de que contrate el CDT.

ARTÍCULO 72.- HABILITACIÓN Y GARANTÍA ANTE ADUANA.

El CDT deberá, con carácter previo a iniciar su operación, cumplimentar la habilitación de la DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS contemplada en la Resolución N° 722/96 de la DIRECCIÓN NACIONAL DE ADUANAS y la Resolución General AFIP N° 3871/16 y sus modificatorias, o las que correspondieren, así como integrar las Garantías que se exigieren por estas disposiciones a favor de la DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS.

Frente a la eventualidad de que la Aduana requiera por razones operativas efectuar los controles aduaneros competentes dentro del ámbito de la Terminal, el CDT deberá proyectar dentro de la misma una superficie de control aduanero para tales fines, sin que ello importe ningún tipo de alteración operativa al normal desempeño de la terminal, como así tampoco, que implique además un incremento en los costos a la carga.

ARTÍCULO 73.- PROCEDIMIENTO EN CASO DE DEMANDAS JUDICIALES DE TERCEROS A CARGO DEL ESTADO NACIONAL Y/O LA AGPSE.

Si el CDT fuera demandado judicial o administrativamente por cuestiones de cualquier naturaleza o por deudas que, conforme al régimen jurídico aplicable están a cargo de la AGPSE y/o del ESTADO NACIONAL, deberá comunicar fehacientemente a la AGPSE dentro de un plazo máximo de CUARENTA Y OCHO (48) horas de serle notificada, a fin de que la misma proceda a la defensa de los intereses en juego.

Si el CDT no hubiera notificado a la AGPSE en la forma indicada, asumirá la total responsabilidad con relación al reclamo efectuado o al juicio promovido.

Capítulo VIII: Renegociación Contractual.

ARTÍCULO 74.- CAUSALES DE RENEGOCIACIÓN.

Bajo ningún concepto se podrá renegociar el presente contrato por cuestiones vinculadas a tarifas, como así tampoco, a situaciones de carácter económico/financieras, las que se encuentran reguladas en el presente pliego. No obstante, frente a la eventualidad de que se susciten cuestiones exógenas de carácter imprevisibles y que tengan que ver con la dinámica de demanda del transporte marítimo que actúe en un detrimento a la competitividad del Puerto BUENOS AIRES, las partes podrán renegociar el presente contrato cuando, previa intervención técnica de la AGPSE, las causas sean de una gravedad suficiente que tornen inviable la ejecución del presente contrato.

En forma supletoria se aplicará lo normado en el Artículo 13 del Decreto 1023/2001

ARTÍCULO 75.- LÍMITE TEMPORAL A LA RENEGOCIACIÓN.

La renegociación del presente contrato de concesión no podrá extenderse más allá del plazo total previsto en el Artículo 3º del presente Pliego.

Capítulo IX: Extinción de la Concesión.

ARTÍCULO 76.- EXTINCIÓN. CAUSAS.

Serán causas de Extinción del Contrato, en los términos que marca este Pliego:

- Vencimiento del Plazo;

- Incumplimiento por parte del CDT;
- Quiebra o Extinción del CDT;
- Mutuo acuerdo;
- Rescate;
- Destrucción de las Instalaciones;
- Abandono;
- Renuncia;
- Cesión de la concesión.

76.1.- VENCIMIENTO DEL PLAZO.

El Contrato se extinguirá por expiración del plazo al que se halla sujeto, con arreglo a las siguientes condiciones:

76.1.1.- Al vencimiento del Plazo de la Concesión, el CDT deberá dejar el terreno de la Terminal.

No podrá el CDT retirar de la Terminal ningún elemento de su infraestructura o en general de propiedad del ESTADO NACIONAL y/o la AGPSE. Eventuales obras de superestructura que no contasen con aprobación de la AGPSE deberá demolerlas y dejar el terreno de la Concesión limpio y desocupado, salvo que llegase a un acuerdo con la AGPSE para que ésta reciba una o todas, sin derecho a cobro o indemnización alguna de parte del Concesionario.

Al vencimiento del plazo del contrato de concesión, todos los equipos de manipuleo de cargas, máquinas y equipos de propiedad del CDT que se destinen a la operación de la Terminal, pasarán a propiedad de la AGPSE sin que el CDT tenga derecho a cobro o reclamo indemnizatorio alguno, debiendo la AGPSE gestionar la inscripción registral de dichos bienes ante los Organismos que correspondan (si hiciera falta).

76.1.2.- Las garantías serán devueltas al CDT con arreglo a lo dispuesto en el presente Pliego, siempre que las instalaciones de la Terminal hayan alcanzado el grado de mantenimiento convenido para el momento de finalización de la Concesión, cumplimentando todas las condiciones de la entrega que surgen tanto del presente Pliego, como así también, del Pliego de Bases y Condiciones Técnicas.

76.1.3.- Dentro de los últimos DOS (2) años del plazo de la Concesión, la AGPSE dará comienzo al Inventario y constatación de estado de las obras de infraestructura. El Inventario se realizará con la intervención del CDT y deberá quedar concluido a la fecha de terminación de la Concesión. En la fecha de terminación de la concesión se efectuará el Inventario de las mercaderías existentes con el CDT entrante, la AGPSE y el CDT saliente.

Dentro de los NOVENTA (90) días siguientes a la terminación de la Concesión, se formularán los cargos por deficiencias en el estado de mantenimiento de la infraestructura de la Terminal.

76.2.- INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO POR PARTE DEL CONCESIONARIO.

El incumplimiento de las obligaciones impuestas al CDT en el Contrato de Concesión y en los Pliegos licitatorios que lo rigen, podrá determinar, a criterio del Concedente, la rescisión en los siguientes casos:

76.2.1.- Por grave atraso en el inicio o en la ejecución de las obras obligatorias de infraestructura en los términos del Régimen Punitivo previsto en el Anexo X.

76.2.2.- Por acciones comprobadas y reiteradas que impidan el ejercicio de las atribuciones del Concedente, la AGPSE o de los organismos aduaneros y de contralor correspondientes.

76.2.3.- Por no presentar o renovar las Garantías y Seguros en los plazos y condiciones establecidos en el presente Pliego, o por no completarlas cuando se hubiere afectado parcialmente su importe, o por no renovarlas antes que finalice su vigencia, previa intimación para que regularice la situación.

76.2.4.- Por cualquier cuestión penal por cohecho y/o dádivas vinculada con cualquier funcionario de la AGPSE y/o del Ministerio por parte del CDT o de quien los represente.

76.2.5.- Cuando el CDT incurra en graves incumplimientos de normas legales y reglamentarias aplicables.

76.2.6.- Por acumulación de penalidades. Frente a la acumulación anual de SEIS (6) penalidades leves, o CUATRO (4) penalidades moderadas, o DOS (2) penalidades graves.

Además, también será causal de rescisión contractual la acumulación anual de SEIS (6) penalidades de cualquier categoría.

76.2.7.- Por advertirse conductas societarias vinculadas directa y/o indirectamente con el CDT que atenten contra la libre competencia del Puerto BUENOS AIRES, ello de conformidad con lo normado por el Artículo 37 del presente Pliego.

76.2.8.- Cuando el CDT no presente ante la AGPSE para su aprobación cualquier modificación a su Estatuto Social, luego de que la AGPSE así lo haya intimado (cfr. inciso 7 del Artículo 29).

76.2.9.- Por incumplimiento del CDT en los pagos dispuestos en el Artículo 35 del presente pliego; o atraso en la cancelación de una cuota en más de QUINCE (15) días corridos.

76.2.10.- Por incumplimiento del CDT de lo normado en el Artículo 15 inc. d)

76.3.- EFECTOS.

La rescisión contractual, traerá aparejada la pérdida de las Garantías sin perjuicio de la reparación de los daños y perjuicios que su proceder haya ocasionado.

Además, el CDT deberá desocupar de inmediato la Terminal en las condiciones establecidas en el Artículo 76.1 de este Pliego, dándose inicio a las tareas de Inventario.

Asimismo, si dicha rescisión se efectuara dentro de los primeros DIEZ (10) años de concesión, el Concedente podrá, en caso de así estimarlo, otorgar la operatoria al oferente que haya quedado en el siguiente orden de mérito –previa conformidad de éste y verificación de los requisitos establecidos en la convocatoria a la fecha- por el plazo restante del contrato, debiendo el mismo dar continuidad al desarrollo de inversiones en ejecución, la que deberá ajustarse al plan empresario y demás condiciones por él formuladas en su propuesta.

En caso de que el siguiente orden de mérito no prestare conformidad a llevar a cabo la explotación comercial de la Terminal, la operatoria de la misma podrá ser otorgada a quien le continúe en el orden de mérito oportunamente determinado, y así sucesivamente.

76.4.- QUIEBRA O EXTINCIÓN DEL CONCESIONARIO.

La quiebra o la extinción de la personería jurídica del CDT determinará por parte del Concedente la rescisión de la Concesión con pérdida de las garantías respectivas.

En su caso, la AGPSE podrá retomar la explotación de la Terminal o, en su defecto, se aplicará el procedimiento descripto en el artículo anterior.

76.5.- MUTUO ACUERDO.

El mutuo acuerdo entre el CDT y el Concedente, con ratificación del PODER EJECUTIVO NACIONAL, extinguirá la Concesión en cualquier tiempo, de conformidad con las condiciones del convenio que se suscriba entre ambas partes.

76.6.- RESCATE.

El rescate de la Concesión será causa de extinción contractual. Se entiende por rescate la declaración unilateral discrecionalmente adoptada por el Concedente, por la que da por terminada la Concesión por motivos de interés público.

En este supuesto, la AGPSE retomará la Tenencia de la Terminal. Además, el Concedente, a través de la AGPSE, liquidará las inversiones hechas por el CDT en obras de infraestructura -deducido el aporte del ESTADO NACIONAL y/o la AGPSE si lo hubiere-, superestructura y equipamiento valuado de la siguiente manera:

Al Valor contable registrado en el rubro bienes de uso en el último balance presentado ante la INSPECCIÓN GENERAL DE JUSTICIA del MINISTERIO DE JUSTICIA de la NACIÓN.

El Concedente pagará al CDT, cuyo Contrato hubiere sido rescatado, una suma equivalente a la inversión efectivamente realizada en la Terminal por obras obligatorias de infraestructura, deducidos el aporte del ESTADO NACIONAL y/o la AGPSE si lo hubiere, y las amortizaciones proporcionales correspondientes según el año en que se produzca el rescate, las que se establecen en un SIETE COMA CINCO POR CIENTO (7,5 %) anual, criterio que el CDT acepta por la sola presentación de la Oferta. A tal efecto, la valuación de las obras obligatorias de infraestructura se hará a valores vigentes a la fecha en que se declare el rescate, tomándose para su determinación el que fuera menor en base a los cálculos y análisis de precios y pautas de uso corriente por la AGPSE o, el valor registrado en libros del CDT actualizado según principios contables generalmente aceptados.

No serán reconocidas otras inversiones que las indicadas en el párrafo anterior.

Se deducirá toda obligación de pago que el CDT adeude a la AGPSE.

La AGPSE se hará cargo del personal del CDT necesario para continuar con la operación.

El Concedente reconocerá al CDT los montos resultantes de las indemnizaciones de ley para el resto del personal con motivo de la extinción de las relaciones laborales, que se produzcan por esta circunstancia.

Las indemnizaciones antes mencionadas sólo se aplicarán para el personal no necesario, a juicio de la AGPSE, que posea más de CINCO (5) años de antigüedad al momento del Rescate; aquellos que posean menos de esa antigüedad quedarán a cargo del CDT.

El Concedente indemnizará los eventuales daños y perjuicios que sufra el CDT, exceptuándose expresamente el lucro cesante, los gastos improductivos y otros conceptos similares.

76.7.- DESTRUCCIÓN DE LAS INSTALACIONES DE LA TERMINAL.

76.7.1.- La infraestructura deberá estar correctamente asegurada con las coberturas adecuadas ante cualquier riesgo previsible que sea asegurable, y que el CDT tiene la obligación de valorar e incluir en su programa de seguros. De modo que la destrucción total o parcial de la infraestructura de la Terminal por cualquier causa, dará derecho a la AGPSE a exigirle a aquél la reconstrucción de ella sin derecho a solicitar prórroga del plazo de Concesión, así como los daños y perjuicios. En caso que no lo hiciere, el Concedente dará por rescindido el Contrato por incumplimiento del CDT, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal en que incurriere, ejecutándose las Garantías y pólizas pertinentes, reclamando al CDT o sus integrantes por la diferencia que existiera.

76.7.2.- La destrucción total de la infraestructura de la Terminal por caso fortuito o fuerza mayor, extinguirá la Concesión sin pérdida de las Garantías respectivas. En este caso, las garantías serán devueltas al CDT una vez satisfechas sus obligaciones relativas a pago de tarifas, intereses y montos que adeude por cualquier concepto en ese momento a la AGPSE, aplicándose principios similares a la Rescisión por mutuo acuerdo.

76.7.3.- La destrucción parcial de la infraestructura de la Terminal por caso fortuito o fuerza mayor, si fuera superior al CINCUENTA POR CIENTO (50 %), dará derecho al CDT para optar entre la extinción de la Concesión con devolución de las Garantías o la suspensión de la Concesión por el tiempo que tarde el CDT en proceder a la reconstrucción.

76.7.4.- La destrucción parcial de la infraestructura de la Terminal por caso fortuito o fuerza mayor, hasta el CINCUENTA POR CIENTO (50 %), no extinguirá la Concesión, debiendo el CDT proceder a la reconstrucción, para lo cual, se suspenderá la Concesión por el término que ello demore.

76.7.5.- La destrucción parcial de la infraestructura de la Terminal por causas imputables a terceros, hasta el CINCUENTA POR CIENTO (50 %), no extinguirá la Concesión, debiendo el CDT proceder a la reconstrucción, para lo cual se suspenderá la Concesión por el término que ello demore.

En todos los casos, la cuantía de la destrucción será evaluada por AGPSE.

La correspondiente acción de recupero de los daños causados por el tercero a la infraestructura de la Terminal correrán por cuenta y orden del CDT, quedando indemne el ESTADO NACIONAL y la AGPSE a tales fines.

76.8.- ABANDONO DE LA CONCESIÓN.

La Concesión se extingue por el abandono de las instalaciones.

Se constituye abandono, previa intimación, cuando el CDT sin causa justificada deje de prestar servicios durante más de SIETE (7) días corridos, salvo causa de fuerza mayor o caso fortuito. El abandono dará derecho al Concedente por medio de la AGPSE a retomar la explotación de la Terminal con pérdida de las Garantías por parte del CDT, sin perjuicio de la reparación de los daños que éste deba indemnizar.

76.9.- RENUNCIA DE LA CONCESIÓN.

La renuncia de la Concesión por el CDT deberá ser lisa y llana; podrá efectuarse a partir del SEXTO (6º) año de iniciada y será comunicada fehacientemente a la AGPSE con un plazo mínimo de SEIS (6) meses de anticipación.

Se aplicará en este caso lo establecido para el supuesto de rescisión por incumplimiento de las obligaciones del CDT.

76.10.- CESIÓN DE LA CONCESIÓN.

El CDT no podrá en ninguna circunstancia ceder total o parcialmente la Concesión sin autorización previa y expresa del Concedente, bajo pena de rescisión.

ARTÍCULO 77.- SUSPENSIÓN DE LA CONCESIÓN.

El plazo de la Concesión se suspenderá por las siguientes causas: en caso que hechos ajenos al Concesionario le impidan percibir las tarifas por el término de SIETE (7) días consecutivos, en caso de guerra o de grave conmoción, o de hechos o actos de cualquier Autoridad Pública Nacional, Provincial o Municipal, que obligaren al Concedente a ordenar la interrupción de la Concesión por razones operativas, o que la misma estuviere de hecho absolutamente impedida.

Asimismo, será pasible la suspensión en los casos previstos en el Artículo 76.7 del presente Pliego.

El Concedente, previa intervención de la AGPSE, dispondrá la suspensión hasta el cese o revocación de los actos de interrupción, y se prorrogará el plazo de la Concesión automáticamente por igual período al que dure la suspensión.

Capítulo X: Disposiciones Generales.**ARTÍCULO 78.- CESIÓN DE PARTICIPACIONES ACCIONARIAS.**

La cesión de participaciones accionarias en la Sociedad Anónima Concesionaria requerirá la aprobación previa del Concedente con intervención de la AGPSE.

ARTÍCULO 79.- SOLUCIÓN DE DIVERGENCIAS.

Para la solución de divergencias, se deberá previamente agotar la vía administrativa. Los tribunales competentes serán los Juzgados de Primera Instancia en lo Contencioso Administrativo Federal con sede en la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES de la REPÚBLICA ARGENTINA, con renuncia expresa de cualquier otro fuero o jurisdicción y/o tribunal arbitral de competencia internacional (cfr. Art. 21.1.23).

ÍNDICE DE ANEXOS AL PLIEGO GENERAL

ANEXO I: GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES	2
ANEXO II: CUADRO PARA INDICADORES CONTABLES	3
ANEXO III: FORMULARIOS TIPO.....	4
ANEXO IV: OFERTA	16
ANEXO V: MODELO DE FIANZA BANCARIA	17
ANEXO VI: INFORMES PERIÓDICOS.....	19
ANEXO VII: INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN ELECTRÓNICA (PORT COMMUNITY SYSTEM/OTROS SISTEMAS)	24
ANEXO VIII: CONSIDERACIONES SOCIO AMBIENTALES	27
ANEXO IX: PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES	32
ANEXO X: RÉGIMEN PUNITORIO.	40
ANEXO XI: NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD.....	48
ANEXO XII: ESTRUCTURA TARIFARIA.....	53
ANEXO XIII: TARIFAS MÁXIMAS.....	58
ANEXO XIV: SEGUROS	59
ANEXO XV: PLANILLA PERSONAL DE LAS ACTUALES CONCESIONES Y ZONA DE APOYO PORTUARIO (ZAP)	66

ANEXO I: GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES

De conformidad a las disposiciones del Artículo 15 del PLIEGO GENERAL DE BASES Y CONDICIONES que rige en la presente licitación, las firmas oferentes deberán garantizar el fiel cumplimiento de las normas establecidas en dicho articulado, debiendo para el caso en particular en el que se encuentre comprendido el oferente en función de las diversas situaciones allí planteadas, presentar la correspondiente declaración jurada con más el instrumento de garantía correspondiente (en el caso que sea necesario), todo ello bajo apercibimiento de desestimar la oferta por cuestiones de inadmisibilidad.

ANEXO II: CUADRO PARA INDICADORES CONTABLES

CONCEPTO	1 EJERCICIO – AÑO 20....	2 EJERCICIO – AÑO 20....	3 EJERCICIO – AÑO 20....
ACTIVO TOTAL			
PASIVO TOTAL			
ACTIVO CORRIENTE			
PASIVO CORRIENTE			
PATRIMONIO NETO			
INGRESOS TOTALES			
BENEFICIO ANTES DE IMPUESTOS, DEPRECIACIONES, INTERESES Y AMORTIZACIONES (EBITDA)			
BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS E INTERESES (EBIT)			
BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS			

ANEXO III: FORMULARIOS TIPO

DECLARACIÓN JURADA DE INTERESES

DECRETO N° 202/2017

Tipo de declarante: persona humana / jurídica

N° proveedor	
Apellidos	
Nombres	
Razón Social	
CUIT	

Vínculos a declarar

¿La persona declarante tiene vinculación con los funcionarios enunciados en los Artículos 1º y 2º del Decreto N° 202/17 y del Anexo I de la presente?

En caso de que el declarante sea una persona jurídica, deberá consignarse cualquiera de los vínculos anteriores, existentes en forma actual o dentro del último año calendario, entre los funcionarios alcanzados y los representantes legales, sociedades controlantes o controladas o con interés directo en los resultados económicos o financieros, director, socio o accionista que posea participación, por cualquier título, idónea para formar la voluntad social o que ejerza una influencia dominante como consecuencia de acciones, cuotas o partes de interés poseídas.

Para el caso de sociedades sujetas al régimen de oferta pública conforme a la Ley N° 26.831 la vinculación se entenderá referida a cualquier accionista o socio que posea más del CINCO POR CIENTO (5 %) del capital social.

(Marque con una X donde corresponda)

SI	NO
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	
Vicepresidente	
Jefe de Gabinete de Ministros	
Ministro	
Autoridad con rango de Ministro en el Poder Ejecutivo Nacional	
Autoridad con rango inferior a Ministro con capacidad para decidir	

(En caso de haber marcado Ministro, Autoridad con rango de ministro en el Poder Ejecutivo Nacional o Autoridad con rango inferior a Ministro con capacidad para decidir complete los siguientes campos)

Apellidos	
Nombres	
CUIL	
Cargo	
Jurisdicción	

Tipo de vínculo

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

Tipo	Marque con una X	Información adicional	
Sociedad o comunidad		Razón Social	
		Nº CUIT	
Parentesco por consanguinidad dentro del cuarto grado y segundo de afinidad		Detalle del parentesco	
Pleito pendiente		Caratula	
		Nº expediente	
		Fuero	
		Jurisdicción	

		Juzgado	
		Secretaria	
Ser Deudor		Motivo deuda	
		Monto deuda	
Ser Acreedor		Motivo acreencia	
		Monto acreencia	
Haber recibido beneficios de importancia de parte del funcionario		Tipo de beneficio	
		Monto estimado	
Amistad pública que se manifieste por gran familiaridad y frecuencia en el trato		No es obligatorio suministrar información adicional	

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.

Declaro bajo juramento que los datos que consigno son exactos y que tomo conocimiento de la normativa vigente.

.....
Firma

.....
Aclaración de firma

.....
Lugar y fecha

FORMULARIO DEL PROGRAMA DE INTEGRIDAD

MODELO DE DECLARACIÓN JURADA SOBRE LA EXISTENCIA DE PROGRAMAS DE

INTEGRIDAD ADECUADOS

LEY N° 27.401

Datos del declarante

Razón Social

CUIT/NIT

Programa de Integridad

¿Posee un Programa de Integridad adecuado en los términos de la Ley N° 27.401?

(Marque con una X donde corresponda)

SÍ NO

*La opción "no" implica la declaración expresa de la inexistencia del Programa de Integridad, en los términos de la Ley N° 27.401.

Si su respuesta fue SÍ:

¿Su Programa fue el resultado de una evaluación de riesgos previa realizada a ese efecto?

(Marque con una X donde corresponda)

SÍ NO

¿Su Programa contiene un código de ética o de conducta, o políticas y procedimientos de integridad aplicables a todos los directores, administradores y empleados, independientemente del cargo o función ejercidos, que guíen la planificación y ejecución de sus tareas o labores de forma tal de prevenir la comisión de los delitos contemplados en la Ley N° 27.401?

(Marque con una X donde corresponda)

SÍ NO

¿Su Programa contiene reglas y procedimientos específicos para prevenir ilícitos en el ámbito de concursos y procesos licitatorios, en la ejecución de contratos administrativos o en cualquier otra interacción con el sector público?

(Marque con una X donde corresponda)

SÍ NO

¿Su Programa prevé la realización de capacitaciones periódicas sobre el Programa de Integridad a directores, administradores y empleados?

(Marque con una X donde corresponda)

SÍ NO

¿Existe algún apartado del sitio web oficial de la organización donde se consigne información sobre las principales características y elementos del Programa?

(Marque con una X donde corresponda)

SÍ NO

En caso afirmativo indique el enlace de acceso:

¿Posee folletos, catálogos u otros documentos oficiales que detallen las características del Programa?

(Marque con una X donde corresponda)

SÍ NO

¿Posee su Programa de Integridad alguno de los siguientes elementos?

(Marque con una X donde corresponda)

Elementos	SI	NO
Análisis periódico de riesgos y la consecuente adaptación del Programa de Integridad		
Apoyo visible e inequívoco al Programa de Integridad por parte de la alta dirección y gerencia		
Canales internos de denuncia de irregularidades, abiertos a terceros y adecuadamente difundidos		
Política de protección de denunciantes contra represalias		
Sistema de investigación interna que respete los derechos de los investigados e imponga penalidades efectivas a las violaciones del código de ética o conducta		
Procedimientos que comprueben la integridad y trayectoria de terceros o socios de negocios, incluyendo proveedores, distribuidores, prestadores de servicios, agentes		

e intermediarios, al momento de contratar sus servicios durante la relación comercial		
Debida diligencia durante los procesos de transformación societaria y adquisiciones, para la verificación de irregularidades, de hechos ilícitos o de la existencia de vulnerabilidades en las personas jurídicas involucradas		
Monitoreo y evaluación continua de la efectividad del Programa de Integridad		
Responsable interno a cargo del desarrollo, coordinación y supervisión del Programa de Integridad		
Otros		

En función del artículo 3° del Decreto N° 277/18, la presente declaración jurada se realiza al sólo efecto de acreditar la existencia de un Programa de Integridad conforme las previsiones de los artículos 22 y 23 de la Ley N° 27.401 como parte integrante de la oferta en la contratación.

.....

Firma

.....
Aclaración de firma

.....

Lugar y fecha

DECLARACIÓN JURADA DE HABILIDAD PARA CONTRATAR

N° CUIT:		
Denominación:		
Calle:		N°:
Piso:	Dpto.:	Tel.:
Localidad:		
Provincia:		

1. Declaro bajo juramento estar habilitado para intervenir en el presente procedimiento de selección, en los términos del Artículo 27 del Decreto N° 1.023/01.

2. Declaro bajo juramento no tener impedimento para contratar con el Estado Nacional por cuanto no me encuentro comprendido en ninguna de las siguientes causales de inhabilidad, enumeradas en el Artículo 28 del Decreto N° 1.023/01, y sus modificatorios en el Artículo 21 del Pliego de Bases y Condiciones Generales:

A) Las personas humanas o jurídicas que se encontraren sancionadas en virtud de las disposiciones previstas en los Apartados 2 y 3 del Inciso b) del Artículo 29 del Decreto 1023/01.

B) Los agentes y funcionarios del sector público nacional y las empresas en las cuales aquéllos tuvieran una participación suficiente para formar la voluntad social, de conformidad con lo establecido en la Ley de Ética Pública N° 25.188.

C) Los fallidos, concursados e interdictos, mientras no sean rehabilitados.

D) Los condenados por delitos dolosos, por un lapso igual al doble de la condena.

E) Las personas que se encontraren procesadas por delitos contra la propiedad, o contra la Administración Pública Nacional, o contra la fe pública o por delitos comprendidos en la convención interamericana contra la corrupción.

F) Las personas humanas o jurídicas que no hubieran cumplido con sus obligaciones tributarias y previsionales, de acuerdo con lo que establezca la reglamentación.

G) Las personas humanas o jurídicas que no hubieren cumplido en tiempo oportuno con las exigencias establecidas por el último párrafo del Artículo 8° de la Ley N° 24.156.

H) Los empleadores incluidos en el Registro Público de Empleadores con Sanciones Laborales (REPSAL) durante el tiempo que permanezcan en dicho registro.

3. Declaro bajo juramento que los datos consignados en el presente formulario son correctos y me comprometo a presentar la documentación que permita su verificación.

4. Declaro bajo juramento aportar en tiempo útil cuando me sea solicitada la información que requiera la Sindicatura General de la Nación (SIGEN) a los efectos de determinar el precio testigo para una contratación determinada.

5. Declaro bajo juramento conocer y aceptar todas y cada una de las cláusulas que conforman el Pliego de Bases y Condiciones, sus Notas Aclaratorias y Cuadros Anexos obligándome a respetar cada una de sus estipulaciones tanto para la presentación de la oferta cuanto para la ejecución de su eventual contratación.

7. Declaro bajo juramento no estar incurso en ninguna de las causales de inelegibilidad previstas en el Artículo 68 del Anexo del Decreto N° 1030/2016, hasta tanto se declare bajo juramento lo contrario.

Fecha:

.....
Firma del Oferente

.....
Aclaración del Oferente

Tipo y N° de documento:

Cargo:

DECLARACIÓN JURADA DE ELEGIBILIDAD

N° CUIT:		
Denominación:		
Calle:		N°:
Piso:	Dpto.:	Tel.:
Localidad:		
Provincia:		

1. DECLARO BAJO JURAMENTO NO TENER IMPEDIMENTO PARA CONTRATAR CON EL ESTADO NACIONAL POR CUANTO NO ME ENCUENTRO COMPRENDIDO EN NINGUNA DE LAS SIGUIENTES CAUSALES DE INELEGIBILIDAD, ENUMERADAS EN EL ARTÍCULO 27 DEL PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES GENERALES:

a) Pueda presumirse que el oferente es una continuación, transformación, fusión o escisión de otras empresas no habilitadas para contratar con la ADMINISTRACIÓN NACIONAL, de acuerdo a lo prescripto por el Artículo 28 del Decreto Delegado Nº 1.023/01 y sus modificatorios y complementarios, y de las controladas o controlantes de aquellas.

b) Se trate de integrantes de empresas no habilitadas para contratar con la ADMINISTRACIÓN NACIONAL, de acuerdo a lo prescripto por el Artículo 28 del Decreto Delegado Nº 1.023/01 y sus modificatorios y complementarios.

c) Cuando existan indicios que por su precisión y concordancia hicieran presumir que los oferentes han concertado o coordinado posturas en el procedimiento de selección. Se entenderá configurada esta causal de inelegibilidad, entre otros supuestos, en ofertas presentadas por cónyuges, convivientes o parientes de primer grado en línea recta ya sea por naturaleza, por técnicas de reproducción humana asistida o adopción, salvo que se pruebe lo contrario.

d) Cuando existan indicios que por su precisión y concordancia hicieran presumir que media simulación de competencia o concurrencia. Se entenderá configurada esta causal, entre otros supuestos, cuando un oferente participe en más de una oferta como integrante de un grupo, asociación o persona jurídica, o bien cuando se presente en nombre propio y como integrante de un grupo, asociación o persona jurídica.

e) Cuando existan indicios que por su precisión y concordancia hicieran presumir que media en el caso una simulación tendiente a eludir los efectos de las causales de inhabilidad para contratar con la ADMINISTRACIÓN NACIONAL, de acuerdo a lo prescripto por el Artículo 28 del Decreto Delegado Nº 1.023/01 y sus modificatorios y complementarios.

f) Cuando se haya dictado, dentro de los TRES (3) años calendario anteriores a su presentación, alguna sanción judicial o administrativa contra el oferente, por abuso de posición dominante o dumping, cualquier forma de competencia desleal o por concertar o coordinar posturas en los procedimientos de selección.

g) Cuando exhiban incumplimientos en anteriores contratos, de acuerdo a lo que se disponga en los respectivos pliegos de bases y condiciones particulares.

h) Cuando se trate de personas jurídicas condenadas, con sentencia firme recaída en el extranjero, por prácticas de soborno o cohecho transnacional en los términos de la Convención de la ORGANIZACIÓN DE COOPERACIÓN Y DE DESARROLLOECONÓMICOS (OCDE) para Combatir el Cohecho a Funcionarios Públicos Extranjeros en Transacciones Comerciales Internacionales, serán inelegibles por un lapso igual al doble de la condena.

i) Las personas humanas o jurídicas incluidas en las listas de inhabilitados del Banco Mundial y/o del Banco Interamericano de Desarrollo, a raíz de conductas o prácticas de corrupción contempladas en la Convención de la ORGANIZACIÓN DE COOPERACIÓN Y DE DESARROLLO ECONÓMICOS (OCDE) para Combatir el Cohecho a Funcionarios Públicos Extranjeros en Transacciones Comerciales Internacionales serán inelegibles mientras subsista dicha condición.

2. DECLARO BAJO JURAMENTO QUE LOS DATOS CONSIGNADOS EN EL PRESENTE FORMULARIO SON CORRECTOS Y ME COMPROMETO A PRESENTAR LA DOCUMENTACIÓN QUE PERMITA SU VERIFICACIÓN.

Fecha:

.....
Firma del Oferente

.....
Aclaración del Oferente

Tipo y N° de documento:

Cargo:

CONSTITUCIÓN DOMICILIO ESPECIAL

N° CUIT:	
Denominación:	
Calle:	N°:
Piso:	Dpto.:
Localidad:	
Provincia/Estado:	
Código Postal:	
País:	

DOMICILIO EN TERRITORIO EXTRANJERO: DECLARO BAJO JURAMENTO NO POSEER DOMICILIO O REPRESENTACIÓN LEGAL EN LA REPÚBLICA ARGENTINA.

Fecha:

.....
Firma del Oferente

.....
Aclaración del Oferente

Tipo y N° de documento:

Cargo:

Completar solo en contrataciones de tercerización de servicios

DECLARACIÓN JURADA DE CUMPLIMIENTO DEL REGIMEN DE INTEGRACIÓN DE DISCAPACITADOS	
CUIT:	
Razón social o Nombre Completo:	
El que suscribe con poder suficiente para este acto, DECLARA BAJO JURAMENTO que se obliga a ocupar a personas con discapacidad, en una proporción no inferior al CUATRO POR CIENTO (4%) de la totalidad del personal afectado a la prestación del servicio, en los procedimientos de selección que tengan por objeto la tercerización de servicios, a los fines de cumplir con la obligación establecida en el artículo 7° del Decreto N° 312 de fecha 2 de marzo de 2010.	
Lugar y Fecha:	

ANEXO IV: OFERTA

Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de Obra Pública para la construcción, conservación y explotación de la Terminal Portuaria de PUERTO NUEVO – BUENOS AIRES.

NOMBRE DEL OFERENTE:

DOMICILIO LEGAL:

OFERTA

DEDUCCIÓN EN PUNTOS PORCENTUALES A APLICAR SOBRE LAS TARIFAS SERVICIOS BÁSICOS A LAS CARGAS(TARIFAS MÁXIMAS – TB y TC– ANEXO XIII)

.....%

(Máximo 20,00%)

SON PUNTOS PORCENTUALES:

INCREMENTO EN PUNTOS PORCENTUALES A APLICAR SOBRE EL TRÁFICO MÍNIMO DE REFERENCIA DE ACUERDO A LAS ETAPAS DE DESARROLLO DE LA TERMINAL QUE ES OBJETO DE ESTA LICITACIÓN.

.....%

SON PUNTOS PORCENTUALES:

INCREMENTO EN PUNTOS PORCENTUALES A APLICAR SOBRE EL CANON DE REFERENCIA.

.....%

SON PUNTOS PORCENTUALES:

ANEXO V: MODELO DE FIANZA BANCARIA

BUENOS AIRES,

MODELO DE FIANZA BANCARIA.

SEÑORES

ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS

SOCIEDAD DEL ESTADO

PRESENTE

De nuestra consideración:

Por medio de la presente (NOMBRE DEL BANCO), con domicilio en, CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES (en adelante “EL BANCO”) a solicitud de la firma Concesionaria, con domicilio en la calle CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES (en adelante “EL SOLICITANTE”), garantiza ala ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO(en adelante “EL BENEFICIARIO”), el cumplimiento de las obligaciones que EL SOLICITANTE adquiera en virtud del Contrato de Concesión de fecha en lo referente a la presentación de los servicios a cargo de EL SOLICITANTE, incluyendo el pago de los conceptos incluidos en el Artículo 61 y cualquier otro que se establezca en el futuro (o el texto que corresponda según el Artículo 30), conforme lo previsto en el Pliego General de la “Licitación Pública Nacional e Internacional para la Concesión de Obra Pública para la Construcción, Conservación y Explotación de la Terminal Portuaria de Puerto Nuevo – Buenos Aires” (en adelante “EL CONTRATO), hasta la suma global y máxima de (en adelante “EL MONTO GARANTIZADO”).

A tal efecto, EL BANCO se constituye en fiador liso, llano y principal pagador, con renuncia a los beneficios de división y excusión (Art. 2012, 2013 y 2024 del Código Civil), conforme lo dispuesto en el Artículo 480 del Código de Comercio, de las obligaciones contraídas por EL SOLICITANTE en EL CONTRATO. EL BANCO no exigirá a EL BENEFICIARIO la interpelación judicial prevista en el último párrafo del Artículo 480 del Código de Comercio.

La presente es fianza irrevocable, incondicional y pagadera a EL BENEFICIARIO a su solo requerimiento, en el domicilio arriba indicado, contra recepción de una carta fehaciente suscripta por EL BENEFICIARIO (en adelante “EL REQUERIMIENTO DE PAGO”).

EL BANCO abonará los montos debidos a EL BENEFICIARIO ante EL REQUERIMIENTO DE PAGO sin necesidad de verificar que exista incumplimiento de las Obligaciones Garantizadas ni verificar ningún otro documento de hecho.

El monto de esta Garantía será pagado a EL BENEFICIARIO a los TRES (3) días hábiles bancarios de recibido por EL BANCO el requerimiento por un medio fehaciente de pago debidamente suscripto por un representante de EL BENEFICIARIO acreditándose en la cuenta bancaria que EL BENEFICIARIO indique.

Esta Garantía tendrá vigencia desde el día hasta el día, fecha en la cual caducará de pleno derecho, en todos sus efectos legales, perdiendo su valor jurídico. En consecuencia, EL BANCO podrá darla de baja como vencida y nula, sin que afecte en modo alguno la devolución o no del documento original en que se instrumentó la garantía.

Esta fianza y los derechos y obligaciones emergentes de la misma serán analizados, interpretados y juzgados por las leyes de la REPÚBLICA ARGENTINA; a todos los efectos legales derivados del presente, las partes se someten a la Jurisdicción y competencia de los Tribunales Federales en lo Comercial de la CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES, renunciando a cualquier otro fuero o jurisdicción que pudiera corresponderle.

Saludamos a Uds. muy atentamente.

ANEXO VI: INFORMES PERIÓDICOS

1. ÁREA INGENIERÍA, INFRAESTRUCTURA, SEGURIDAD Y MEDIO AMBIENTE:

La totalidad de los planos y *layouts* solicitados deben proveerse en papel y en archivo digital (dwg).

Anualmente (al comienzo de cada ejercicio):

1. *Layout* operativo actualizado de la Terminal, representando la totalidad de la situación actual en planta. Indicación detallada de inmuebles existentes, construcciones transitorias, delimitaciones a la fecha, disposición de la estiba, sentidos de circulación, etc.
2. *Layout* de pavimentos (indicación en planta y detalle de paquetes estructurales en cada caso).
3. Planos de instalaciones: Agua potable, desagües pluviales, instalación eléctrica. Red contra incendio, provisión de agua a buques, instalación de gas, de evacuación, ubicación de instalaciones de recepción de residuos, etc.
4. Plan de mantenimiento preventivo para el año en curso. Detalle de cada tarea y diagrama de barras o plan de trabajos. Plan de mantenimiento de equipos detallado.
5. Plan de inversiones previstas para el presente año. Desglosando infraestructura y equipos, para su comprensión. No se aceptarán montos globales.
6. Listado actualizado de los equipos que operan en la Terminal.
7. Informe anual de control de las balanzas de pesaje de camiones: El mismo se efectúa anualmente por intermedio del INTI (Instituto Argentino de Tecnología Industrial), emitiendo dicha entidad el Certificado de Verificación Periódica. Las mediciones de rigor se basan en el cumplimiento de la Reglamentación Metrológica y Técnica N° 2307/80, comprendiendo el cumplimiento de los siguientes incisos: 9: Errores de indicación, 11.1.1: Desvíos entre resultados, 13.4.2.1: Excentricidad, 14.2.1: Fidelidad, 14.2.2.1.2: Movilidad, A.3.2.2: Efecto máximo del dispositivo de puesta a cero.
8. Convalidación anual del plan de contingencias del espejo de agua y tierra (Ordenanza PNA 8/1998 y 4/2014), programa de gestión integral de residuos (Res. AGPSE 23/2011), estudios e informes de emergencias en medio ambiente, informe de accidentes profesionales, seguridad civil, patrimonial e

incendios, si correspondiere, informe de simulacros, prácticas de incendio, derrames, etc. Convalidación de habilitación de muelles (Ordenanza PNA 5/2001), certificado de revalidación de PBIP, certificado de inscripción de agencia privada de vigilancia, declaración de cumplimiento de instalaciones portuarias.

9. Podrá solicitarse oportunamente, toda aquella documentación técnica que se considere útil para la AGPSE. Asimismo, toda la información mencionada precedentemente deberá estar refrendada por profesional competente.

10. Cálculos de capacidad de la terminal (por ingreso y egreso terrestre, plazoleta y muelle, como mínimo, lo que podrá ser corregido por AGPSE) y de nivel de actividad del ejercicio próximo pasado y el previsto para el próximo.

Mensualmente:

1. Cuadro resumen de tareas de mantenimiento correctivo y preventivo refrendada por profesional. Exhaustividad a requerimiento de AGPSE.
2. Remisión de los índices operativos que sean requeridos oportunamente.

Semestralmente:

1. Estudio e informe de verticalidad de muros.
2. Lectura de piezómetros e informe de medición.

Eventualmente:

Estudios previos, de factibilidad, memorias de cálculo de estructuras / instalaciones, de suelos, y toda otra documentación técnica. Exhaustividad a criterio de AGPSE. Toda la documentación técnica deberá ser presentada previamente ante la AGPSE para su aprobación.

Información en línea, referente a interrupciones operativas por condiciones hidrometeorológicas adversas.

Información hidrometeorológica general cuando AGPSE lo disponga y acceso online a los datos de la estación y sensores mencionados en el Pliego.

2. ÁREA COMERCIAL:

Anualmente:

Reglamento operativo y tarifario.

Mensualmente: (*)

Cantidad y tipo de contenedores de tráfico de importación, exportación, transbordo, removido, tránsito, origen – destino, lleno – vacío.

Asimismo, se deberá remitir tiempos de estadía (por días) de los contenedores clasificados como importación, exportación, tránsito, transbordo, removidos, de 40' y 20', llenos-vacíos, refrigerados, cargas peligrosas (grado de IMO), y el número efectivo de contenedores inspeccionados.

Actividad de muelle, con el siguiente detalle:

Buque, horario de amarre y desamarre, de inicio y culminación de operaciones de carga y descarga, cantidad de contenedores movidos (cargados, descargados, remociones a bordo y a muelle), TPR (*Terminal Performance Report*) y *cut off*. Se deberá asimismo presentar las incidencias acaecidas durante el servicio.

Semanalmente: (*)

1. Remisión vía correo electrónico de facturación semanal.

Eventualmente:

Informar inmediatamente cualquier anomalía o inconveniente que genere interrupciones en el servicio. Análogamente cuando se produzcan cambios en el tarifario y reglamento operativo vigentes.

3. ÁREA ADMINISTRATIVA:

Anualmente:

1. Estado contables (activo, pasivo y patrimonio neto, estado de resultados desagregado por cuentas. Memoria, información complementaria, informe de la comisión fiscalizadora e informe de los

auditores certificados por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas antes del 30 de Mayo del siguiente año).

2. Detalle de deudas contraídas por la Terminal incluyendo sus aspectos técnicos, operativos y económicos, acreedores, destino y aplicación de dichos fondos, moneda, tasa de interés, cronograma de amortización y pagos.
3. Índices económico-financieros.
4. Índice de deuda financiera consolidada sobre el EBIDTA.

Obligaciones previsionales:

Remisión del F931 AFIP y su respectiva transferencia bancaria certificada verificando el número de empleados en nómina, servicios eventuales y contratados, aportes y contribuciones al Régimen nacional de Seguridad Social. Régimen Nacional de Obras Sociales, Vales alimentarios, y/o cajas de alimentos, y ART.

Facturación: Verificación de facturas emitidas con el Libro Subdiario IVA Ventas.

4. ÁREA SISTEMAS: (*)

La información solicitada a las terminales interactúa con plataformas y sistemas que operan en línea (caso PCS e-PuertoBUE y sistema de *Gates*, Turnos y Facturas) estos datos son proporcionados en tiempo real con un esquema 24x7x365.

1. Ingreso y Movimiento de Buques dentro del recinto portuario (*Port Community System*)

Para el Ingreso de Buque (proceso e-documental OB1) asignación electrónica de muelle.

Para operaciones en terminal (proceso e-documental OB2) Movimientos y operaciones.

2 Turnos en Terminal y movimiento en *Gates*

Refiere a la coordinación de ingreso a la Terminal para el transporte de contenedores.

3 Comprobantes

Se solicita el detalle de Facturas A y B, Notas de crédito A y B y los ítems facturados para realizar control de facturación y tarifas aplicadas a cada comprobante.

Tarifario

Revisión de ítems del tarifario de la terminal, con la finalidad de controlar por parte del Área Comercial, si ha sido o no autorizado por la AGPSE.

Toda la información indicada en el presente Anexo, podrá ser canalizada a través de los medios electrónicos que la AGPSE disponga al efecto.-

(*) En todos los casos que se solicite nueva información relativa a procesos logísticos, documentales o intercambio electrónico de datos, los mismos deberán contemplar todo lo relativo al Anexo VII Intercambio de Información Electrónica.

ANEXO VII: INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN ELECTRÓNICA (*PORT COMMUNITY SYSTEM*/OTROS SISTEMAS)

1. Objetivos

Los principales factores de competitividad portuaria contemplan diversos factores, ellos son:

- Situación Geográfica;
- Infraestructura /Infoestructura;
- Comunicaciones;
- Seguridad;
- Costos;
- Servicios portuarios;
- Agilidad del paso de la mercadería en tránsito;
- Coordinación logística.

El intercambio de información entre el puerto, organismos públicos y actores privados juega un papel preponderante en varios de los factores antes mencionados.

El planteamiento es considerar a la comunidad portuaria como una gran organización virtual, es decir con vínculos comerciales realizando operaciones de comercio internacional bajo el esquema *e-business* que brinda la utilización de mensajes electrónicos que se distribuyen gracias a plataformas tecnológicas tal como los PCS (*Port Community System*).

Por lo tanto, en este anexo se describirán las metodologías y tecnologías a utilizar durante el período de concesión de las terminales portuarias.

2. Alcance y campo de aplicación

El procedimiento aplicará al tráfico de buques, barcasas y otros artefactos navales, contenedores llenos o vacíos que se embarquen o desembarquen en el Puerto Buenos Aires, así como también aquellos contenedores que se carguen o descarguen en camión o tren y operen dentro del Puerto Buenos Aires.

De igual manera aplicará para aquellas mercaderías de importación o exportación que tengan otro tipo de embalaje (pallets, bultos, barriles, otros).

El operador deberá mantener disponibilidad permanente de la información, tal como lo especifica en el punto 4 del Anexo VI del presente Pliego.

3. Formato de la Información

El formato utilizado para el intercambio documental electrónico (mensajes) será EDI/XML/JSON y el mismo estará siempre ceñido a los estándares internacionales, como UN/CEFACT, o los que se encuentren establecidos dentro del sistema PCS del Puerto de Buenos Aires o a cualquier otro que este establezca.

4. Intercambio documental / mensajería electrónica

Será realizado a través de la plataforma de intercambio documental o por el PCS de la Administración General de Puertos SE.

La misma posee tecnología abierta para integrar y añadir valor en los niveles requeridos por los actores o el escenario de negocios actual.

Las terminales deberán arbitrar los medios necesarios para realizar el intercambio de información con el PCS u otros sistemas de información.

En aquellos intercambios de datos en los que el PCS actúe como canal de transmisión electrónica entre los actores de la comunidad portuaria y las terminales, no se podrá utilizar un canal alternativo de comunicación electrónico o en papel, a menos que sea por casos de fuerza mayor, como por ejemplo la caída del sistema PCS que impidiera la recepción de los datos necesarios para la operación.

Las formas de realizar el envío/recepción de información se podrán administrar por tecnologías API REST y, en casos excepcionales o puntuales donde el volumen de datos no suponga un obstáculo en el proceso, por página WEB.

A futuro podrán utilizarse otras tecnologías emergentes y estandarizadas con la finalidad de optimizar las comunicaciones de mensajería, brindar mayor seguridad, trazabilidad o lo que fuere oportuno.

5. Seguridad en el transporte de datos y confidencialidad de la información

Se adoptarán medidas necesarias para garantizar la integridad, confiabilidad, confidencialidad y disponibilidad de los datos transmitidos mediante acciones que eviten su alteración, pérdida en la transmisión y acceso no autorizado.

La comunicación se realizará con encriptación SSL en 128 o 256 bits, provistas por un certificado digital.

Respecto del tratamiento de datos, los mismos se regirán de acuerdo a la Ley argentina 25.326 donde se estipulan las disposiciones y principios generales relativos a la protección de datos personales, derechos de los titulares de datos, usuarios y responsables de archivos digitales, registros y bases de datos.

6. Plazos de presentación de la Información

Los mensajes, la frecuencia y el tipo de información a intercambiar serán determinados por la AGPSE.

De acuerdo al tipo o la necesidad de contar con la información los mensajes deberán emitirse en tiempo real.

Excepcionalmente, cuando las terminales de carga no puedan generar o enviar los mensajes electrónicos en un determinado período de tiempo, se deberán procesar todos los mensajes pendientes de envío al momento de restablecer el vínculo de comunicaciones.

Para los casos de contingencia, se establecerán protocolos de emergencia de acuerdo a cada uno de los procesos administrativos.

Nuevos Procesos Documentales

Durante la vigencia de la concesión, la AGPSE y/o los actores que intervienen en las actividades logísticas por mediación de la AGPSE, podrán solicitar la incorporación de nuevos procesos documentales y de intercambio de información, siendo de carácter obligatorio para el CDT, brindar disponibilidad de la información conectándose a los diversos sistemas que hoy o a futuro pudiera utilizar la AGPSE.

7. Suscripción a los acuerdos y contratos con el PCS y otros sistemas

Las terminales deberán suscribirse a los acuerdos y contratos para el uso del PCS y otros sistemas que determine la AGPSE para el intercambio de información electrónica, y atender a las condiciones y niveles de servicio establecidos en los mismos.

ANEXO VIII: CONSIDERACIONES SOCIO AMBIENTALES

ARTÍCULO 1°.- RESPONSABILIDAD AMBIENTAL.

El CDT, desde la fecha del inicio de Tenencia de la Terminal, será responsable ante todas las autoridades nacionales e internacionales competentes y ante el CONCEDENTE y la AGPSE por cualquier daño ambiental que se pueda producir de forma directa o indirecta por su propia actividad. Es responsabilidad del CDT prevenir, minimizar y mitigar tales riesgos. Además, deberá proceder, ante la detección de posibles infracciones a la normativa vigente, a notificar dicha circunstancia inmediatamente a AGPSE y a las autoridades competentes.

El CDT deberá cumplir la normativa ambiental aplicable en cada momento.

El CDT será solidariamente responsable junto a sus subcontratistas por el cumplimiento de la normativa ambiental nacional vigente aplicable a las actividades de construcción y operación de la Terminal Concesionada. La contratación de pólizas de seguro no excluye la responsabilidad del CDT.

La implementación de las especificaciones y/o medidas ambientales correspondientes a la Construcción y Operación de las Obras de la Terminal a cargo del CDT serán asumidas íntegramente por el CDT.

ARTICULO 2°.-PASIVOS AMBIENTALES.

El CDT será responsable de los pasivos o daños ambientales que se pudieran generar a partir de cada Acta de Tenencia, aún cuando las consecuencias se manifiesten con posterioridad a la finalización de la presente concesión.

A partir del inicio de tenencia de la Concesión, el CDT será responsable de la contaminación y/o impactos ambientales que puedan generarse fuera del área de la Terminal, siempre y cuando se demuestre que el daño se hubiere originado en el área de la Terminal, y que dicho daño ambiental sea imputable directa o indirectamente al CDT.

La AGPSE no será responsable por los pasivos ambientales generados a partir de la fecha del inicio de la Concesión en general, o de las actas de tenencia parciales en particular.

ARTÍCULO 3°.- ESTUDIOS AMBIENTALES.

El CDT deberá realizar los estudios ambientales necesarios para identificar y evaluar posibles pasivos ambientales, los cuales formarán parte de la línea de base ambiental. Dichos estudios deberán ser presentados a la AGPSE dentro de los SESENTA (60) días corridos contados a partir del inicio de la Concesión. Asimismo, el CDT deberá presentar a la culminación de la Concesión un estudio en que se manifieste la existencia o no de pasivos ambientales.

El CDT presentará dentro de un plazo de CIENTO OCHENTA (180) días corridos de la fecha del inicio de la Concesión, un Plan de Gestión Ambiental (PGA) correspondiente a la operación de la Terminal, que remitirá a la AGPSE para su visado. Este documento deberá describir las características de las actividades y operaciones de la Terminal. Deberá proporcionar antecedentes fundados para identificar, interpretar y determinar los impactos ambientales y describir las acciones que ejecutará el CDT para prevenir, minimizar y mitigar los efectos significativamente adversos. Se establecerán los puntos de medidas o valores de referencia de calidad del aire, del suelo y del agua. Deberá incluir programas de monitoreo ambiental y planes de contingencia para casos de emergencias. El CDT deberá presentar a la AGPSE todos los informes ambientales que efectúe correspondientes al PGA.

Ante la realización de un proyecto constructivo, el CDT deberá acompañarlo con el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental de la Obra y el PGA correspondiente. El Estudio de Impacto Ambiental y su PGA deberá ser visado por la AGPSE y aprobado por la autoridad competente en la materia previo a su ejecución.

Los Estudios Ambientales deberán ser elaborados por un prestador de servicios ambientales debidamente inscripto en los registros ambientales correspondientes conforme la normativa vigente.

ARTÍCULO 4°.- GESTIÓN SOCIO AMBIENTAL.

El CDT deberá cumplir con las normas legales referidas a la gestión de residuos, de emisiones gaseosa y efluentes líquidos, manejo de mercancías peligrosas, uso de agua, emisión de ruido, calidad de agua, calidad de aire, calidad de suelo, almacenamiento, manipulación y consumo de hidrocarburos, manipulación de productos químicos, capacitaciones, comunicación con los grupos de interés, entre otros aspectos socio ambientales regulados por las leyes aplicables.

a) GESTIÓN DE RESIDUOS.-

El CDT será responsable de gestionar a su exclusivo cargo todos los residuos generados en la Terminal en cumplimiento con toda la normativa nacional vigente y la que dicte AGPSE en materia de generación, transporte, tratamiento y disposición final de residuos (sólidos, semisólidos, líquidos, gaseosos). A los fines de gestionar adecuadamente los efluentes líquidos deberá contar con las instalaciones adecuadas para tal fin.

b) GESTIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.-

El CDT deberá cumplir con la legislación vigente respecto del transporte, almacenaje, manipuleo y segregación de mercancías peligrosas. El almacenaje de mercancías peligrosas deberá respetar las compatibilidades de acuerdo a la peligrosidad de cada carga. En particular, el CDT deberá almacenar, en las condiciones que correspondan, las mercancías peligrosas de acuerdo a la normativa que dicte al efecto AGPSE y/o la autoridad competente.

El CDT deberá presentar a AGPSE sus Planes de Contingencia para asumir acciones preventivas y correctivas inmediatas en materia de contaminación, derrame o daño ambiental ocasionado por cargas peligrosas.

c) PLAN DE CONTINGENCIAS Y LIMPIEZA DE SOBRENADANTES EN EL ESPEJO DE AGUA.-

El CDT deberá confeccionar, implementar y mantener vigente durante todo el tiempo de la concesión y sus eventuales prórrogas el Plan de Emergencias de Derrame de Sustancias Contaminantes de la Terminal Concesionada contribuyente al Plan Nacional de Contingencias (PLANACON) conforme establece el Anexo 19 de la Ordenanza 8/98 DPMA Tomo 6 de la Prefectura Naval Argentina en el marco del Sistema Nacional de Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas y Sustancias Potencialmente Peligrosas (Ley N° 22.190 y normativa complementaria).

El CDT deberá mantener limpio el espejo de agua comprendido entre los espigones incluidos en el área concedida, libre de residuos y de todo elemento flotante sobrenadante y de derrames.

Dicho plan deberá ser presentado a la AGPSE y aprobado por la autoridad competente correspondiente.

d) ATENCIÓN DE CONTINGENCIAS EN TIERRA.-

El CDT deberá cumplimentar lo establecido por la Ordenanza 4/2014, (DPAM) Tomo 6 “RÉGIMEN PARA LA PROTECCIÓN AMBIENTAL” que se requiere para cobertura en tierra.

e) RESPONSABILIDAD SOCIAL

El CDT deberá presentar su estrategia de Responsabilidad Social en las tareas de construcción y operación. La misma deberá tener en consideración los temas de agenda internacional de referencia, y el contenido resultante del proceso de participación ciudadana de la AGPSE.

ARTÍCULO 5°.- INFORMES AMBIENTALES.

Durante la ejecución de las obras y operación de la terminal el CDT deberá emitir informes ambientales de acuerdo con lo previsto en los Artículos 3° y 4° (Estudio de Impacto Ambiental de Obra y PGA y sus Planes de Contingencias) del presente Anexo. Asimismo, durante la operación, AGPSE solicitará documentación e informes necesarios caso a caso conforme las inspecciones que realice contempladas en el Artículo 6°.

Además, ante la ocurrencia de un siniestro, y en un plazo de SETENTA Y DOS (72) horas, el CDT deberá presentar ante la AGPSE un informe ambiental del mismo, debiéndose ajustar a lo establecido en los artículos mencionados en el párrafo precedente.-

ARTÍCULO 6°.- INSPECCIONES AMBIENTALES.

El CDT tendrá la obligación de autorizar el ingreso a la totalidad de las instalaciones, lugares de trabajo y todo otro lugar o zona que se encuentre a cargo o bajo responsabilidad de la Terminal concesionada y permitir la realización de inspecciones ambientales por parte de personal de la AGPSE y cualquier otro Organismo competente, debiendo facilitar la información y documentación que dicho personal le requiera.

ARTÍCULO 7°.- CERTIFICACIONES.

El CDT deberá implementar un sistema de gestión en las áreas Ambiente y Energía, de acuerdo a estándares reconocidos internacionalmente. Dicho sistema deberá ser certificado por una entidad debidamente acreditada.

El CDT deberá obtener estas certificaciones dentro de un plazo máximo de CUARENTA Y OCHO (48) meses de la fecha del inicio de Tenencia del CDT.

ANEXO IX:PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

ARTÍCULO 1°.- OBJETO.

El presente anexo tiene por objeto proporcionar una descripción de las principales obligaciones que, en materia de prevención de riesgos laborales, corresponden al CDT, sin carácter limitativo ni excluyente y sin perjuicio de lo dispuesto por la normativa reguladora, en especial por la Ley Nacional de Higiene y Seguridad en el Trabajo N° 19.587 y su Decreto Reglamentario N° 351/79, y sus normas complementarias, así como demás disposiciones que la modifiquen o sustituyan en el futuro.

ARTÍCULO 2°.- SEGURIDAD E HIGIENE LABORAL.

El CDT será responsable de implementar todas las medidas necesarias para prevenir los accidentes y enfermedades profesionales dentro del ámbito de trabajo. Deberá asimismo desarrollar las actividades laborales dentro de un marco de adecuadas Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (CyMAT) para que de esta forma se brinde la protección necesaria a los trabajadores propios y de terceros contratados, así como también a terceros externos a la relación contractual pero que pudieran verse afectados por los trabajos desarrollados en la Terminal.

En materia de higiene y seguridad el CDT es el principal y directo responsable del cumplimiento de los requisitos y deberes. En consecuencia, están a su cargo las acciones y la provisión de los recursos materiales y humanos que permitan la creación y mantenimiento de las condiciones favorables de medio ambiente y de trabajo destinados a asegurar la protección física y mental y el bienestar de los trabajadores. Además, estará bajo su responsabilidad la reducción de la siniestralidad laboral mediante la prevención de los riesgos derivados del trabajo y de la capacitación específica producida por su propia actividad.

El CDT es responsable ante las autoridades competentes por los espacios terrestre, acuático y aéreo de la terminal, debiendo ante la detección de hecho calificados como posibles infracciones a la normativa vigente, proceder a notificar a la AGPSE y a las autoridades competentes en materia de Seguridad e Higiene Laboral.

ARTÍCULO 3°.- MARCO DE APLICACIÓN.

El CDT deberá cumplir con toda la normativa nacional vigente y la que dicte la AGPSE en materia de Seguridad e Higiene del Trabajo que le sea de aplicación. Entre otras:

- Ley Nacional de Higiene y Seguridad en el Trabajo N° 19.587 y su Decreto 351/79 con sus Resoluciones Complementarias.
- Decreto para la Industria de la Construcción 911/96 y Resoluciones Complementarias.
- Ley Nacional de Riesgo de Trabajo N° 24.557 y sus Resoluciones Complementarias.
- Ley Nacional de Contrato de Trabajo N° 20.744/76 y sus Resoluciones Complementarias.
- Reglamento tipo de Seguridad en los Establecimientos Industriales para guía de los Gobiernos y la Industria (OIT).

El CDT deberá dar cumplimiento a todas las resoluciones, decretos y normativas extendidas por la Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT) y AGPSE en la materia.

El CDT es la responsable de garantizar que el personal cumpla tanto con las disposiciones legales generales como con la normativa de seguridad específica de la AGPSE.

ARTÍCULO 4°.- OBLIGACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD E HIGIENE DEL CONCESIONARIO.

El CDT deberá reducir la siniestralidad laboral a través de la prevención de los riesgos derivados del trabajo; reparar los daños derivados de accidentes de trabajo y de enfermedades profesionales, incluyendo la rehabilitación del trabajador damnificado; promover la recalificación y la recolocación de los trabajadores damnificados; promover la negociación colectiva laboral para la mejora de las medidas de prevención y de las prestaciones reparadoras como lo indica la Ley Nacional de Riesgo de Trabajo.

El CDT deberá tener Asegurado al personal contra los riesgos de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales con Certificado de Cobertura de la ART, conteniendo: Apellido, Nombre y N° de CUIL. Dicho certificado deberá incluir el período de vigencia.

ARTÍCULO 5°.- GESTIÓN DE LA SEGURIDAD E HIGIENE LABORAL.

a) ASPECTOS GENÉRICOS.-

Los Riesgos para el Trabajo se registrarán por la normativa vigente de la Ley de Riesgo del Trabajo (LRT) en lo que hace referencia a la reparación de los daños derivados del trabajo y sus normas reglamentarias.

Dando cumplimiento a la legislación vigente relacionada con la Ley de Riesgos del Trabajo (LRT), el CDT dará fiel cumplimiento de la protección frente a los riesgos laborales, debiendo garantizar los derechos, la seguridad y la salud de todos los trabajadores.

El CDT tendrá a su cargo la prevención de riesgos laborales en el conjunto de sus actividades y decisiones, tanto en los procesos técnicos, en la organización del trabajo y en las condiciones en la que éste se preste, como en todos los niveles de la línea jerárquica (atribución a todos ellos y asunción por estos, de incluir la prevención de riesgos laborales en cualquier actividad que realicen u ordenen, así como en todas las decisiones que adopten).

b) EVALUACIÓN INICIAL Y PERIÓDICA DE LOS RIESGOS.-

El CDT deberá realizar la evaluación inicial y periódica de exámenes médicos incluidos en el sistema de riesgos de trabajo, para realizar los relevamientos de riesgos del trabajo correspondientes, con el fin de efectuar los exámenes médicos periódicos según el riesgo al que estén expuestos los trabajadores, de acuerdo con el Artículo 3° de la Resolución SRT 37/2010. Asimismo, el CDT deberá realizar los estudios médicos previos al cambio de su puesto laboral, con posterioridad a una ausencia prolongada y, previa a la terminación de una relación laboral o de egreso.

c) PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE LA ACTIVIDAD PREVENTIVA.-

El CDT deberá realizar evaluaciones con el fin de minimizar y controlar debidamente los riesgos que no han podido ser eliminados, estableciendo las medidas preventivas pertinentes y las prioridades de actuación en función de las consecuencias que tendría su materialización y de la probabilidad de que se produjeran.

La evaluación de riesgos es una actividad que debe ser realizada por personal debidamente calificado y su procedimiento de actuación debe ser consultado con los representantes de los trabajadores.

d) MODELO ORGANIZATIVO.-

El CDT deberá optar e implementar una de las modalidades de organización de los recursos para la actividad preventiva, de acuerdo con la Ley Nacional de Riesgos de Trabajo.

e) INFORMACIÓN.-

El CDT es responsable de garantizar que todo el personal y los trabajadores reciban de forma comprensible, toda información o política y norma establecida por la Concesionaria en materia de Seguridad e Higiene y Medio Ambiente.

f) FORMACIÓN.-

El CDT es responsable de adoptar las medidas necesarias para garantizar que los trabajadores reciban la capacitación en materia preventiva, teórica y práctica según lo establecido en la Ley Nacional de Higiene y Seguridad en el Trabajo.

El CDT se encuentra obligado a capacitar a su personal en prevención de enfermedades profesionales y de accidentes del trabajo de acuerdo a las características y riesgos propios, generales y específicos de las tareas que desempeña en la Terminal.

La capacitación del personal deberá efectuarse por medio de conferencias, cursos, seminarios, clases, y se complementará con material educativo gráfico, medios audiovisuales, avisos y carteles que indiquen medidas de Higiene y Seguridad.

El CDT deberá contar con un programa anual de capacitación para los distintos niveles, los cuales deberán ser presentados a la autoridad competente, a su solicitud.

g) CONSULTA Y PARTICIPACIÓN.-

El CDT deberá consultar a sus trabajadores en la adopción de decisiones que afecten a cuestiones de seguridad y salud en el trabajo, de acuerdo a lo establecido en la Ley Nacional de Riesgos de Trabajo.

El CDT garantizará el derecho de los trabajadores a participar y disponer de representación en cuestiones relacionadas con la prevención de riesgos laborales.

h) VIGILANCIA DE LA SALUD.-

El CDT garantizará a través de los Servicios de Medicina del Trabajo, Higiene y Seguridad una política en relación con los riesgos de las respectivas tareas, operaciones del trabajo, primeros auxilios, prevención de la salud y de las enfermedades profesionales.

i) MEDIDAS DE EMERGENCIA.-

El CDT deberá considerar los planes y medidas de acción ante emergencias en todas las posibles situaciones identificadas, contemplando las acciones de primeros auxilios, lucha contra incendio y evacuación de las personas, entre otras.

El CDT tendrá a cargo elaborar y mantener un plan de contingencia y emergencia que deberá contener las instrucciones y medidas de coordinación necesarias para garantizar una rápida y segura evacuación de las personas. Dicho Plan deberá ser facilitado a todas las personas ajenas a los trabajos de la Terminal.

El Plan será presentado ante la AGPSE para su conocimiento, y posterior aprobación por la autoridad competente en la materia. Dicho plan deberá contener, como mínimo, definición de alcance, objetivos y criterios, identificación de los riesgos, estructura para la atención de emergencias, conformación de brigadas y los procedimientos de evacuación para las mismas.

Asimismo, este plan deberá ser sometido a auditorías por segundas o terceras partes y simulaciones periódicas con presencia de observadores independientes, especializados en la materia

Se deberá además, instalar en los distintos sectores los planos de evacuación correspondientes en cumplimiento con la normativa vigente de la materia.

El CDT deberá contar con su propia Brigada de Primera Intervención, la cual deberá estar debidamente capacitada con el fin de dar una primera intervención en caso de incendio y emergencias, evacuando a los trabajadores y terceros en forma segura.

El CDT realizará periódicamente, cada SEIS (6) meses, simulacros de evacuación, y en ese contexto, la Brigada de Primera Intervención deberá realizar prácticas de lucha contra incendio.

j) RIESGO GRAVE E INMINENTE.-

En aquellos casos en los que se aprecie que los trabajadores de la empresa concesionaria estén o puedan estar expuestos a un riesgo grave e inminente en ocasión de su trabajo, el CDT cumplirá con su obligación de informar, dar instrucciones, adoptar medidas al respecto y disponer las medidas organizativas y de comunicación necesarias.

k) GESTIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES.-

El CDT estará obligado a notificar a sus empleados acerca de la Aseguradora de Riesgos del Trabajo (ART) a la que se encuentren afiliados.

En caso de accidentes y enfermedades profesionales deberán efectuar la denuncia correspondiente ante la ART.

El CDT cumplirá con las normas de higiene y seguridad, teniendo un plan de mejora y un plan de registro de siniestralidad, debiendo investigar y detectar las causas de los hechos de accidentes o incidentes.

El CDT deberá notificar a su vez a la AGPSE acerca de los incidentes y/o accidentes ocasionados en el predio.

ARTÍCULO 6°.- INSPECCIONES EN SEGURIDAD E HIGIENE LABORAL.

El CDT tendrá la obligación de autorizar el ingreso a la totalidad de las instalaciones, lugares de trabajo, como todo lugar o zona a cargo de la Terminal, debiendo permitir la realización de inspecciones en materia de seguridad e higiene, y facilitar la información y documentación que se requiera por parte de personal de la AGPSE.

ARTÍCULO 7°.- LOCALES DE EXPENDIO DE COMIDAS.

Los locales de expendio de comidas deberán contar con la habilitación del ente regulador correspondiente.

ARTÍCULO 8°.- CONTROL DE ACCESO.

El CDT asumirá el control del ingreso y egreso de personas, mercaderías y vehículos a la Terminal. A tal fin, programará adecuadamente estos movimientos evitando originar interferencias en la circulación vehicular externa; dando cumplimiento a la Normativa vigente, Ley Nacional de Tránsito N° 24.449.

Se deberá dar cumplimiento a toda la normativa nacional vigente y la que dicte la Prefectura Naval Argentina y la AGPSE en materia de Protección Portuaria.

El CDT elaborará un documento informativo que incluirá las normas a seguir por personas y vehículos en el interior de la terminal, informando de los riesgos existentes y de las actuaciones en caso de emergencia. Este documento se entregará a la entrada de la terminal.

ARTÍCULO 9°.- CIRCULACIÓN VEHICULAR Y ESTACIONAMIENTO.

El CDT deberá, dentro de la Terminal, organizar la circulación vehicular y peatonal con la señalización adecuada. A tal fin presentará el plan pertinente que deberá actualizarse cuando las circunstancias lo ameriten o bajo requerimiento de la AGPSE.

ARTÍCULO 10°.- CERTIFICACIÓN DE INSTALACIÓN PORTUARIA Y ACREDITACIONES.

El CDT deberá obtener y mantener la certificación como Instalación Portuaria y sus respectivas actualizaciones como se estipula en el Código PBIP ante la Prefectura Naval Argentina; y cualquier otro tipo de certificación que se requiera en materia de seguridad de las cargas e instalaciones. Conforme ello, deberá presentar ante la AGPSE las constancias pertinentes de los trámites de habilitación correspondientes, como también la información de la convalidación anual que debe efectuarse de acuerdo a la normativa vigente.

Asimismo, el CDT deberá enviar los datos, (adjuntando copia de las habilitaciones correspondientes) de los Oficiales de Protección de las Instalaciones Portuarias que estarán ejerciendo las tareas de protección. En caso de modificación, cambios, y/o renovaciones deberán poner en conocimiento de ello a la AGPSE; dejando establecido también los datos de contacto de los mismos.

Deberá dar cumplimiento a lo establecido en la Ordenanza Marítima 01/94, Decreto N° 1002/99, Ordenanza Marítima N° 06/03, con el Código PBIP, ello sin perjuicio de los requisitos que en futuro la AGPSE considere pertinentes atender.

ARTÍCULO 11°.- INSPECCIONES EN SEGURIDAD PORTUARIA.

El CDT tendrá la obligación de autorizar el ingreso a la totalidad de las instalaciones, lugares de trabajo, como todo lugar o zona a cargo de la Terminal, debiendo permitir la realización de inspecciones en materia de seguridad portuaria, y facilitar la información y documentación que se requiera por parte de personal de la AGPSE.

Además el CDT deberá permitir el ingreso de todos aquellos vehículos que AGPSE disponga.

ARTÍCULO 12.- CERTIFICACIONES.

El CDT deberá implementar un sistema de gestión en las áreas de seguridad, salud, higiene laboral y seguridad en la cadena de suministros, de acuerdo a estándares reconocidos internacionalmente.

Dichos sistemas deberán ser certificados por una entidad debidamente acreditada. El CDT deberá obtener estas certificaciones dentro de un plazo máximo de CUARENTA Y OCHO (48) meses de la fecha del inicio de Tenencia del CDT.

ANEXO X: RÉGIMEN PUNITORIO.

1. INFRACCIÓN

La infracción es la acción u omisión por parte del CDT que implique uno o varios incumplimientos de lo establecido en el presente Pliego de Condiciones Generales de la Concesión y sus anexos, así como las reglamentaciones, disposiciones, normativas o directivas vigentes en el ámbito nacional en la materia o relativas a ella.

La legislación nacional promulgada con posterioridad a la Concesión se dará por conocida a partir del día de su publicación oficial.

Toda reglamentación o modificación al régimen establecido en el presente anexo efectuada por el Concedente será debidamente publicada, siendo de aplicación a partir de ese momento.

2. PENALIDAD.

Pena que la AGPSE puede imponer al CDT por acciones u omisiones que impliquen infracciones a lo establecido en el Pliego de Condiciones Generales de la Concesión y sus anexos.

3. TIPOS DE PENALIDADES.

El presente régimen contemplará tres categorías de penalidades:

- a) Leve: Califican dentro de esta categoría los incumplimientos menores relativos a cuestiones de forma. La penalidad prevista será de Apercibimiento con aplicación de una multa de DÓLARES ESTADOUNIDENSES DIEZ MIL (U\$S 10.000,00.-).
- b) Moderada: Califican dentro de esta categoría los incumplimientos mayores relativos a cuestiones de forma e incumplimientos menores relativos a infraestructura, medioambiente y operaciones. La penalidad prevista será de una multa de DÓLARES ESTADOUNIDENSES CINCUENTA MIL (U\$S 50.000,00.-).
- c) Grave: Califican dentro de esta categoría los incumplimientos mayores relativos a infraestructura, medioambiente y operaciones. La penalidad prevista será de una multa de DÓLARES ESTADOUNIDENSES CIEN MIL (U\$S 100.000,00.-).

Dichos montos serán actualizados quinquenalmente por la inflación de los Estados Unidos.

4. CRITERIOS DE APLICACIÓN

La categoría de la penalidad y el monto de las multas a imponer serán establecidos por la AGPSE conforme:

a) Gravedad de la situación.

b) Reincidencia.

A los efectos de la aplicación de las presentes penalidades, todos los plazos se computarán en días corridos.

De tratarse de faltas no especificadas en el presente, AGPSE las asimilará a alguna prevista, justificando la categoría de penalidad elegida.

5. RECHAZO.

Toda denuncia efectuada por los usuarios en el marco del presente, contra el Concesionario de la Terminal del Puerto Buenos Aires debe formularse fundadamente, detallando al efecto en forma clara los hechos que configuran el incumplimiento, debiéndose al efecto adjuntar la documentación correspondiente. Frente a la eventualidad de que así no fuere, la AGPSE rechazará fundadamente el planteo efectuado.

6. INFRACCIONES Y CATEGORÍA DE LA PENALIDAD ASOCIADA.

A continuación, se detallarán las categorías de penalidades que aplicará la AGPSE al CDT frente al cualquier incumplimiento a las normas establecidas en los Pliegos Licitatorios, siendo pertinente destacar que, salvo mención en contrario, las mismas se aplicarán por evento y hasta el cese del incumplimiento.

Cláusula Contrato	Categoría de la Penalidad	Infracción
P.C.G. Parte II. Capítulo II. Art 36	Leve	Por incumplir la remisión de Informes periódicos a fin de verificar el fiel

		cumplimiento de las obligaciones contractuales asumidas por el CDT. Anexo VI.
P.C.G. Parte II. Capítulo IV. Art. 57	Leve	Por no presentar un nuevo reglamento operativo adecuado a las necesidades de cada momento y a los avances tecnológicos cuando así ocurra.
P.C.G. Parte II. Capítulo V Art. 59.2	Leve	Por deficiencias en la publicación de las tarifas, de sus modificaciones y/o la omisión de servicios que se cobran.
P.C.G. Parte II. Capítulo IX. Art. 76	Leve	Atraso en la devolución de los bienes de la Terminal al producirse la extinción del Contrato por cualquier causa. La presente Penalidad se aplicará por cada día de atraso en el fiel cumplimiento de las obligaciones inherentes al CDT
P.C.G. Parte II. Capítulo IV. Art. 48	Leve	Por no respetar el gálibo ferroviario y/o interrumpir el paso de formaciones ferroviarias programadas / acordadas de antemano.
P.C.T. Art. 2	Leve	Por demora en el inicio o terminación de una Obra por motivos imputables al CDT. La presente Penalidad se aplicará por cada día de atraso en el fiel cumplimiento de las obligaciones inherentes al CDT.
P.C.T. Art. 2.2.1	Leve	Por no presentar los informes periódicos de avance de las obras con la periodicidad definida por la AGPSE.
P.C.T. Art. 2.3	Leve	Por impedir, bajo cualquier circunstancia, el acceso a la zona de Obra, de la Inspección, y/o de las Autoridades que correspondan. La presente Penalidad se aplicará por cada día de atraso en el fiel cumplimiento de las obligaciones inherentes al CDT.
P.C.T. Art. 2.3	Leve	Por incumplimiento en la entrega de información adicional requerida por la Inspección del Proyecto luego de transcurrido el plazo otorgado por AGPSE. La presente Penalidad se aplicará por cada día de atraso en el fiel cumplimiento de las obligaciones inherentes al CDT.
P.C.T. Art. 2.3	Leve	Por incumplimiento en la habilitación del Libro de Órdenes y Servicios en tiempo y forma. La presente Penalidad se aplicará por cada día de atraso en el fiel cumplimiento de las obligaciones inherentes al CDT.
P.C.T. Art. 2.3	Leve	Por incumplimiento en brindar a la Inspección, disponibilidad inmediata del Libro de Órdenes y Servicios. La presente Penalidad se aplicará por cada día de atraso en el fiel cumplimiento de las obligaciones inherentes al CDT.
P.C.T. Art. 2.3	Leve	Por incumplimiento en la facilitación a la Inspección de Obra y/o a las autoridades contraloras del mobiliario y/o servicios pertinente para que la misma pueda llevar a cabo sus labores, lo que implica disponer de una oficina amueblada, servicios

		sanitarios adecuados y elementos de protección y de seguridad, como así también, toda otra situación o circunstancia que permita el desarrollo de una labor digna y adecuada.
P.C.T. Art. 2.3	Leve	Por incumplimiento en la remisión de los planos, memorias de cálculo y cualquier otra información pedida oportunamente por AGPSE en concepto de documentación conforme a obra.
P.C.T. Art. 2.3	Leve	Por incumplimiento en la remisión de los planos, memorias de cálculo y cualquier otra información pedida oportunamente, en concepto de documentación conforme a obras voluntarias.
P.C.T. Art. 2.3	Leve	Por el incumplimiento en la subsanación, dentro del plazo impuesto por la AGPSE, de los posibles daños a los muelles. La presente Penalidad se aplicará por cada día de atraso en el fiel cumplimiento de las obligaciones inherentes al CDT.
P.C.T. Art. 2.3	Leve	En caso de detectarse el acopio o la estiba de contenedores cargados dentro de una franja de 30 metros a partir del borde del muelle. La presente Penalidad se aplicará por cada día de retraso en el retiro y reubicación de las cargas.
P.C.T. Art. 2.7	Leve	Por no respetar los derechos de paso establecidos. La presente Penalidad se aplicará por cada día de atraso en el fiel cumplimiento de las obligaciones inherentes al CDT.
P.C.T. Art. 2.7	Leve	Por el incumplimiento en la subsanación de las posibles afectaciones a subestaciones, cámaras de transformación, ductos, o instalaciones similares pertenecientes a empresas prestadoras de servicios públicos, ubicadas dentro de la Terminal. La presente Penalidad se aplicará por cada día de atraso en el fiel cumplimiento de las obligaciones inherentes al CDT.
P.C.T. Art. 3	Leve	El atraso en la presentación del Plan de Mantenimiento, y de toda la documentación técnica solicitada al comienzo de cada ejercicio en tiempo y forma.
Anexo 6	Leve	Incumplimiento en la remisión de la información debida, con carácter semanal, mensual, bimestral, semestral y anual. La presente Penalidad se aplicará por cada día de atraso en el fiel cumplimiento de las obligaciones inherentes al CDT.
Anexo 7	Leve	Por incumplimiento del Art. 4 y/o Art. 6. La presente Penalidad se aplicará por cada día de atraso en el fiel cumplimiento de las obligaciones inherentes al CDT.
Anexo 8	Leve	Atraso en la presentación de Estudios ambientales a la AGPSE y/o autoridad competente. La presente Penalidad se aplicará por cada día de atraso en el fiel cumplimiento de las obligaciones inherentes al CDT.
Anexo 8	Leve	Atraso en la entrega de Informes ambientales establecidos en el Artículo 5° del Anexo 8. La presente Penalidad se aplicará por cada día de atraso en el fiel cumplimiento de las obligaciones inherentes al CDT.

Anexo 8 y Anexo 9	Leve a Grave	Incumplimiento de las normativas relativas a Medio Ambiente y Seguridad e Higiene, establecidas en los Anexos pertinentes.
Anexo 11	Leve	Tiempo de inicio y/o duración de carga/descarga de buque: Ante la verificación de reclamo por parte de marítima por demora injustificada en los tiempos operativos, de acuerdo a criterios de AGPSE.
Anexo 11	Leve	Tiempo de atención del ferrocarril: Ante reclamo de operador ferropuerto de demoras injustificadas en el inicio de las operaciones del tren, una vez posicionado en área de transferencia de contenedores.
P.C.G. Parte II. Capítulo IV. Art 45.2	Moderado	Incumplimiento de las normativas referidas en el Artículo 45.2 – Seguridad Patrimonial.
Anexo 8	Moderado	Apartarse injustificadamente de lo establecido en el Plan de Gestión Ambiental, el inicio de la construcción y explotación.
Anexo 8 y Anexo 9	Moderado	Atraso en la implementación y certificación de los Sistemas de Gestión establecidos en los Anexos pertinentes. La presente Penalidad se aplicará por cada día de atraso en el fiel cumplimiento de las obligaciones inherentes al CDT.
Anexo 9	Moderado	Incumplimiento de las normativas referidas al PBIP.
Anexo 11	Moderado	Tiempo de espera en puertas (medio automotor): Por la verificación de demoras en el ingreso de camiones al recinto de la terminal por encima de los valores requeridos. La presente penalidad se aplicará cuando se detecte el incumplimiento por mes calendario.
Anexo 11	Moderado	Productividad bruta de grúas de muelle. Por incumplimiento de los niveles mínimos exigidos. La presente penalidad se aplicará cuando se detecte el incumplimiento por mes calendario.
Anexo 11	Moderado	Tiempo de atención al usuario para retiro/entrega de contenedores (medio automotor): Desviación del parámetro establecido en el Anexo XI “Niveles de Servicios”. La presente penalidad se aplicará cuando se detecte el incumplimiento por mes calendario.
Anexo 11	Moderado	Productividad bruta de grúas de operación de buque:

		Por incumplimiento de los niveles mínimos exigidos. La presente penalidad se aplicará cuando se detecte el incumplimiento por mes calendario.
P.C.G. Parte I. Capítulo III Art. 29.6	Grave	Por la transferencia o prenda de acciones por parte de los accionistas luego de los primeros TRES (3) años de la Concesión, sin la previa autorización de la AGPSE o por la eventual transferencia del paquete accionario, incumpliendo los casos previstos en el Artículo 15 del P.C.G.
P.C.G. Parte I. Capítulo III. Art. 29.7 y 29.8	Grave	Por alterar la estructura societaria. Por efectuar modificaciones en el Estatuto Social sin la previa aprobación de la AGPSE, exceptuando el simple aumento del Capital Social sin que se modifiquen las participaciones societarias.
P.C.G. Parte I. Capítulo III Art. 32.1	Grave	Por incumplimiento a las obligaciones relativas al personal establecidas en el Artículo 19 del presente Pliego. La multa se aplicará de forma diaria a partir del inicio de Concesión.
P.C.G. Parte II. Capítulo II. Art 37	Grave	Por detectarse acciones de distorsión de la Competencia por parte del CDT. La multa se aplicará de forma diaria.
P.C.G. Parte I. Capítulo II. Art 15 d.	Grave	Por exceder el plazo para desinvertir. La multa se aplicará de forma diaria.
P.C.G. Parte II. Capítulo IV Art. 42	Grave	Por incumplir con las condiciones de atraque y servicios a Cruceros previstas en el presente Pliego.
P.C.G. Parte II. Capítulo IV Art. 56	Grave	Por celebrar el CDT con terceros, contratos de locación de espacios dentro de la Terminal sin previa autorización de la AGPSE.
P.C.G. Parte II. Capítulo IV Art. 58.1	Grave	Por incumplir con la remisión a la AGPSE para su aprobación del modelo de póliza del seguro a contratar solicitado.
P.C.G. Parte II. Capítulo IV Art. 58	Grave	Por el incumplimiento de las Disposiciones generales sobre seguros, en lo concerniente a la reposición del seguro por el CDT.
P.C.T. Art. 1.1.2 y otros	Grave	Por incorporación y puesta en servicio de equipamiento de manipulación de contenedores sin autorización de AGPSE.
P.C.T. Art. 2.4	Grave	Interferir -fuera de lo previsto en los estudios y proyectos- en la operatoria portuaria.
P.C.T. Art. 2.1	Grave.	Incumplimiento por parte del Concesionario en la ejecución de las obras de

		acuerdo al Proyecto Ejecutivo aprobado.
P.C.T. Art. 2.3	Grave	Incumplimiento por parte del Concesionario en la subsanación de trabajos que hayan resultado defectuosos o no cumplan con las especificaciones del Proyecto Ejecutivo, dentro del plazo impuesto con la AGPSE.
Anexo 8.	Grave	Sin perjuicio de lo establecido en el Artículo 2 del presente anexo, en ocasión de producirse un daño ambiental por parte del CDT.

7. VERIFICACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE INFRACCIONES

La infracción será registrada mediante la confección de un acta y/o de material fotográfico o filmico, la que será evaluada por las Dependencias Técnicas de la AGPSE con la debida sustanciación administrativa, donde además, se notificará al CDT de la posible infracción cometida para que el mismo en el plazo de CINCO (5) días hábiles efectúe el debido descargo.

Concluido el trámite previsto, la AGPSE resolverá la prosecución del trámite, sin derecho a reclamo alguno por parte del CDT.

RECURSOS. Los recursos que se deduzcan contra los actos administrativos que se dicten en los procedimientos punitivos, se regirán por lo dispuesto en la Ley N° 19.549, sus modificaciones y normas reglamentarias.

8. REINCIDENCIA

Se considera reincidente el Concesionario que habiendo sido sancionado por la comisión de una infracción de la presente normativa, incurriera en cualquier infracción dentro del término de 2 años contados a partir de la fecha en que quedara administrativamente firme la resolución punitiva anterior.

En el caso de producirse una reincidencia, se elevaría la categoría de la penalidad de leve a moderada o de moderada a grave. En caso de que la reincidencia se produjera sobre una penalidad grave, se podría llegar a la rescisión del contrato de concesión.

9. EXIGIBILIDAD DE DEPÓSITOS

Las penalidades serán exigibles a partir de la notificación al CDT de la Resolución Administrativa definitiva y en caso de incumplimiento corresponderá hacer total o parcial la ejecución de las garantías, sin perjuicio de otras acciones legales que pudieran corresponder.

Cuando las penalidades fueran de tipo pecuniario, su importe deberá ser depositado en la AGPSE dentro de los 10 días siguientes de notificar al concesionario la Resolución Administrativa definitiva.

10. INTERESES Y MORAS

Para los casos en que resulte declarada la responsabilidad del CDT por la comisión de una infracción y se le hubiere impuesto una penalidad pecuniaria, la misma devengará intereses a partir del día siguiente al término fijado en el apartado anterior (día ONCE (11)).

El incumplimiento en tiempo y forma del pago de las obligaciones contractualmente establecidas importará la mora automática en el cumplimiento de la obligación y devengará los intereses previstos para las tasas activas máximas para préstamos comerciales del Banco de la Nación Argentina, en dólares o en pesos, según sea la moneda adeudada.

ANEXO XI: NIVELES DE SERVICIO Y PRODUCTIVIDAD

A) GENERALIDADES

A.1) HORARIOS DE ATENCIÓN

El horario de atención operativa a los buques será de VEINTICUATRO (24) horas los SIETE (7) días de la semana, con excepción de los días festivos de Navidad, Año Nuevo, Día del Trabajador y/o fuerza mayor, en los que se prestarán los servicios básicos para la estancia del buque, a no ser que por contrato entre Línea Naviera y Terminal Portuaria, se establezca otra modalidad.

El horario de apertura de puertas para la entrega y recepción de contenedores llenos y vacíos u otras cargas, será de lunes a sábados durante las VEINTICUATRO (24) horas cumpliendo con las habilitaciones del servicio aduanero por cuenta de la Terminal y sin cargos extraordinarios para los usuarios. No se incluyen servicios de verificación de aduana que serían prestados fuera del predio de la Terminal.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la AGPSE podrá autorizar a requerimiento fundado del CDT, limitar el horario a DIECISÉIS (16) horas diarias de atención de recepción y entrega de contenedores.

Los días domingos, feriados e inhábiles el CDT podrá prestar servicio a los usuarios que lo demanden estableciendo recargos y condiciones que se consideren necesarios. Dichos recargos deberán estar consignados en el Tarifario Público del CDT, conforme a lo expresado en el Artículo 65 "Estructura Tarifaria".

A.2) REPORTE DE INFORMACIÓN.

El Concesionario deberá disponer de un canal de información electrónico que permita el monitoreo diario de la operatoria, de acuerdo a lo expresado en los Anexos VI y VII del presente Pliego.

A.3) MONITOREO DE LA OPERATORIA.

La AGPSE tendrá la potestad de efectuar todos los controles y auditorias que considere necesarios para verificar el cumplimiento de los estándares de servicio requeridos.

B) DEFINICIÓN Y VALORES MÍNIMOS EXIGIDOS DE INDICADORES DE NIVELES DE SERVICIO.

B.1) TIEMPO DE INICIO DE CARGA/DESCARGA DE BUQUE: el CDT informará el momento en que el buque esté en condiciones de ser operado y el momento de inicio de operaciones de carga/descarga, entendiéndose en el primer caso, el momento en el cual el buque cuenta con las autorizaciones correspondientes para iniciar las operaciones de carga/descarga, y en el segundo caso, el momento efectivo del primer movimiento de la grúa.

No se establece un lapso mínimo de inicio de operaciones (determinado por el periodo entre los dos momentos arriba descriptos) pero se tendrán en cuenta los reclamos que por demoras injustificadas en las mismas, pudiesen presentar las Líneas Marítimas.

Adicionalmente el Concesionario informara el tiempo en que culminan las operaciones de carga/descarga del buque.

B.2) TIEMPO DE ATENCIÓN AL USUARIO PARA RETIRO/ENTREGA DE CONTENEDORES (MEDIO AUTOMOTOR):

El tiempo de atención al usuario para el retiro/entrega de contenedores deberá promediar los CUARENTA (40) minutos para el caso de camiones que efectúen UNA (1) sola operación (entrega o retiro de contenedor/es) y de SESENTA (60) minutos para el caso de DOS (2) operaciones (entrega y retiro de contenedores), debiéndose cumplir lo antedicho en el NOVENTA POR CIENTO (90%) de los ingresos mensuales.

El tiempo de atención al usuario se define como el tiempo de permanencia del camión en el recinto de la terminal portuaria, siendo éste el que demanda el ingreso y circulación interna, carga/descarga de contenedores y egreso del camión del recinto, contado desde el comienzo de atención en el *gate* de entrada a la terminal. No se incluyen los tiempos de *pre-gate* u otras operaciones fuera del recinto y/o de la responsabilidad del CDT.

El CDT deberá proveer e instalar previa aprobación de esta Administración y dentro del primer año de la concesión, un sistema del tipo "reconocimiento óptico de caracteres" (OCR) o instrumentación similar, a fin de permitir el control de dichos tiempos de atención.

Se considerarán en todos los casos los reclamos de usuarios que a dicha problemática correspondan.

Este nivel de servicio tendrá vigencia, en tanto las operaciones aduaneras se efectúen fuera del recinto de la terminal portuaria.

B.3) TIEMPO DE ESPERA EN COLA DE CAMIONES:

La AGPSE efectuará un monitoreo periódico para verificar el tiempo en cola de los camiones, siendo el tiempo de espera en puertas aquel en que permanece el camión en la cola para el ingreso a terminal portuaria una vez que cuenta con la documentación adecuada y en cumplimiento de un turno prefijado para la operación a realizar. Dicho lapso se inicia a la salida del predio de pre-gate hasta ingreso efectivo al recinto de la terminal portuaria.

El tiempo promedio de los camiones en espera de ingreso exigido deberá ser en promedio de hasta TREINTA (30) minutos en el NOVENTA (90) por ciento de los casos.

B.4) TIEMPO DE ATENCIÓN DEL FERROCARRIL:

El CDT deberá establecer conjuntamente con el operador ferroviario mecanismos de atención que satisfagan las necesidades de ambos.

B.5) PRODUCTIVIDAD BRUTA POR GRÚA EN OPERACIÓN DE CARGA-DESCARGA.

Desde el inicio de la Concesión, y hasta la puesta en operación de la primer posta de atraque apta para un buque de diseño, el equipo que se utilice para el movimiento de carga/descarga buque-tierra-buque deberá tener una productividad promedio de al menos VEINTE (20) movimientos por hora para el caso de grúas pórtico y de al menos CATORCE (14) movimientos por hora para el caso de grúas móviles sobre neumáticos.

Una vez que se comience a operar en un muelle apto para el Buque de diseño, el promedio de productividad deberá ser de al menos TREINTA (30) movimientos por hora para grúas pórticos y VEINTE (20) movimientos por hora para grúas móviles sobre neumáticos.

Se tomará para el cálculo de productividad, el tiempo de inicio de las operaciones mencionado en el punto B.1) hasta la culminación de las mismas con el movimiento del último contenedor.

B.6) PRODUCTIVIDAD BRUTA POR BUQUE EN OPERACIÓN DE CARGA/DESCARGA.

Desde el inicio de la Concesión, y hasta la puesta en operación de la primera posta de atraque apta para un buque de diseño, la productividad de la atención al buque, desde inicio a fin de operaciones, deberá ser de al menos SESENTA (60) movimientos por hora.

Asimismo cuando se cuente con un muelle operativo, apto para el buque de diseño, la productividad exigida en el mismo, será de OCHENTA (80) movimientos por hora, siempre que las condiciones de estiba de la carga a bordo permitan operar al menos con 3 grúas pórtico en todo momento.

Se tomará para el cálculo de productividad, el tiempo de inicio de las operaciones mencionado en el punto B.1) hasta la culminación de las mismas con el movimiento del último contenedor.

El indicador de este apartado se medirá por buque mayor o igual a 300 metros de eslora exclusivamente.

B.7) OTROS INDICADORES DE NIVEL DE SERVICIO A RELEVAR

Además de los mencionados, se verificarán los siguientes indicadores, que no tendrán un nivel mínimo asociado y que deberán ser informados mensualmente a la AGPSE en la forma en que ella establezca:

- Ocupación de muelle al mes.
- Número de reclamos de clientes al mes.
- Periodo de no disponibilidad operativa del muelle al mes.
- Reporte de incidentes, accidentes y cuasi-accidentes.

C) La AGPSE podrá modificar los valores de estos niveles o las variables a cumplir en cuanto lo considere conveniente.

SERVICIO	INDICADOR	PARÁMETRO	UMBRAL DE CUMPLIMIENTO
Inicio carga/descarga de buque.	Tiempo de inicio de carga/descarga.	-----	Atención de reclamos por demoras injustificadas.
Tiempo de atención al usuario para retiro/entrega de contenedores	Tiempo de permanencia del camión en recinto de terminal portuaria.	Una operación: 40 minutos. Dos operaciones: 60 minutos.	Promedio mensual del 90% de las operaciones.
	Tiempo de espera de camión en cola de acceso al recinto de terminal.	30 minutos	Promedio mensual de 90% de las operaciones.
	Tiempo de atención de ferrocarril.	-----	Según lo convenido entre operador ferroviario y terminal portuaria.
Carga/descarga de buques	Productividad bruta de operación por grúa de muelle.	STS: 20 mov./h 30mov/h HMC: 14 mov./h 20mov/h	Promedio mensual.
	Productividad bruta de operación de grúas por buque (de eslora igual o mayor a 300 m).	<u>Desde el inicio de Concesión</u> 60 mov./h por tiempo neto operativo de buque. <u>Contando con un muelle apto para buque de diseño</u> 80 mov./h por tiempo neto operativo de buque.	Promedio mensual.

ANEXO XII: ESTRUCTURA TARIFARIA

TARIFA - Servicio al Buque	
Tarifa	Valor
Uso de Muelle	A

TARIFA - Servicios Básicos a la Carga		
Tipo de Contenedor	Desembarcado	Embarcado
FCL hasta 20 pies inclusive	B	D
FCL mayor a 20 pies	C	E

TARIFA - Servicios Adicionales a la Carga	
Tarifa	Valor
Almacenaje	F (F1 – F2)
Adicional Extra Medida	G
Adicional Carga IMO	H
Contenedor <i>Reefer</i>	I
Pesaje de Contenedor	J
Entrega Contenedor Vacío	K
Recepción Contenedor Vacío	L
Movimiento Extra en Plazoleta	M
Recepción de contenedor posterior al “ <i>Cut Off</i> ”	N
Verificación apertura de puertas para muestra	O
Verificación sobre camión del consignatario	P
Verificación sobre piso	Q
Transporte de Contenedor - Zona Verificación	R
Consolidado / Desconsolidado	S

Aclaraciones Estructura Tarifaria

1. La presente Estructura Tarifaria es a título meramente ilustrativo, al mismo deben agregarse los otros servicios que prestará el CDT y fueran aprobados por la AGPSE, no incluidos en el presente.
2. TARIFA “A”– Servicio al Buque - Uso de Muelle- se estipula por día calendario o fracción. El TRN es el Tonelaje de Registro Neto según certificado internacional o en su defecto, según certificado nacional. El servicio incluye tareas de toma y largada de amarras desde tierra.
3. TARIFA “B”: Servicio Básico a la Carga – Contenedor FCL hasta 20 pies inclusive – representa el cargo al contenedor llenode hasta 20 pies inclusive DESEMBARCADO. Se incluyen en esta tarifa movimientos horizontales, estiba en plazoleta, coordinación de entrega, gestión electrónica del contenedor, ISPS, facturación, registro de ingreso / egreso del medio de transporte terrestre a la terminal, desestiba en plazoleta, manipuleo del contenedor para su entrega, inspección del estado del contenedor, emisión del documento de intercambio (EIR) y movimientos extras propios de la operación (removidos en plazoleta).
4. TARIFA “C”: Servicio Básico a la Carga – Contenedor FCL mayor a 20 pies – representa el cargo al contenedor lleno mayor a 20 pies DESEMBARCADO. Se incluyen en esta tarifa movimientos horizontales, estiba en plazoleta, coordinación de entrega, gestión electrónica del contenedor, ISPS, facturación, registro de ingreso / egreso del medio de transporte terrestre a la terminal, desestiba en plazoleta, manipuleo del contenedor para su entrega, inspección del estado del contenedor, emisión del documento de intercambio (EIR) y movimientos extras propios de la operación (removidos en plazoleta).
5. TARIFA “D”: Servicio Básico a la Carga – Contenedor FCL hasta 20 pies inclusive – representa el cargo al contenedor lleno de hasta 20 pies inclusive EMBARCADO. Se incluyen en esta tarifa coordinación de recepción, facturación, registro de ingreso/egreso del medio de transporte terrestre a la terminal, inspección del estado del contenedor, emisión de documento de intercambio (EIR), manipuleo de descarga para su recepción, estiba en plazoleta, ISPS, gestión electrónica del contenedor, desestiba en plazoleta, movimientos horizontales y movimientos extras propios de la operación (removidos en plazoleta).

6. TARIFA “E”: Servicio Básico a la Carga – Contenedor FCL mayor a 20 pies – representa el cargo al contenedor lleno mayor a 20 pies EMBARCADO. Se incluyen en esta tarifa coordinación de recepción, facturación, registro de ingreso/egreso del medio de transporte terrestre a la terminal, inspección del estado del contenedor, emisión de documento de intercambio (EIR), manipuleo de descarga para su recepción, estiba en plazoleta, ISPS, gestión electrónica del contenedor, desestiba en plazoleta, movimientos horizontales y movimientos extras propios de la operación (removidos en plazoleta).
7. TARIFA “F”: Servicio Adicional a la Carga – Almacenaje – representa el cargo a los contenedores incluidos en las Tarifas B, C, D y E que no fueran retirados/entregados dentro de los días libres de almacenaje sin cargo estipulados en el punto 21 del presente anexo.

TARIFA “F1”: correspondiente al 1° y 2° día corrido posterior a los días libres de almacenaje sin cargo estipulados en el punto 21 del presente anexo.

TARIFA “F2”: correspondiente a partir del 3° día corrido posterior a los días libres de almacenaje sin cargo estipulados en el punto 21 del presente anexo.
8. TARIFA “G”: Servicio Adicional a la Carga – Adicional Extra Medida - adicional a las tarifas B, C, D, E y F en los casos de tratarse de contenedores tipo plataforma o aquellos que posean ausencia de uno o más paneles donde la carga los supere en sus medidas extremas.
9. TARIFA “H”: Servicio Adicional a la Carga – Adicional Carga IMO – adicional a las tarifas B, C, D, E y F en los casos de tratarse de contenedores con carga IMO.
10. TARIFA “I”: Servicio Adicional a la Carga – Contenedor Refrigerado o *reefer* – representa el cargo a los contenedores refrigerados o *reefer*. Incluye la conexión, suministro de energía para su funcionamiento, monitoreo y desconexión.
11. TARIFA “J”: Servicio Adicional a la Carga – Pesaje de Contenedor – representa el cargo por el pesaje del contenedor sobre camión del cargador.
12. TARIFA “K”: Servicio Adicional a la Carga – Entrega de Contenedor Vacío – representa el cargo por la entrega del contenedor vacío en la terminal.

13. TARIFA “L”: Servicio Adicional a la Carga – Recepción de Contenedor Vacío – representa el cargo por la recepción del contenedor vacío en la terminal. Esta tarifa incluye el barrido del contenedor en caso de ser necesario.
14. TARIFA “M”: Servicio Adicional a la Carga - Movimientos Extras en Plazoleta – representa el cargo por los movimientos extras en plazoleta realizados por el CDT a solicitud expresa del consignatario, la que deberá contar con la debida constancia.
15. TARIFA “N”: Servicio Adicional a la Carga - Recepción de contenedor posterior al “Cut Off” – representa el cargo por la recepción de la carga posterior a la fecha límite de entrega informada (“Cut Off”), a solicitud del cargador y siempre que sea aceptada por la terminal.
16. TARIFA “O”: Servicio Adicional a la Carga - Verificación apertura de puertas para muestra – representa el cargo por el posicionamiento del contenedor y apertura de puertas para toma de muestra. Aplicable en caso de que dicho servicio se preste con personal del CDT. Incluye movimientos horizontales y movimientos extras propios de la operación (removidos en plazoleta).
17. TARIFA “P”: Servicio Adicional a la Carga - Verificación sobre camión del consignatario – represente el cargo por la apertura de puertas del contenedor y los trabajos de verificación sobre camión del consignatario. Aplicable en caso de que dicho servicio se preste con personal del CDT. Incluye movimientos extras propios de la operación (removidos en plazoleta).
18. TARIFA “Q”: Servicio Adicional a la Carga – Verificación sobre piso – representa el cargo por el posicionamiento del contenedor, apertura de puertas y los trabajos de verificación sobre piso. Aplicable en caso de que dicho servicio se preste con personal del CDT. Incluye movimientos horizontales y movimientos extras propios de la operación (removidos en plazoleta).
19. TARIFA “R”: Servicio Adicional a la Carga - Transporte de Contenedor desde / hacia Zona de Verificación – representa el cargo por el transporte del contenedor desde / hacia zona de verificación. Incluye movimientos extras propios de la operación (removidos de plazoleta).
20. TARIFA “S”: Servicio Adicional a la Carga – Consolidado / Desconsolidado – representa el cargo por la prestación de servicios de consolidación / desconsolidación de carga. Incluye movimientos horizontales.

21. Las Tarifas B, C, D y E incluyen CUATRO (4) días hábiles (conforme Anexo XI punto A.1) de almacenaje sin cargo. Para el caso de las Tarifas B y C los días hábiles de almacenaje sin cargo comenzarán a contarse a partir del día de cierre de ingreso al depósito declarado en el sistema informático de la aduana. Para el caso de las Tarifas D y E los días hábiles de almacenaje sin cargo se contarán hasta la fecha límite de entrega informada ("Cut Off"). En caso de suscitarse huelga de los gremios signatarios de los Convenios Colectivos con el CDT en el ámbito de la terminal que interrumpa su operatoria, ambos plazos descriptos se verán suspendidos hasta la reanudación de la operación.
22. Los valores incluidos en las tarifas B, C, D, E, J, K, L, M y N son válidos para las operaciones realizadas dentro de los horarios estipulados en el ANEXO XI – Niveles de Servicio y Productividad – Punto A.1. Para operaciones requeridas fuera del horario estipulado anteriormente o los días domingos, feriados e inhábiles, el CDT podrá establecer condiciones para su atención y aplicar recargos sobre los valores de las tarifas mencionadas.
23. Las demoras imputables al cargador/consignatario de la carga, podrán sufrir los recargos estipulados por la Terminal, los que deberán estar incluidos en su Tarifario.
24. Pasado un lapso mayor de TREINTA (30) días de arribada la mercadería, por razones operativas la Terminal podrá trasladar la misma a un depósito fiscal. Tanto los gastos de transporte como los inherentes al depósito fiscal correrán por cuenta del consignatario, rigiendo por estos cargos los mismos requisitos de publicidad que para el resto de las tarifas.
25. En caso que el pago de Tarifas expresadas en Dólares Estadounidenses se realice en moneda nacional de curso legal, para su conversión se utilizará la cotización "Dólar Billeto Vendedor" del cierre del día anterior al del pago publicada por el Banco de la Nación Argentina.

ANEXO XIII: TARIFAS MÁXIMAS

	TARIFA	UNIDAD	VALOR TOPE
TA	Tarifa - Servicio al Buque - Uso de Muelle.	USD / TRN / Día o fracción	0,10
TB	Tarifa – Servicio Básico a la Carga – Contenedores FCL hasta 20 pies inclusive – DESEMBARCADO	USD / Cont.	500,00
TC	Tarifa – Servicio Básico a la Carga – Contenedores FCL mayores a 20 pies – DESEMBARCADO	USD / Cont.	600,00
TD	Tarifa – Servicio Básico a la Carga – Contenedores FCL hasta 20 pies inclusive – EMBARCADO	USD / Cont.	200,00
TE	Tarifa - Servicio Básico a la Carga – Contenedores FCL mayores a 20 pies – EMBARCADO	USD / Cont.	240,00
TF1	Tarifa - Servicio Adicional a la Carga – Almacenaje (día 1° y 2° inclusive)	USD / TEU / Día o fracción	25,00
TF2	Tarifa – Servicio Adicional a la Carga – Almacenaje (a partir del 3° día)	USD / TEU / Día o fracción	80,00
TG	Tarifa - Servicio Adicional a la Carga – Adicional Extra Medida.	%	100,00
TH	Tarifa - Servicio Adicional a la Carga – Adicional Carga IMO.	%	50,00
TI	Tarifa - Servicio Adicional a la Carga – Contenedor Refrigerado o “Reefer”.	USD / Cont. / Día o fracción	60,00
TJ	Tarifa - Servicio Adicional a la Carga – Pesaje de Contenedor.	USD / Cont.	25,00
TK	Tarifa - Servicio Adicional a la Carga – Entrega de Contenedor Vacío.	USD / Cont.	30,00
TL	Tarifa - Servicio Adicional a la Carga - Recepción de Contenedor Vacío.	USD / Cont.	30,00
TM	Tarifa - Servicio Adicional a la Carga - Movimientos Extras en Plazoleta	USD / Mov.	55,00
TN	Tarifa – Servicio Adicional a la Carga - Recepción de contenedor posterior al “Cut Off”	USD / Cont.	100,00
TO	Tarifa – Servicio Adicional a la Carga - Verificación apertura de puertas para muestra.	USD / Cont.	80,00
TP	Tarifa – Servicio Adicional a la Carga - Verificación sobre camión del consignatario.	USD / TEU	125,00
TQ	Tarifa – Servicio Adicional a la Carga - Verificación sobre piso.	USD / TEU	200,00
TR	Tarifa - Servicio Adicional a la Carga - Transporte de Contenedor desde / hacia Zona de Verificación	USD / Viaje	80,00
TS	Tarifa - Servicio Adicional a la Carga – Consolidado / Desconsolidado	LIBRE	

Nota 1: Los valores indicados no incluyen IVA, el que deberá facturarse cuando corresponda.

ANEXO XIV: SEGUROS

1. CARACTERÍSTICAS DE LAS PÓLIZAS

El CDT tomará y mantendrá en vigor los seguros que cubran al CDT, sus trabajadores, sus usuarios, contratistas y sub-contratistas, consignando como coasegurado en las respectivas pólizas contratadas al ESTADO NACIONAL, la AGPSE y los Subcontratistas, desde la firma del contrato hasta el plazo estipulado en el Artículo 30.1.4 del presente Pliego.

La suma a asegurar en cada caso será determinada por el CDT, la cual deberá ser aprobada por la AGPSE, en un nivel suficiente para cubrir eventuales daños de acuerdo a cada riesgo cubierto.

El CDT deberá destinar los montos, producto de la indemnización por cualquier siniestro, necesariamente a la reparación de los daños causados por tal siniestro. Sólo en el caso en que sea materialmente imposible la restitución, reposición o reparación de los bienes dañados, la indemnización será entregada al AGPSE, no estando obligado a reembolsar suma alguna al CDT.

Las Pólizas de Seguros, deberán contener una declaración donde la Compañía o Empresa de Seguros renuncie a los derechos de subrogación con respecto al ESTADO NACIONAL y la AGPSE.

2. PREMIO.

El CDT deberá presentar los comprobantes de cancelación de cada uno de los seguros contratados. Si el premio se abona en cuotas ello deberá ser comunicado oficialmente a AGPSE, conjuntamente con el plan de pagos, y presentar los comprobantes, en las fechas previstas en el mencionado plan según lo establecido por la Resolución Nº 407/2001 (B.O. Nº 29.720) del 29/08/01 del entonces MINISTERIO DE ECONOMÍA y sus modificatorias.

3. GASTOS.

El monto de las primas y de cualquier otro gasto que origine el seguro estará a cargo exclusivo del CDT.

4. TIPOS DE SEGUROS A CONTRATAR

4.1. Seguro sobre los Bienes del AGPSE.

A partir de la fecha de la firma del Contrato, el CDT está obligado a contratar por su cuenta y costo un Seguro sobre Bienes objeto de la concesión, que cubra el cien por ciento (100%) del valor de reposición de los bienes que puedan resultar afectados, contando con cobertura por eventos tales como: eventos de la naturaleza, explosiones, vandalismo, conmoción civil, daños provocados por error o falla humana de los Usuarios, CDT o terceros que no corresponden a daño por negligencia, dolo o culpa inexcusable, entre otros.

El CDT será responsable por los costos directos e indirectos, relacionados con los daños ocasionados, así como por las franquicias que deban ser pagadas a las compañías aseguradoras, en caso de corresponder.

Sin perjuicio de lo señalado, el CDT se obliga a destinar cualquier indemnización que obtenga derivada de la póliza señalada, a la reposición de los Bienes objeto de la concesión que se hubiesen perdido.

El valor asegurado para esta póliza será determinada por el CDT de acuerdo con la AGPSE, en un nivel suficiente para cubrir eventuales daños de acuerdo al riesgo cubierto.

4.2. Seguros Personales para Trabajadores.

EL CDT deberá presentar el Contrato de Riesgos del Trabajo celebrado con la Aseguradora de Riesgos del Trabajo o Seguro de Accidentes Personales, según la modalidad de contratación del trabajador, conjuntamente con:

- Constancia de inscripción de dicho Contrato expedido por la Superintendencia de Riesgos del Trabajo o Póliza de Accidentes Personales.
- Nómina de personal denunciado ante la ART.
- Cláusula de "No Repetición" a favor de AGPSE.

El CDT será el único responsable por todo Accidente de Trabajo que ocurra tanto a su personal, como al de eventuales terceros subcontratistas, por lo que deberá verificar y dar cumplimiento a las disposiciones establecidas por la Ley Nº 24.557, o la que en el futuro la reemplace o sustituya.

Asimismo, el CDT deberá verificar que las empresas de servicios especiales, agentes contratistas o subcontratistas con la que el CDT vaya a emplear o contratar, también cumplan con los requisitos

mencionados con anterioridad, o, en su defecto, deberá contratar directamente dicho seguro por cuentas de ellas.

4.3. Seguros Contra Todo Riesgo de Construcción y Montaje

El CDT deberá cumplir con contratar la mencionada póliza, amparando el riesgo de construcción y montaje de las obras civiles, electromecánicas y todos los bienes que puedan sufrir daños materiales de cualquier clase y descripción, así como los equipos y maquinarias para la construcción, en cualquier lugar y condición en la que se encuentren incluyendo locales propios y/o de terceros, campamentos permanentes y/o temporales, en la intemperie, bajo tierra y en mares.

Entre los riesgos cubiertos por esta póliza deberán estar incluidos los riesgos políticos tales como huelgas, conmociones civiles, daño malicioso, vandalismo y terrorismo, riesgos de la naturaleza tales como terremoto y maremoto, daños ambientales, riesgos por impacto de naves, aeronaves y vehículos, debiendo cubrir los daños directos, indirectos y consecuenciales, así como daño malicioso, vandalismo, terrorismo, robo, cables subterráneos, tuberías y demás instalaciones subterráneas, debilitamiento de elementos cortantes y cualquier otra cobertura contemplada bajo una póliza CAR (*Construction All Risk*).

La mencionada cobertura Contra Todo Riesgo deberá contemplar también los daños por riesgos de fallas o errores de diseño del proyecto definitivo y por vicio oculto.

El valor asegurado para esta póliza deberá ser el monto de la Construcción y montaje de las Obras (obras civiles, electromecánicas y sus instalaciones, maquinaria, equipos y existencias de cualquier clase y descripción) el cual será consistente con el valor del avance de la obra, con excepción de los trabajos preliminares o preparatorios que no formarán parte del valor asegurado, como gastos de demolición de edificaciones, retiro de pavimento, material desechado de dragado, entre otros.

La vigencia de esta póliza será desde el inicio de la Construcción y montaje, hasta la culminación de la Construcción y montaje, incluyendo el periodo de pruebas.

En el caso que la Construcción y montaje sea por Etapas, estas Obras pueden retirarse de la póliza de Construcción y montaje después del periodo de pruebas, siempre y cuando simultáneamente sean incluidas dentro de la póliza de Todo Riesgo de obras civiles Terminadas.

Los fondos que se obtengan por concepto de indemnización serán destinados únicamente a la reconstrucción, reparación y/o sustitución de los bienes que hayan sufrido daños por el siniestro.

4.4. Seguro de Todo Riesgo de Obras terminadas

La cobertura deberá cubrir todas las Obras terminadas (obras civiles, equipamiento, incluyendo todas sus instalaciones de cualquier clase y descripción, sobre y bajo tierra, tuberías e instalaciones submarinas, en mares, e instalaciones subterráneas, maquinaria, equipos y existencias) de operaciones portuarias, por todos los daños materiales que puedan sufrir cualquier bien de cualquier clase y descripción, lo cual será consistente con el presupuesto real ejecutado, con excepción de los trabajos preliminares o preparatorios que no formarán parte del valor asegurado, como gastos de demolición de edificaciones, retiro de pavimento, material desechado de dragado, entre otros.

La póliza deberá cubrir también los daños por riesgos de fallas o errores de diseño del proyecto definitivo y vicio oculto y los riesgos políticos tales como huelgas, conmociones civiles, daño malicioso, vandalismo y terrorismo, riesgos de la naturaleza tales como terremoto y maremoto, riesgos por impacto de Naves, aeronaves y vehículos, riesgos de pérdidas directas, indirectas y consecuenciales por cualquier tipo de siniestro, incluyendo gastos de demolición, limpieza, gastos extras y gastos extraordinarios.

El CDT deberá declarar a la compañía aseguradora el valor de reposición total de la obra, incluyendo todas sus instalaciones, equipos y existencias, como valor total de la exposición del riesgo. Sin embargo, las sumas aseguradas deberán ser como mínimo la máxima pérdida probable por cada riesgo. El valor asegurado en todo momento debe incluir la cláusula de valor de reposición a nuevo.

La vigencia de dicha póliza es desde la finalización de la póliza de Todo Riesgo de Construcción y Montaje, manteniéndose vigente durante todo el periodo de la Concesión.

4.5. Seguro de Responsabilidad Civil General, Contractual, Extra-Contractual, Patronal.

El CDT deberá contratar un seguro de responsabilidad civil que ampare los siguientes riesgos:

- a) Responsabilidad Civil Extra-Contractual General.
- b) Responsabilidad Civil Patronal.

c) Responsabilidad Civil de Operador Portuario.

d) Responsabilidad Civil Contractual.

e) Responsabilidad Civil Cruzada entre el CDT, Contratistas, Sub-contratistas y Usuarios.

Aunque el riesgo de la cobertura de responsabilidad civil es distinto durante el periodo de Construcción y montaje al de la operación portuaria, las características de dicha cobertura son similares y deben responder a las siguientes particularidades:

Para todos los efectos las entidades del Estado, serán consideradas terceras personas por cualquier reclamo que pudiera efectuarse por daños directos, indirectos y otros perjuicios económicos que puedan sufrir como consecuencia de la construcción y operación del CDT, por lo que cualquier entidad del Estado tendrá su derecho expedito para efectuar su reclamo legal, como terceras personas por cualquier perjuicio directo, indirecto y consecuencial (por muerte, invalidez permanente, incapacidad temporal, gastos de atención médica, hospitalaria, quirúrgica y farmacéutica, daños y perjuicios a la propiedad de terceros así como los daños ambientales que emanen de las operaciones, entre otros) de las Obras y operaciones materia del presente Contrato y que legalmente sean atribuibles al CDT, a sus contratistas, sub-contratistas y/o cualquier otra empresa, vinculada, relacionada o designada por el CDT.

La suma asegurada para la cobertura de responsabilidad civil para daños personales, materiales y ambientales, tanto durante el periodo de Construcción y montaje como durante la Explotación, será determinada por el CDT en un nivel suficiente para cubrir estos daños, la cual deberá ser aprobado por AGPSE. Sin embargo, el CDT asume plenamente la responsabilidad por el saldo no cubierto en el caso que cualquier siniestro que le sea imputable supere dicha suma. El hecho de no asumir esta responsabilidad en forma diligente y oportuna podrá ser considerado causal de resolución de Contrato.

El monto mínimo a asegurar en el rubro Responsabilidad Civil será, inicialmente de DÓLARES ESTADOUNIDENSES CINCUENTA MILLONES (USD 50.000.000,00.-), posteriormente, y de corresponder, será fijado oportunamente por la AGPSE, en forma anual.

La vigencia de dicha póliza es desde la firma del Contrato, manteniéndose vigente hasta el plazo previsto en el Artículo 30.1.4 del presente Pliego.

5. INCUMPLIMIENTO.

El incumplimiento en tiempo y forma de las obligaciones de constituir los seguros que correspondan y que deberá tomar a su cargo del Concesionario facultará a la AGPSE sin necesidad de intimación alguna a contratar y mantener en vigor dichos seguros por cuenta del CDT, así como a pagar las primas respectivas, las que deberán ser reintegradas por el Concesionario en un plazo no mayor de CINCO (5) días hábiles, no obstante, en ningún caso el Concesionario quedará exento de la responsabilidad contractual en caso de siniestro, siendo este el único responsable de los perjuicios que ocasionare su incumplimiento.

En caso de no efectivizar el CDT el reintegro de las sumas abonadas por AGPSE en el plazo establecido precedentemente, la AGPSE podrá afectar la Garantía Contractual especificada en el Artículo 30.1.1. Asimismo, será pasible de la aplicación de una multa diaria por cada día de mora en la reposición del seguro, según lo establecido en el ANEXO X, sin perjuicio de las eventuales acciones a que diera lugar el referido incumplimiento, entre ellas, la Caducidad del Contrato.

6. EVENTOS NO CUBIERTOS

La contratación de pólizas de seguros por parte del CDT no disminuye la responsabilidad de éste atribuible a causas originadas con posterioridad a la Toma de Posesión, resultando responsable directo de todas las obligaciones establecidas en el Contrato.

La contratación de los seguros no reduce o altera en modo alguno las demás obligaciones que asume el CDT de acuerdo con el presente Contrato.

Las pérdidas, daños y responsabilidades no cubiertas por las mencionadas pólizas de seguros, o por alguna deficiencia o falta de cobertura, estarán a cargo del CDT y éste será el único responsable frente al ESTADO NACIONAL y la AGPSE por cualquier pérdida y/o daño ocasionado.

7. COMUNICACIONES DE LAS PÓLIZAS

Dentro de los primeros treinta (30) Días Calendarios de cada Año de Concesión y durante la vigencia de ésta, el CDT presentará ante la Mesa General de Entradas y Salidas de esta AGPSE, la documentación que se menciona a continuación:

- Lista de pólizas de seguro a ser tomadas y/o mantenidas por el CDT durante el año en cuestión, indicando para cada una de ellas: Compañía aseguradora, tipo de Seguro, numero de Póliza,

modalidad de pago, detalle de siniestros ocurridos en el año anterior y su estado de situación actual.

Durante el transcurso del Contrato y cada vez que el AGPSE lo requiera, el CDT deberá presentar prueba fehaciente ante AGPSE de que todas las pólizas de seguro siguen vigentes y al día en sus pagos.

8. CAMBIO DE LA COMPAÑÍA ASEGURADORA

En cualquier momento durante el transcurso de la concesión el AGPSE podrá solicitar al CDT el cambio de la Compañía Aseguradora, siempre que la misma no satisfaga los intereses del AGPSE.

9. CERTIFICADO DEL REASEGURO

Junto con la póliza del seguro exigido, el CDT deberá presentarse un certificado de reaseguro emitido por reaseguradoras a satisfacción de la AGPSE.

**ANEXO XV: PLANILLA PERSONAL DE LAS ACTUALES CONCESIONES Y ZONA DE
APOYO PORTUARIO (ZAP)**

Personal Terminales

Terminal N° 1,2 y 3	Propios	Terceros	
Estibadores	96	80	
Apuntadores	73	28	
Capataces	16	8	
Guincheros	129	75	
Marina Mercante	115	8	
Totales	429	196	625

Terminal N° 4	Propios	Terceros	
Estibadores	78	68	
Apuntadores	63	31	
Capataces	12	7	
Guincheros	80	32	
Marina Mercante	72	0	
Totales	305	138	443

Terminal N° 5	Propios	Terceros	
Estibadores	62	84	
Apuntadores	38	58	
Capataces	14	5	
Guincheros	127	5	
Marina Mercante	56	0	
Totales	297	152	449

Total Terminales	1517
-------------------------	-------------

Personal Zona de Apoyo Portuario (ZAP)

Personal ZAP	
Operarios	22
Total ZAP	22

PLIEGO ÚNICO DE CONDICIONES TÉCNICAS

LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL E INTERNACIONAL

PARA LA CONCESIÓN DE UNA TERMINAL EN PUERTO NUEVO

PUERTO BUENOS AIRES

ÍNDICE

ARTÍCULO 1.- OBRAS A EJECUTAR.....	5
1.1.- PARÁMETROS DE DISEÑO.	5
1.1.1.- Referidos a la infraestructura.	5
1.1.2.- Referidos al equipamiento.....	6
1.2.- OBRAS DE INVERSIÓN OBLIGATORIAS DE EJECUCIÓN INMEDIATA.....	8
1.2.1.- Limpieza de drenes del muro y agujeros pasa muros.....	8
1.2.2.- Reparación y adecuación del vallado perimetral.....	8
1.2.3.- Renovación piezómetros.....	9
1.2.4.- Medición de la estabilidad de los muros de gravedad.	9
1.2.5.- Reconstrucción de pavimentos.....	10
1.2.6.- Acceso terrestre a la Terminal.	10
1.2.7.- Instalaciones.	10
1.2.8.- Demolición de galerías de embarque del 4º Espigón (Fase 1).....	11
1.2.8.1.- Descripción del sector.....	12
1.2.9.- Equipamiento mínimo.....	13
1.2.10.- Provisión e instalación de Estación Hidrometereológica.....	13
1.3.- OBRAS DE INVERSIÓN OBLIGATORIA EN ETAPAS.	14
1.3.1.- Etapa I.	15
1.3.1.1.- Muelle de 900 metros.....	15
1.3.1.2.- Pavimentación del relleno.	17
1.3.1.3.- Tendido de servicios.....	17
1.3.1.4.- Obras complementarias.....	18
1.3.1.5.- Dragado de apertura a pie de muelle, inclusive área de maniobras correspondiente.	19
1.3.1.6.- Equipamiento mínimo.....	19

1.3.2.- Etapa II.	20
1.3.2.1.- Extensión del relleno de la Terminal Exterior.	21
1.3.2.2.- Pavimentación del relleno.	22
1.3.2.3.- Extensión del muelle en 300 metros.....	22
1.3.2.4.- Prolongación de tendido de servicios.	23
1.3.2.5.- Dragado de apertura a pie de muelle, inclusive área de maniobras correspondiente.	24
1.3.2.6.- Equipamiento mínimo.....	24
1.3.3.- Etapa III.	25
1.3.3.1.- Extensión del relleno de la Terminal Exterior.	25
1.3.3.2.- Pavimentación del relleno.	26
1.3.3.3.- Extensión del muelle en 300 metros.....	27
1.3.3.4.- Prolongación de tendidos de servicios.	27
1.3.3.5.- Dragado de apertura a pie de muelle, inclusive área de maniobras correspondiente.	28
1.3.3.6.- Equipamiento mínimo.....	29
1.4.- OBRAS DE EJECUCIÓN VOLUNTARIAS.....	29
1.4.1.- Etapa I-A.....	30
1.4.1.1.- Muelle en cabecera de Cuarto Espigón.	31
1.4.1.2.- Demolición de silos.	33
1.4.1.3.- Construcción de pantalla de cierre de la Dársena "D".....	36
1.4.1.4.- Relleno de la Dársena "D".....	37
1.4.1.5.- Pavimentación del relleno de la Dársena "D".....	37
1.4.1.6.- Equipamiento mínimo.....	37
1.4.2.- ETAPA I-B.....	38
1.4.2.1.- Construcción de muelle en cabecera del Quinto Espigón y cierre de Dársena "D"..	38

1.4.2.2.- Equipamiento mínimo.....	40
1.5.- REQUISITOS GENERALES Y REGLAMENTACIÓN GENERAL A CUMPLIR	40
ARTÍCULO 2.- DISEÑO Y PLAN DE EJECUCIÓN DE OBRAS.....	44
2.1.- PLAN DE OBRA.	44
2.2.- INICIO DE LAS OBRAS.	45
2.2.1.- Informes periódicos de avances de obra.	45
2.3.- INSPECCIONES / MODIFICACIONES.....	46
2.4.- LIMITACIONES TRANSITORIAS A LA OPERATORIA PORTUARIA.	46
2.5.- PAUTAS EN EL DISEÑO DE SERVICIOS.	47
2.5.1.- En el servicio de energía eléctrica.....	47
2.5.2.- En los servicios de agua potable, cloacas y desagüe pluvial.....	47
2.5.2.1.- En la provisión de agua potable.....	48
2.5.2.2.- En los desagües cloacales.	48
2.5.2.3.- En los desagües pluviales.	48
2.6.- RESTRICCIONES A LA OCUPACIÓN DEL SUELO POR PARTE DE PRIVADOS.....	48
2.7.- DERECHOS DE PASO.....	49
ARTÍCULO 3.- PLAN DE MANTENIMIENTO.	50
3.1.- OBRAS, INFRAESTRUCTURA Y SUPERESTRUCTURA.	50
3.2.- EQUIPAMIENTO.	50
3.3.- REPARACIONES DE EMERGENCIA.	51
LISTADO DE ANEXOS AL PLIEGO ÚNICO DE CONDICIONES TÉCNICAS.....	52
PLANOS.....	52

PLIEGO ÚNICO DE BASES Y CONDICIONES TÉCNICAS

ARTÍCULO 1.- OBRAS A EJECUTAR.

Lo indicado en este Artículo es de carácter general, siendo complementado por los "Criterios de Diseño" que forman parte del presente como Anexo.

1.1.- PARÁMETROS DE DISEÑO.

1.1.1.- Referidos a la infraestructura.

DE MUELLE Y CONTENCIÓN.

- **Buque de Diseño:** Post New Panamax a carga parcial;
- **Eslora:** 366 m;
- **Manga:** 51.3 m (20 filas de contenedores);
- **DWT:** 165.908 t;
- **Cota de dragado a pie de muelle:** -14.00 m (referido a cero del Riachuelo);
- **Cota de coronamiento de muelle:** +4.75 m (referido a cero del Riachuelo);
- **Sobrecarga de uso en muelle:** 4 t/m²;
- **Longitud sitio de atraque:** 400 m;
- **Defensas:** separación máxima entre ejes 15 m;
- **Bolardos:** separados cada 30 m. con capacidad para tiro de bita de 150 t.

Todos los parámetros establecidos en el presente deberán entenderse como un mínimo.

Todas las acciones deberán atender a las normas de seguridad en vigencia y al cuidado del medio ambiente, garantizando un desarrollo sostenible y sin afectar la operatividad de la Terminal.

Se deberán realizar todas las tareas de detalle o complementarias que, aunque no se hayan explicitado en la presente memoria o descripto en el Pliego, sean necesarias para la correcta ejecución de los

trabajos, de modo que éstos resulten completos y adecuados a su fin, y estén de acuerdo a las reglas del arte y técnicas de construcción.

Es responsabilidad del CDT solicitar y obtener todos los permisos ambientales que sean necesarios ante las autoridades competentes.

1.1.2.- Referidos al equipamiento.

PARÁMETROS TÉCNICOS GENERALES STS.

- **Capacidad de carga bajo *spreader* (*Lifting Capacity*):** 65 t;
- **Alcance de pluma (*Outreach*):** 60 m (donde se indique Panamax: 13 filas, New Panamax: 22 filas). Excepto etapa inicial;
- **Distancia entre vigas carrileras (*Span*):** 100 pies (ft) (30,48 m);
- **Altura máxima de carga sobre muelle y bajo *spreader* (*Liftheight*):** 42 m;
- **Alcance detrás del carril lado tierra (*Backreach*):** 20 m;
- **Velocidad de izaje mínima (*Hoistspeed*):** 60/140 m/min;
- **Velocidad de carro (*Trolleyspeed*):** 200 m/min;
- *Spreader* con capacidad para 2 contenedores de 20 pies (Twin Lift);
- **Ancho total (*Width*):** 26 m;
- Sistemas completamente eléctricos con motores de corriente alterna;
- **Movimientos mínimos por hora:** 25 movimientos/h.

PARÁMETROS TÉCNICOS GENERALES MHC.

- **Tipo:** Liebherr LHM600, LHM550 o similar;
- **Capacidad de Carga (*Single-lifting capacity*):** 41 t;
- **Capacidad de Carga (*Twin-lifting capacity*):** 50 t;
- **Alcance de pluma (*Outreach*):** 46 m.

PARÁMETROS TÉCNICOS GENERALES RTG.

- **Capacidad de Carga (*Lifting Capacity*):** 40 t;
- **Distancia entre vigas carrileras (*Span*):** 23,50 m;
- **Altura máxima de carga (*Liftheight*):** 18,20 m;
- **Velocidad de traslación (*Hoistspeed*):** 20-50 m/min;
- **Velocidad de carro (*Trolleyspeed*):** 70 m/min;
- **Ancho total (*Width*):** 13,50 m;
- Sistemas completamente eléctricos para el motor principal con motores de corriente alterna, para aquellas que ocupen nuevas superficies de patio.

Asimismo, se entiende que estos equipos estarán diseñados para un perfil mínimo de plazoleta tipo (6 + 1 ancho de paso / 5 + 1 alto de movimiento), el cual permite la operación con 6 hileras de contenedores a lo ancho + 1 espacio libre para la circulación de camiones y la estiba de 5 contenedores en alto + 1 espacio libre para el desplazamiento de la carga. El CDT deberá evaluar el uso de grúas que permitan un mayor apilamiento a fin de cumplir con los estándares solicitados en este Pliego.

PARÁMETROS TÉCNICOS GENERALES REACH-STACKERS.

- **Capacidad de Carga (*Lifting Capacity*):** 45 t en primera hilera – 34 t en segunda hilera;
- **Elevación:** 15,1 m;
- **Perfil de estiba:** 5/6 contenedores del tipo “*high cube*” (9’6”) en alto;
- El CDT podrá utilizar otro equipamiento de menor prestación para la manipulación de contenedores vacíos, pudiendo evaluar por ejemplo la conveniencia de utilizar *forklifts*.

Todos los parámetros establecidos en el presente deberán entenderse como un mínimo. Su descripción apunta a eso.

ANTIGÜEDAD MÁXIMA ADMITIDA.

En cualquier momento de la Concesión, el equipamiento en funcionamiento en la Terminal, no deberá tener una antigüedad mayor que la señalada a continuación:

- **Grúas STS:** 30 años;

- **Grúas MHC:** 20 años;
- **RTG:** 20 años;
- ***Reach stacker:*** 15 años;
- **Cabezas tractoras y remolques:** 15 años.

Todo el equipamiento solicitado estará sujeto al plan de mantenimiento a definir según el Artículo 3. Plan de mantenimiento. En los últimos 5 años de concesión no se requerirá renovación de equipos.

1.2.- OBRAS DE INVERSIÓN OBLIGATORIAS DE EJECUCIÓN INMEDIATA.

En este apartado se describen las obras y actuaciones necesarias para permitir iniciar las operaciones con un aceptable grado de eficiencia, alguna de las cuales deberán ser reiteradas a lo largo de la vida útil de la Concesión, lo que el CDT deberá establecer en el Plan de Mantenimiento a presentar, de acuerdo al Artículo 3 - Plan de mantenimiento.

Además aquí se encuadran todas aquellas obras que, en función de la logística proyectada, y/o de los requerimientos de Organismos Públicos de Control (tal como Aduana, SENASA, Migraciones, Sanidad de frontera, Prefectura Naval Argentina, etc.) el CDT deberá realizar para la optimización y utilización de las instalaciones portuarias de la Terminal. Las mismas deberán ser previamente aprobadas por la AGPSE.

Se considera a cargo del CDT la realización de todos los estudios necesarios para la confección de los Proyectos Ejecutivos como ser estudios de suelos, relevamientos topográficos, ensayos de pavimentos y estructuras existentes, etc. Además de la tramitación y obtención de todos los permisos necesarios frente a las Autoridades competentes en cada materia, incluyendo los aspectos ambientales.

El plazo máximo para estas obras se establece en DIECIOCHO (18) meses contados a partir del inicio de la concesión.

1.2.1.- Limpieza de drenes del muro y agujeros pasa muros.

Readecuación y limpieza de los desagües del sistema de drenes horizontales y agujeros pasa muros de los muros de gravedad para su correcto funcionamiento, en los casos que corresponda.

1.2.2.- Reparación y adecuación del vallado perimetral.

El CDT deberá construir, trasladar, reparar y/o pintar donde sea necesario diversos tramos del vallado perimetral y verja portuaria que delimita el predio a concesionar, de acuerdo a la reglamentación que sea aplicable. Los mismos deberán ser adecuados cada vez que se modifique el área de Concesión en función a lo previsto en este Pliego.

1.2.3.- Renovación piezómetros.

El CDT deberá renovar los piezómetros ubicados detrás del muro de gravedad a los efectos de verificar y controlar la presión y el nivel del agua sobre el mismo. El propósito fundamental de los piezómetros es el de medir la presión de poros, de tal manera de poder correlacionar y pronosticar los movimientos de determinadas estructuras debido a la presencia del agua y a los empujes horizontales que se generan por la sobrepresión hidrostática entre los niveles interior y exterior; y de esta manera efectuar el seguimiento de la estabilidad de los muros del muelle.

El CDT deberá realizar los trabajos necesarios que consistirán en la instalación de tuberías y filtros que son aislados y sellados en cámaras en un tramo determinado del sondaje para poder obtener el nivel freático en esa zona determinada e indirectamente la presión de poros, correlacionando las mediciones que se realicen con la onda de marea, y comparando niveles.

1.2.4.- Medición de la estabilidad de los muros de gravedad.

Dentro de los TREINTA (30) días posteriores al inicio de la Concesión, el CDT deberá presentar, para aprobación por parte de la AGPSE, un plan detallado de mediciones a efectuar con el objeto de controlar la evolución del comportamiento de los muros de gravedad.

Se medirán como mínimo en toda su altura: desplazamientos, inclinación, asentamiento, longitud, ancho de fisuras, etc., tanto en los tramos con fallas, como en los que se encontraban en buen estado al momento de ser otorgada la Concesión.

Será responsabilidad del CDT asegurar la estabilidad de los muros de gravedad existentes frente a las combinaciones de carga que resulten más desfavorables durante la operación en los muelles en cuestión, considerando el dragado establecido en los parámetros de diseño. Toda obra complementaria que resulte de asegurar dicha estabilidad estará a cargo del CDT, a su entera responsabilidad y costo, debiendo dichos trabajos, estar previamente aprobados por la AGPSE.

1.2.5.- Reconstrucción de pavimentos.

Estará a cargo del CDT la renovación y/o modificación del pavimento de la superficie operativa de la Terminal que sea necesario como ser: Plazoleta para estiba de contenedores, calles de Circulación, estacionamientos, tableros de muelles, etc. ya sean superficies nuevas (como el caso de rellenos o nuevos muelles) o existentes, teniendo en cuenta los vehículos a circular en cada sector en función de la operación a llevarse a cabo en los mismos (RTG, containeras de llenos y de vacíos, camiones, vehículos livianos, etc.).

En todos los casos se deberá posibilitar el correcto escurrimiento de las aguas pluviales, contemplando las pendientes y niveles necesarios a este fin y todas las instalaciones de desagües complementarias que esto conlleva, compatibilizando los nuevos desagües generados con los ya existentes, sin que estos generen inconvenientes al normal funcionamiento de los mismos.

1.2.6.- Acceso terrestre a la Terminal.

El CDT construirá los accesos terrestres a la terminal en función de la nueva circulación portuaria descripta en este Pliego que implica la relocalización de las entradas y salidas de la Terminal, los cuales deberán prever una agilización de la atención, en coordinación con la ZAP (Zona de Apoyo Portuario), que servirá de *pre-gate* y zona de espera a fin de reducir los tiempos de tramitación y estadía de camiones dentro de la Terminal, cumpliendo con los Niveles de Servicio requeridos en el presente Pliego.

Mientras ello ocurra, el CDT deberá mejorar y mantener en óptimas condiciones operativas los accesos existentes con el mismo fin.

1.2.7.- Instalaciones.

El CDT deberá poner en condiciones todas las instalaciones actuales que se entregan, mejorando las prestaciones edilicias de los galpones, aumentando y reconstruyendo las conexiones eléctricas para los contenedores *reefers*, optimizando todas las áreas, los edificios, los talleres, la instalación de un sistema de control de vertidos donde sea necesario y toda aquella instalación que demande un arreglo y/o mejoramiento para un adecuado uso de la Terminal Portuaria, de acuerdo a su plan operativo. A su vez se deberán tener en cuenta todas las instalaciones complementarias del tipo: tendido de cañerías de

servicios, canalizaciones eléctricas, red de datos, red contra incendios, instalaciones lumínicas (torres, columnas, brazos, etc.), todo tipo de redes de servicios, etc. Donde no exista red cloacal y sea necesaria, deberá instalar una planta de tratamiento cloacal adecuada al fin que se pretende.

El CDT podrá demoler los inmuebles existentes en función de su Plan de Empresa, con autorización de la AGPSE, siempre que ellos no pertenezcan o protejan instalaciones de un tercero como ser Empresas de Servicios. Los mismos están señalados en el **Plano TI-00**. El CDT también mejorará las instalaciones de seguridad existentes o las relocizará en función de lo establecido en el apartado anterior, de acuerdo a lo previsto en este Pliego y su plan empresario.

En el caso de verificarse el comienzo o el avance de deterioros que a solo juicio de la AGPSE atenten contra la seguridad del bien en Concesión ésta intimará al CDT a su realización, dentro de un plazo acorde a la gravedad del deterioro detectado. De no darse cumplimiento a dicha intimación, la AGPSE podrá ejecutar las obras a través de terceros con cargo al CDT afectando en primer término a este fin la garantía contractual correspondiente.

1.2.8.- Demolición de galerías de embarque del 4° Espigón (Fase 1)

A fin de posibilitar la utilización del muelle de Cabecera del 4° Espigón como posta de atraque, se deberán demoler las Galerías de Embarque existentes sobre el mismo.

Las estructuras a demoler se encuentran en un área portuaria operativa, por lo que durante el proceso de demolición se deberán extremar las medidas de seguridad para evitar daños a personas y a las instalaciones y equipos portuarios adyacentes, las cuales deberán continuar su operación durante el desarrollo de las demoliciones. El proyecto de demolición deberá ser aprobado por la AGPSE.

Cuando resulte necesario, se requerirá la construcción de estructuras temporarias de soporte para garantizar que no ocurra un colapso repentino durante la ejecución de las tareas. Asimismo, en la medida de lo posible, se propenderá a la demolición por cortes seccionales de las estructuras para poder retirar los fragmentos por medio de grúas o equipos equivalentes, disminuyendo de esta manera la cantidad de polvo a generarse en el sitio.

Previo al inicio de los trabajos se deberá proceder a la desratización de todo el predio y a la desinfección de sectores y/o equipamiento en caso de corresponder.

La disposición del material producto de las demoliciones se llevará a cabo de acuerdo a lo que establezca la AGPSE en función al avance de obra del relleno de la "Terminal Exterior".

El CDT deberá prever la disposición final de eventuales elementos contaminantes.

El plazo máximo para estas obras se establece en DOCE (12) meses contados a partir del acta de tenencia del predio en trato.

1.2.8.1.- Descripción del sector.

La ex Terminal de Granos, situada en la cara Norte del Cuarto Espigón de Puerto Buenos Aires cuenta con una galería de embarque de 815 m de largo dividida en dos segmentos; uno de 545 m situado a lo largo de la Dársena "D" y otro de 270 m de largo, situado sobre la cabecera del Espigón.

En esta primer Fase de la obra se contempla la demolición del tramo situado en la cabecera, que denominamos Tramo 1 y el Tramo 2, de aproximadamente 140 m de largo ubicado en el extremo Este de la Dársena "D" que va desde la galería transversal que conecta con los silos (no se incluye esta galería) hasta el vértice donde comienza el frente del extremo del Espigón (Tramo 1) (Ver Figura 1).

Estos tramos están compuestos por una galería de hormigón armado cuya losa de piso está situada a aproximadamente 21 m de altura, apoyada sobre columnas del mismo material. La galería tiene unas medidas, en la mitad del desarrollo, comenzando desde el Sur de 4 m de altura por 6 m de ancho, mientras que en los 130 m situados hacia el Norte y en todo el Tramo 2 cuenta con dos galerías superpuestas de la misma medida. Para este último sector presenta 9 m de altura por 6 m de ancho.



Figura 1: Vista General de las fases de ejecución

1.2.9.- Equipamiento mínimo.

Este apartado hace referencia al equipamiento mínimo que se considera necesario para atender los sitios de atraque actualmente existentes para buques portacontenedores.

El desarrollo descrito anteriormente, deberá ser complementado con el equipamiento de patio que permita continuar las operaciones con el mismo nivel de productividad.

TIPO DE EQUIPAMIENTO	TOTAL
Grúas de Muelle (STS) 17 filas mínimo si son nuevas o 13 filas, si se continua la operativa con las instaladas actualmente (hasta su renovación)	3
Grúas de Muelle (STS) o Grúas móviles (HMC) 19 filas mínimo	6
Puente Grúas de Plazoleta (RTG)	20

Tabla 1: Equipamiento mínimo para Etapa Inicial.

La AGPSE deberá aprobar la incorporación y puesta en servicio de cualquier equipo dentro de la Terminal. El equipamiento descrito deberá estar en operación el primer mes de concesión, excepto por las grúas STS de 19 filas que podrán incorporarse hasta el mes 18. Todo el equipamiento detallado deberá cumplir con los requisitos de antigüedad máxima admitida, detallados en los Parámetros de diseño (Punto 1.1), independientemente de si el equipo es nuevo o usado.

1.2.10.- Provisión e instalación de Estación Hidrometereológica.

Con el objeto de tener exactitudes precisas respecto de los fenómenos hidrometeorológicos presentes en Jurisdicción de Puerto Buenos Aires y sus Canales de Acceso que sirvan de documentación base para sus usuarios, es que se encomienda al CDT la provisión, instalación y puesta en marcha de sensores, cuya ubicación será definida por la AGPSE, quien tendrá a su cargo el uso y mantenimiento de todo el equipamiento.

Cabe mencionar que dichos sensores deberán ser de tecnología tipo “Ultrasonido” y que además, se deberá proveer de todos aquellos equipos complementarios, cables, programas, etc. que sean necesarios para la correcta visualización de los datos que arroja los equipos.

Deberá ser necesario como mínimo (a juicio de APGSE) la provisión de:

- Sensor tipo “ultrasonido” que mida:
 - Dirección y velocidad del viento;
 - Visibilidad;
 - Temperatura y humedad del aire;
 - Presión atmosférica;
 - Nivel de río, de tipo radar de pulsos que mida distancia a la superficie del agua y se compense por temperatura del aire.
- Correntómetro del tipo *Doppler*;
- Olígrafo que mida altura de ola, periodo y dirección. Puede proponerse la instalación de una pequeña boya en punto a definir por APGSE;
- Regla de marea a instalarse sobre muelle.

La información suministrada por dichos sensores deberá encontrarse disponible en la página web de APGSE (www.argentina.gob.ar/transporte/puerto-buenos-aires) en la sección “Datos Mareográficos”, “Datos mareográficos actuales” o bien, donde defina APGSE.

1.3.- OBRAS DE INVERSIÓN OBLIGATORIA EN ETAPAS.

En este apartado se describen las obras obligatorias a realizar por el CDT de acuerdo a disparadores y, en su caso, con fecha límite para su entrada en operación. El CDT puede realizar estos trabajos en otras etapas en función de su Plan de Empresa, en tanto se ajuste al plazo establecido en el presente Artículo. La descripción de estas etapas y el plan de trabajos correspondiente deberán ser sometidos a consideración y aprobación de la APGSE en los términos que se estipulan en el presente Pliego.

MEMORIA DESCRIPTIVA.

El objetivo de las obras que se mencionan es la materialización de una nueva zona operativa denominada "Terminal Exterior" con las instalaciones portuarias adecuadas para la atención de buques

portacontenedores de gran porte que puedan arribar a Puerto Buenos Aires, atendiendo las demandas internacionales actuales y futuras.

Ninguna de las obras mencionadas en este apartado deberá interferir con la operación portuaria general, el paso de las embarcaciones o disminuir la capacidad operativa en forma alguna.

1.3.1.- Etapa I.

La presente Etapa conlleva todas las obras consecuentes a la puesta en operación de un muelle corrido de 900 metros de longitud en la Terminal Exterior, apto para la atención del buque de diseño, incluidas las plazoletas para estiba de contenedores vacíos, llenos, *reefers*, y todas las instalaciones y equipamientos necesarios para la misma, de acuerdo a los parámetros de diseño indicados en el presente (ver **Plano TO-01**).

El plazo de ejecución de las obras que se tratan en esta etapa se estima en SETENTA Y DOS (72) meses corridos, el que puede variar sensiblemente en función del plan de obras que establezca el CDT.

Las obras deberán estar terminadas y operativas antes de culminar el DÉCIMO (10°) año de concesión

El CDT podrá comenzar las obras en cualquier momento, siempre con autorización de la AGPSE y sin que ello implique prerrogativa o beneficio alguno para el CDT.

La AGPSE queda facultada a considerar, evaluar y/o proponer modificaciones en el proyecto de modo tal que ello tienda a la optimización y operatividad del mismo sin que ello lleve a reducir los montos de inversión comprometidos.

Las obras podrán ejecutarse y entrar en operación por etapas siempre que no excedan el límite máximo establecido pudiendo admitirse solamente ejecución parcial del subítem pavimento, siempre que se complete antes del inicio de la etapa subsiguiente.

1.3.1.1.- Muelle de 900 metros.

A los fines de la generación de un nuevo sitio de atraque que permita atender el buque de diseño propuesto en la Nueva Terminal Exterior, se considera necesaria la construcción de un muelle sobre pilotes de gran diámetro de una longitud de 900 metros en la margen Sur del relleno que conforma la Terminal Exterior.

Con los estudios de suelo correspondientes efectuados se determinará la profundidad de hincado de los pilotes que conforman la estructura del muelle, los que deberán quedar empotrados en los mantos de suelo resistentes. Las características y dimensiones de los pilotes y de la estructura del muelle serán las necesarias para absorber los esfuerzos horizontales (de atraque y amarre) y verticales (propios de la operación de la carga y equipamiento a utilizar).

Sobre los pilotes se dispondrá un conjunto de vigas longitudinales y transversales y losas (premoldeadas u hormigonadas “in situ”) que permitirán transmitir las cargas a las fundaciones, como así también vigas carrileras longitudinales para los movimientos de las grúas pórtico paralelas al muelle. Por último, se colocará un pavimento de hormigón capaz de soportar el tránsito de vehículos pesados, tapas de bodega y la estiba de contenedores en función de la logística planificada.

El muelle deberá contar con todas las instalaciones complementarias como ser: defensas, bolardos, rieles para tránsito de equipos, red contra incendio, iluminación, agua, etc.; todas a realizarse de acuerdo a los estándares internacionales y con las normas de diseño portuario aplicables.

La retro área del muelle deberá pavimentarse con el material adecuado para permitir el depósito y estiba de contenedores y el desplazamiento y traslado de equipamiento de estiba, con todas las instalaciones complementarias del tipo: desagües pluviales, tendido de cañerías de servicios, canalizaciones eléctricas, red de datos, instalaciones lumínicas, etc. La materialización de la continuidad entre el muelle a construir y la margen Sur del Relleno será definida por el CDT en su proyecto ejecutivo, debiendo contar con la aprobación de la AGPSE.

El Concesionario de la Terminal deberá contemplar las obras complementarias y accesorias correspondientes para su adecuada operatoria (rieles para tránsito de equipos, tomas de alimentación eléctrica y de agua, etc.), así como también el equipamiento necesario para atender el buque esperado para el Puerto Buenos Aires por AGPSE.

La AGPSE queda facultada a considerar, evaluar y/o proponer modificaciones en el proyecto de modo tal que ello tienda a la optimización y operatividad del mismo.

1.3.1.2.- Pavimentación del relleno.

La superficie contemplada en esta etapa será materializada por la AGPSE mediante el aporte de material, generalmente proveniente de demoliciones y excavaciones, cuyas características técnicas resulten aptas en función de la etapabilidad de las obras.

Cabe destacar que la superficie será entregada al CDT sin compactación adicional a la lograda por los camiones y la maquinaria utilizada en la generación de la misma, en una cota igual o mayor a +4.00 m respecto al cero del Riachuelo.

En consecuencia a lo expuesto, será obligación del CDT la consolidación y pavimentación de toda la superficie que conforma el relleno, quedando incluidos en los mismos todo trabajo de estabilización (sea mecánica o química), relleno y nivelación que resulte necesario en función del asentamiento por consolidación del terreno y de la capacidad portante del mismo.

Los pavimentos a construir deberán estar diseñados y contruidos en función del uso de cada sector en cuestión previéndose las solicitudes propias de cada uso en relación a la circulación de vehículos livianos, pesados, maquinaria pesada (*reach-stacker*, *fork-lift*, grúas RTG, etc.), almacenamiento de contenedores llenos y vacíos, etc., los que deberán contar con la aprobación por parte de la AGPSE previo a su construcción.

El nivel final de los pavimentos deberá ser compatible con el diseño de cuencas de desagües pluviales a ser presentado por el CDT y con una cota de coronamiento de los muelles en +4,75 m respecto al Cero del Riachuelo.

Los trabajos mencionados podrán ser realizados por etapas en función del Plan de Empresa, previa aprobación expresa por parte de la AGPSE.

1.3.1.3.- Tendido de servicios.

Será obligación del CDT la construcción de todos los tendidos de servicios necesarios para la operación de la Terminal Exterior como ser:

- **Iluminación:** de muelle, plazoleta y calles de circulación;

- **Electricidad:** Estaciones transformadoras, tendidos de media y baja tensión, y usos siempre que sea posible (grúas STS, grúas RTG, Plazoleta de *reefers*, a buques, etc.);
- **Agua sanitaria:** uso general y alimentación de agua a buques;
- **Desagües pluviales y cloacales:** incluyendo plantas de tratamiento y tendidos generales;
- **Agua contra Incendio:** red general y sistema de presurización;
- **Redes de telefonía y datos:** tendido y salas de servidor;
- **Circuito cerrado de televisión:** sala de monitoreo con su equipamiento, tendido y equipos de monitoreo;
- **Planta generadora de energías renovables:** dentro del marco de la Ley N° 27.191, Decreto N° 531/2016.
- **Otros:** La red de desagües pluviales a diseñar y ejecutar por parte del CDT abarcará el total de la superficie de relleno, incluyendo aquella superficie no contemplada en la concesión pero perteneciente al propio relleno. Asimismo deberá estar diseñada considerando una intensidad de lluvia de 180 mm/hora con una duración de 10 minutos, la cual se corresponde aproximadamente con un periodo de recurrencia de 30 años para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Dado que la Terminal Exterior no cuenta la provisión de los servicios descriptos anteriormente, el CDT tendrá a su costo y cargo la materialización de dichas provisiones, contemplando asimismo los consumos de los servicios que pudieran resultar necesarios para la vía pública.

1.3.1.4.- Obras complementarias.

Además de las Obras descriptas en los ítems previos, el CDT tendrá a su costo y cargo la ejecución de las obras complementarias que resulten necesarias para la operación de la Terminal Exterior, entre las cuales se mencionan a continuación:

- Cercado de la Terminal;
- Gates de acceso/egreso;

- Edificios administrativos;
- Galpones de mantenimiento;
- Almacenes de consolidación/desconsolidación de mercadería;
- Recinto para residuos peligrosos;
- Sistema de balizamiento de los sectores extremos de requerirlo el Servicio de Hidrografía Naval como Autoridad de Aplicación;
- **Otros:** toda otra obra de Arquitectura que resulte necesaria para el correcto funcionamiento de la Terminal Portuaria.

Para dichas obras se recomienda la implementación de normativa mundialmente reconocida acerca del uso eficiente de la energía y construcción sustentable.

1.3.1.5.- Dragado de apertura a pie de muelle, inclusive área de maniobras correspondiente.

En esta etapa se prevé la profundización en consonancia con la determinante de los canales de acceso a ese momento de la zona a pie de muelle, inclusive área de Maniobras correspondiente, marcada en color azul en el **Plano TD-01**.

La zona a intervenir presenta en toda su área una profundidad promedio de 3,50 metros al Cero del Riachuelo, mayormente ocupada por un suelo consolidado. La superficie a dragar es de 305.000 m² siendo aproximadamente el volumen a dragar de 2.280.000,00 m³.

El CDT puede efectuar el trabajo por su propia cuenta, o en caso que lo considere oportuno, teniendo en cuenta la experiencia con que cuenta AGPSE respecto al dragado de zonas linderas y equipos necesarios para cumplimentar esta etapa, solicitar la incorporación de este ítem al plan de dragado que proyecta AGPSE para sus áreas navegables. Indiferentemente de la opción elegida, el costo del dragado de apertura correrá por parte del CDT.

1.3.1.6.- Equipamiento mínimo.

Los nuevos sitios de atraque fueron diseñados de acuerdo a los parámetros enumerados en este Pliego, por lo tanto las grúas de muelle que allí se instalen deberán tener un alcance mínimo acorde.

Para el nuevo muelle conformado en la margen Sur del Nuevo Relleno, se requerirán SEIS (6) grúas pórtico (STS) nuevas para la atención de carga y/o descarga de los buques de diseño que operen en este nuevo sitio.

Asimismo el área de plazoleta deberá operarse con Puentes Grúas sobre Neumáticos (RTG), los cuales deberán ser preferentemente eléctricos en su totalidad, en razón de las elevadas tasas de eficiencia que presentan desde los puntos de vista del consumo energético, ahorro de consumibles, menores costos de mantenimiento, reducción de los ruidos propios de la operación y eliminación de emisiones, si se los compara con las versiones diesel.

En cuanto a su motorización, se entiende que deben contar con motorizaciones que cumplan con las últimas normas en cuanto a consumo, generación de ruido y emisiones.

TIPO DE EQUIPAMIENTO	TOTAL
Grúas de Muelle (STS) de 22 filas	6
Puente Grúas de Plazoleta (RTG)	18

Tabla 2: Equipamiento mínimo para Etapa I.

El desarrollo descrito anteriormente deberá ser complementado con el equipamiento de patio que permita continuar las operaciones con el mismo nivel de productividad.

El CDT deberá realizar las inversiones necesarias para el adecuado funcionamiento del equipamiento elegido.

El criterio general de equipamiento de toda la Terminal deberá atenerse a asegurar un mínimo de movimientos/hora indicado en el Anexo correspondiente a Niveles de Servicio y la cantidad de grúas de plazoleta que compatibilice el movimiento de muelle sin que se produzcan demoras y garantice la productividad por buque deseada.

La AGPSE deberá aprobar la incorporación y puesta en servicio de cualquier equipo dentro de la Terminal.

1.3.2.- Etapa II.

La presente etapa conlleva la ejecución de todas las obras consecuentes para la extensión del muelle operativo en 300 metros, lográndose un muelle corrido de 1200 metros, incluyendo el incremento de

superficie de plazoleta de estiba de contenedores, instalaciones y equipamiento necesarios para la operación del mismo (ver **Plano TO-02**).

El plazo de ejecución de las obras que trata este apartado se estima en TREINTA Y SEIS (36) meses corridos, el que puede variar en función del plan de obras que establezca el CDT.

Esta etapa deberá comenzar el año subsiguiente al que el nivel de actividad de la Terminal concesionada en su totalidad, alcance 1.890.000 TEU. En caso de haber ejecutado las obras voluntarias previstas en este pliego, esa cantidad deberá ser de 2.170.000 TEU.

El CDT podrá comenzar las obras en cualquier momento, siempre con autorización de la AGPSE y sin que ello implique prerrogativa o beneficio alguno para el CDT.

La AGPSE queda facultada a considerar, evaluar y/o proponer modificaciones en el proyecto de modo tal que ello tienda a la optimización y operatividad del mismo sin que ello lleve a reducir los montos de inversión comprometidos.

Las obras podrán ejecutarse y entrar en operación por etapas siempre que no excedan el límite máximo establecido pudiendo admitirse solamente ejecución parcial del subítem pavimento y obras complementarias como los tendidos de servicio, iluminación, etc., siempre que se complete antes de los 3 años subsiguientes.

1.3.2.1.- Extensión del relleno de la Terminal Exterior.

Con el objeto de ampliar la superficie operativa de la Terminal Exterior se prevé la extensión del relleno en una superficie de aproximadamente 120.000 m². El CDT tendrá a su cargo la ejecución completa del relleno descrito, como así también todas las tareas consecuentes de compactación, consolidación y estabilización del suelo pudiendo ser esta última realizada por métodos mecánicos o químicos, previa aprobación por parte de la AGPSE.

El relleno se sugiere ejecutar mediante el uso de suelo del tipo A-2-4 según la clasificación del sistema del *Highway Research Board* (HRB) para el relleno de los intersticios generado por el material grueso de relleno, estabilizando el mismo de manera mecánica, física y química donde corresponda, compactados con humedades óptimas a densidades máximas. Asimismo se contempla la posibilidad de aportar el material proveniente de demoliciones y excavaciones de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y arena

refutada, en función de la etapabilidad de las obras, quedando sujeto a aprobación de la AGPSE. El volumen a rellenar en esta etapa se estima en 1.135.000 m³ aproximadamente considerando como cota superior del relleno +4,00 respecto al Cero del Riachuelo.

1.3.2.2.- Pavimentación del relleno.

Será obligación del CDT la consolidación y pavimentación de toda la superficie rellenada, quedando incluidas en sus obligaciones todo trabajo de estabilización (sea mecánica o química), relleno y nivelación que resulte necesario en función del asentamiento por consolidación del terreno y de la capacidad portante del mismo.

Los pavimentos a construir deberán estar diseñados y contruidos en función del uso de cada sector en cuestión previéndose las solicitudes propias de cada uso en relación a la circulación de vehículos livianos, pesados, maquinaria pesada (*reach stacker, fork-lift, grúas RTG, etc.*), almacenamiento de contenedores llenos y vacíos, etc., los que deberán contar con la aprobación por parte de la AGPSE previo a su construcción.

El nivel final de los pavimentos deberá ser compatible con el diseño de cuencas de desagües pluviales a ser presentado por el CDT y con una cota de coronamiento de los muelles en +4,75 m respecto al Cero del Riachuelo.

Los trabajos mencionados podrán ser realizados por etapas en función del Plan de Empresa, previa aprobación expresa por parte de la AGPSE.

1.3.2.3.- Extensión del muelle en 300 metros.

En la presente etapa se prevé la construcción de 300 metros lineales de muelle, en continuación al muelle materializado en la primer etapa, a fin de lograr un muelle corrido de 1200 metros de longitud. Esta extensión del muelle deberá realizarse con los mismos métodos constructivos que los adoptados para los 900 metros iniciales, debiendo cumplir con los parámetros de diseño descriptos anteriormente.

El muelle deberá contar con todas las instalaciones complementarias como ser: defensas, bolardos, rieles para tránsito de equipos, red contra incendio, iluminación, agua, etc. Todas a realizarse de acuerdo a los estándares internacionales y con las normas de diseño portuario aplicables.

La retro área del muelle deberá pavimentarse con el material adecuado para permitir el depósito y estiba de contenedores y el desplazamiento y traslado de equipamiento de estiba, con todas las instalaciones complementarias del tipo: desagües pluviales, tendido de cañerías de servicios, canalizaciones eléctricas, red de datos, instalaciones lumínicas, etc. La materialización de la continuidad entre el muelle a construir y la margen Sur del Relleno será definida por el CDT en su proyecto ejecutivo, debiendo contar con la aprobación de la AGPSE.

El Concesionario de la Terminal deberá contemplar las obras complementarias y accesorias correspondientes para su adecuada operatoria (rieles para tránsito de equipos, tomas de alimentación eléctrica y de agua, etc.), así como también el equipamiento necesario para atender el buque esperado para el Puerto Buenos Aires por AGPSE.

La AGPSE queda facultada a considerar, evaluar y/o proponer modificaciones en el proyecto de modo tal que ello tienda a la optimización y operatividad del mismo.

1.3.2.4.- Prolongación de tendido de servicios.

Será obligación del CDT la extensión de los tendidos de servicios necesarios para la operación de la nueva superficie operativa como ser:

- **Iluminación:** de muelle, plazoleta y calles de circulación;
- **Electricidad:** Estaciones transformadoras, tendidos de media y baja tensión, y usos siempre que sea posible (grúas STS, grúas RTG, plazoleta de *reefers*, a buques, etc.);
- **Agua sanitaria:** uso general y alimentación de agua a buques;
- **Desagües pluviales y cloacales:** incluyendo plantas de tratamiento y tendidos generales;
- **Agua contra incendio:** red general y sistema de presurización;
- **Redes de telefonía y datos:** tendido y salas de servidor;
- **Circuito cerrado de televisión:** sala de monitoreo con su equipamiento, tendido y equipos de monitoreo;

- **Planta generadora de energías renovables:** dentro del marco de la Ley N° 27.191, Decreto N° 531/2016;
- Otros.

1.3.2.5.- Dragado de apertura a pie de muelle, inclusive área de maniobras correspondiente.

En esta etapa se prevé la profundización en consonancia con la determinante de los canales de acceso a ese momento de la zona a pie de muelle, inclusive área de maniobras correspondiente, marcada en color azul en el **Plano TD-02**.

La zona a intervenir presenta en toda su área una profundidad promedio de 3,50 metros al Cero del Riachuelo, mayormente ocupada por un suelo consolidado. La superficie a dragar es de 367.000 m² siendo aproximadamente el volumen a dragar de 2.745.000 m³.

El CDT puede efectuar el trabajo por su propia cuenta, o en caso que lo considere oportuno, teniendo en cuenta la experiencia con que cuenta AGPSE respecto al Dragado de zonas linderas y equipos necesarios para cumplimentar esta etapa, solicitar la incorporación de este ítem al plan de dragado que proyecta AGPSE para sus áreas navegables. Indiferentemente de la opción elegida, el costo del dragado de apertura correrá por parte del CDT.

1.3.2.6.- Equipamiento mínimo.

En consecuencia con el equipamiento mínimo requerido en la Etapa I anteriormente descripta, se indica a continuación el equipamiento mínimo correspondiente a la extensión del muelle y de la plazoleta de almacenamiento:

TIPO DE EQUIPAMIENTO	TOTAL
Grúas de Muelle (STS) de 22 filas	3
Puente Grúas de Plazoleta (RTG)	9

Tabla 3: Equipamiento mínimo para Etapa II.

El criterio general de equipamiento de toda la Terminal deberá atenerse a asegurar un mínimo de movimientos/hora indicado en el Anexo correspondiente a *Niveles de Servicio* y la cantidad de grúas de

plazoleta que compatibilice el movimiento de muelle sin que se produzcan demoras y garantice la productividad por buque deseada.

La AGPSE deberá aprobar la incorporación y puesta en servicio de cualquier equipo dentro de la Terminal.

1.3.3.- Etapa III.

La presente etapa conlleva la ejecución de todas las obras consecuentes para la extensión del muelle operativo en otros 300 metros, lográndose un muelle corrido de 1500 metros, incluyendo el incremento de superficie de plazoleta de estiba de contenedores, instalaciones y equipamiento necesarios para la operación del mismo (ver **Plano TO-03**).

El plazo de ejecución de las obras que trata este apartado se estima en SESENTA (60) meses corridos, el que puede variar en función del plan de obras que establezca el CDT.

Esta etapa deberá comenzar el año subsiguiente al que el nivel de actividad de la Terminal concesionada en su totalidad, alcance 2.310.000 TEU. En caso de haber ejecutado las obras voluntarias previstas en este pliego, esta etapa no será obligatoria.

El CDT podrá comenzar las obras en cualquier momento, siempre con autorización de la AGPSE y sin que ello implique prerrogativa o beneficio alguno para el CDT.

La AGPSE queda facultada a considerar, evaluar y/o proponer modificaciones en el proyecto de modo tal que ello tienda a la optimización y operatividad del mismo sin que ello lleve a reducir los montos de inversión comprometidos.

Las obras podrán ejecutarse y entrar en operación por etapas siempre que no excedan el límite máximo establecido pudiendo admitirse solamente ejecución parcial del subítem pavimento, siempre que se complete antes de los 5 años posteriores.

1.3.3.1.- Extensión del relleno de la Terminal Exterior.

Con el objeto de ampliar la superficie operativa de la Terminal Exterior se prevé la extensión del relleno en una superficie de aproximadamente 401.600 m². El CDT tendrá a su cargo la ejecución completa del relleno descripto, como así también todas las tareas consecuentes de compactación, consolidación y estabilización del suelo pudiendo ser esta última realizada por métodos mecánicos o químicos, previa

aprobación por parte de la AGPSE. El relleno consistirá en la ampliación de la superficie operativa correspondiente a la extensión del muelle en 300 metros de longitud, como así también de la extensión de la superficie operativa hacia el sector norte en 200 metros aproximadamente, a fin de lograr mayor superficie para almacenamiento de contenedores.

El relleno se sugiere ejecutar mediante el uso de suelo del tipo A-2-4 según la clasificación del sistema del *Highway Research Board* (HRB) para el relleno de los intersticios generado por el material grueso de relleno, estabilizando el mismo de manera mecánica, física y química donde corresponda, compactados con humedades óptimas a densidades máximas. Asimismo se contempla la posibilidad de aportar el material proveniente de demoliciones y excavaciones de la Ciudad de Buenos Aires y arena refulada, en función de la etapabilidad de las obras, quedando sujeto a aprobación de la AGPSE. El volumen a rellenar en esta etapa se estima en 3.790.000 m³ aproximadamente considerando como cota superior del relleno +4,00 respecto al Cero del Riachuelo.

1.3.3.2.- Pavimentación del relleno.

De igual forma que para las etapas previas, será obligación del CDT la consolidación y pavimentación de toda la superficie rellenada, quedando incluidas en sus obligaciones todo trabajo de estabilización (sea mecánica o química), relleno y nivelación que resulte necesario en función del asentamiento por consolidación del terreno y de la capacidad portante del mismo.

Los pavimentos a construir deberán estar diseñados y contruidos en función del uso de cada sector en cuestión previéndose las solicitudes propias de cada uso en relación a la circulación de vehículos livianos, pesados, maquinaria pesada (*reach stacker, fork-lift, grúas RTG, etc.*), almacenamiento de contenedores llenos y vacíos, etc., los que deberán contar con la aprobación por parte de la AGPSE previo a su construcción.

El nivel final de los pavimentos deberá ser compatible con el diseño de cuencas de desagües pluviales a ser presentado por el CDT y con una cota de coronamiento de los muelles en +4,75 m respecto al Cero del Riachuelo.

Los trabajos mencionados podrán ser realizados por etapas en función del Plan de Empresa, previa aprobación expresa por parte de la AGPSE.

1.3.3.3.- Extensión del muelle en 300 metros.

En la presente etapa se prevé la construcción de 300 metros lineales de muelle, en continuación al muelle materializado en la primer etapa, a fin de lograr un muelle corrido de 1500 metros de longitud. Esta extensión del muelle deberá realizarse con los mismos métodos constructivos que los adoptados para los 1200 metros iniciales, debiendo cumplir con los parámetros de diseño descriptos anteriormente.

El muelle deberá contar con todas las instalaciones complementarias como ser: defensas, bolardos, rieles para tránsito de equipos, red contra incendio, iluminación, agua, etc. Todas a realizarse de acuerdo a los estándares internacionales y con las normas de diseño portuario aplicables.

La retro área del muelle deberá pavimentarse con el material adecuado para permitir el depósito y estiba de contenedores y el desplazamiento y traslado de equipamiento de estiba, con todas las instalaciones complementarias del tipo: desagües pluviales, tendido de cañerías de servicios, canalizaciones eléctricas, red de datos, instalaciones lumínicas, etc. La materialización de la continuidad entre el muelle a construir y la margen Sur del Relleno será definida por el CDT en su proyecto ejecutivo, debiendo contar con la aprobación de la AGPSE.

El Concesionario de la Terminal deberá contemplar las obras complementarias y accesorias correspondientes para su adecuada operatoria (rieles para tránsito de equipos, tomas de alimentación eléctrica y de agua, etc.), así como también el equipamiento necesario para atender el buque esperado para el Puerto Buenos Aires por AGPSE.

La AGPSE queda facultada a considerar, evaluar y/o proponer modificaciones en el proyecto de modo tal que ello tienda a la optimización y operatividad del mismo.

1.3.3.4.- Prolongación de tendidos de servicios.

Será obligación del CDT la extensión de los tendidos de servicios necesarios para la operación de la nueva superficie operativa como ser:

- **Iluminación:** de muelle, plazoleta y calles de circulación;

- **Electricidad:** Estaciones transformadoras, tendidos de media y baja tensión, y usos siempre que sea posible (grúas STS, grúas RTG, plazoleta de *reefers*, a buques, etc.);
- **Agua sanitaria:** uso general y alimentación de agua a buques;
- **Desagües pluviales y cloacales:** incluyendo plantas de tratamiento y tendidos generales;
- **Agua contra incendio:** red general y sistema de presurización;
- **Redes de telefonía y datos:** tendido y salas de servidor;
- **Circuito cerrado de televisión:** sala de monitoreo con su equipamiento, tendido y equipos de monitoreo;
- **Planta generadora de energías renovables:** dentro del marco de la Ley N° 27.191, Decreto N° 531/2016;
- Otros.

1.3.3.5.- Dragado de apertura a pie de muelle, inclusive área de maniobras correspondiente.

En esta etapa se prevé la profundización en consonancia con la determinante de los canales de acceso a ese momento de la zona a pie de muelle, inclusive área de maniobras correspondiente, marcada en color azul en el **Plano TD-03**.

La zona a intervenir presenta en toda su área una profundidad promedio de 3,50 metros al Cero del Riachuelo, mayormente ocupada por un suelo consolidado. La superficie a dragar es de 245.000 m² siendo aproximadamente el volumen a dragar de 1.850.000,00 m³.

El CDT puede efectuar el trabajo por su propia cuenta, o en caso que lo considere oportuno, teniendo en cuenta la experiencia con que cuenta AGPSE respecto al dragado de zonas linderas y equipos necesarios para cumplimentar esta etapa, solicitar la incorporación de este ítem al plan de dragado que proyecta AGPSE para sus áreas navegables. Indiferentemente de la opción elegida, el costo del dragado de apertura correrá por parte del CDT.

1.3.3.6.- Equipamiento mínimo.

En consecuencia con el equipamiento mínimo requerido en las etapas anteriormente descriptas, se indica a continuación el equipamiento mínimo correspondiente a la extensión del muelle y de la plazoleta de almacenamiento:

TIPO DE EQUIPAMIENTO	TOTAL
Grúas de Muelle (STS) de 22 filas	3
Puente Grúas de Plazoleta (RTG)	9

Tabla 4: Equipamiento mínimo para Etapa III.

El criterio general de equipamiento de toda la Terminal deberá atenerse a asegurar un mínimo de movimientos/hora indicado en el Anexo correspondiente a Niveles de Servicio y la cantidad de grúas de plazoleta que compatibilice el movimiento de muelle sin que se produzcan demoras y garantice la productividad por buque deseada.

La AGPSE deberá aprobar la incorporación y puesta en servicio de cualquier equipo dentro de la Terminal.

1.4.- OBRAS DE EJECUCIÓN VOLUNTARIAS.

Se trata de obras sugeridas que el CDT puede optar por realizar en el sector denominado "Terminal Interior", a fin de adecuar la infraestructura existente a los parámetros de diseño establecidos en el presente, previa autorización por AGPSE, y de acuerdo a lo indicado en el Pliego General, que prevé su obligatoriedad bajo determinados parámetros.

El total de las Obras descriptas en este apartado deberá estar ejecutado dentro de los SETENTA Y DOS (72) meses corridos de ejercida la opción de ejecución de las Obras Voluntarias.

El CDT podrá realizar estos trabajos en etapas por él propuestas en función de su Plan de Empresa, en tanto se ajuste al plazo establecido en el presente Artículo, previa aprobación de la AGPSE en los términos que se estipulan en el presente Pliego.

MEMORIA DESCRIPTIVA

El objetivo de las obras que se mencionan es la adecuación de la infraestructura existente a los parámetros de diseño establecidos en el presente, consiguiendo en el corto y mediano plazo postas de atraque aptas para la atención de buques portacontenedores de gran porte que puedan arribar a Puerto Buenos Aires, atendiendo las demandas internacionales actuales y futuras.

Se incluye aquí también al equipamiento de vital importancia para aumentar los rendimientos operativos según la logística empleada para la Terminal Portuaria. Dentro de los mismos se puede enunciar la provisión de mayor cantidad de grúas de muelle, grúas de plazoleta, como *reach stackers*, *forklifts*, etc., moto estibadoras para movimientos de cargas sueltas, construcción de tomas para *reefers*, tinglados, oficinas, mejoras en los accesos, sistemas informáticos, etc.

El criterio general de equipamiento de toda la Terminal deberá atenerse a asegurar un mínimo de movimientos/hora indicado en el Anexo correspondiente a *Niveles de Servicio* y la cantidad de grúas de plazoleta que compatibilice el movimiento de muelle sin que se produzcan demoras y garantice la productividad por buque deseada.

Ninguna de las obras mencionadas en este apartado deberá interferir con la operación portuaria general, el paso de las embarcaciones o disminuir la capacidad operativa en forma alguna.

1.4.1.- Etapa I-A.

La presente etapa conlleva la ejecución de todas las obras consecuentes para la puesta en operación de un muelle de 400 metros en Cabecera del Cuarto Espigón, y del relleno de la Dársena "D" como plazoleta para almacenamiento de contenedores, incluyendo las instalaciones y equipamiento necesarios, de acuerdo a los parámetros de diseño estipulados en el presente (ver **Plano TV-01**).

El CDT podrá comenzar las obras en cualquier momento, siempre con autorización de la AGPSE y sin que ello implique prerrogativa o beneficio alguno para el CDT.

La AGPSE queda facultada a considerar, evaluar y/o proponer modificaciones en el proyecto de modo tal que ello tienda a la optimización y operatividad del mismo sin que ello lleve a reducir los montos de inversión comprometidos.

La separación de estas obras en sub etapas en lo sucesivo es sólo a título explicativo y para una mejor descripción.

1.4.1.1.- Muelle en cabecera de Cuarto Espigón.

A los fines de la generación de un nuevo sitio de atraque que permita atender en el Cuarto Espigón el buque de diseño propuesto, se sugiere la construcción de un nuevo muelle sobre pilotes de gran diámetro de una longitud de 400 metros en la cabecera del Cuarto Espigón.

El muelle a construir deberá desvincular al muro de gravedad existente de las sobrecargas de uso que genera la creación de una posta de atraque en la cabecera del Espigón, debiendo asegurar la estabilidad del muro en cuestión para todas las etapas de la vida útil de la obra. Asimismo se deberá de asegurar la navegabilidad a través del Canal de Pasaje cuando en el nuevo muelle esté operando un buque de diseño.

Con los estudios de suelo correspondientes efectuados se determinará la profundidad de hincado de los pilotes que conforman la estructura del muelle, los que deberán quedar empotrados en los mantos de suelo resistentes. Las características y dimensiones de los pilotes y de la estructura del muelle serán las necesarias para absorber los esfuerzos horizontales (de atraque y amarre) y verticales (propios de la operación de la carga y equipamiento a utilizar).

Como se mencionó en párrafo precedente, la superestructura del muelle deberá absorber las cargas verticales y horizontales generadas por el atraque del buque de diseño mencionado precedentemente, el tiro de bita y los que sean del producto de la operación de equipos y acciones verticales de las grúas pórtico (STS). Sobre los pilotes se dispondrá un conjunto de vigas longitudinales y transversales y losas (premoldeadas u hormigonadas “in situ”) que permitirán transmitir las cargas a las fundaciones, como así también vigas rieleras y/o carrileras longitudinales para los movimientos de las grúas pórtico paralelas al muelle. Por último, se colocará un pavimento de hormigón capaz de soportar el tránsito de vehículos pesados, tapas de bodega y la estiba de contenedores en función de la logística planificada.

Será responsabilidad del CDT asegurar la estabilidad de los muros de gravedad existentes frente a las combinaciones de carga que resulten más desfavorables durante la operación en el muelle en cuestión, considerando el dragado establecido en los parámetros de diseño. Toda obra complementaria que resulte de asegurar dicha estabilidad estará a cargo del CDT, a su entera responsabilidad y costo, debiendo dichos trabajos, estar previamente aprobados por la AGPSE.

El muelle deberá contar con todas las instalaciones complementarias como ser: defensas, bolardos, rieles para tránsito de equipos, red contra incendio, iluminación, agua, etc. Todas a realizarse de acuerdo a los estándares internacionales y con las normas de diseño portuario aplicables.

La retro área del muelle deberá pavimentarse con el material adecuado para permitir el depósito y estiba de contenedores y el desplazamiento y traslado de equipamiento de estiba, con todas las instalaciones complementarias del tipo: desagües pluviales, tendido de cañerías de servicios, canalizaciones eléctricas, red de datos, instalaciones lumínicas, etc.

El Concesionario de la Terminal deberá contemplar las obras complementarias y accesorias correspondientes para su adecuada operatoria (rieles para tránsito de equipos, tomas de alimentación eléctrica y de agua, etc.), así como también el equipamiento necesario para atender el buque esperado para el Puerto Buenos Aires por AGPSE.

La AGPSE queda facultada a considerar, evaluar y/o proponer modificaciones en el proyecto de modo tal que ello tienda a la optimización y operatividad del mismo. En función de ello podrá someterse a evaluación una solución de iguales características que la propuesta en este apartado a construirse sobre la cabecera del Quinto Espigón.

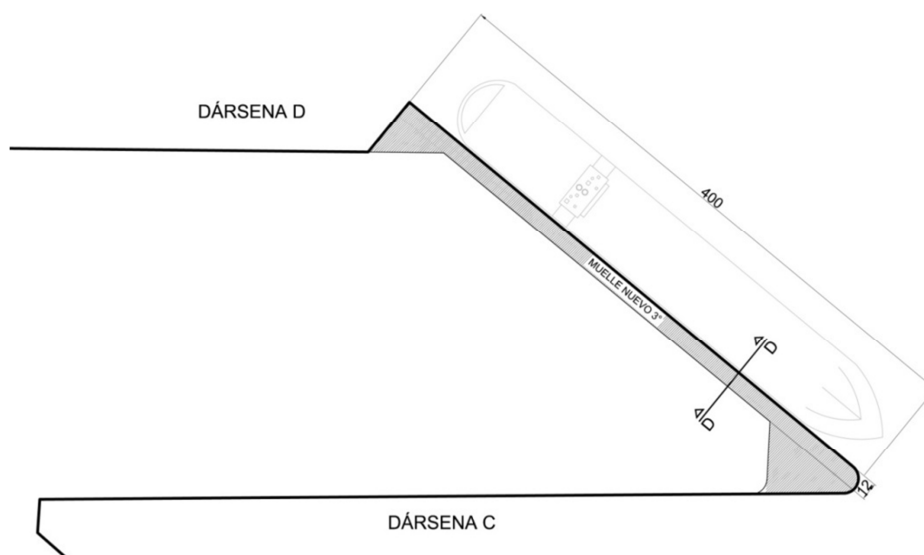


Figura 2: Planta general de nuevo muelle en cabecera del Cuarto Espigón.

1.4.1.2.- Demolición de silos.

Para permitir el óptimo aprovechamiento de la superficie con que cuenta el 4° Espigón, deberán ser demolidos todos los edificios y estructuras que conforman la ex terminal de granos, que no lo hayan sido en la etapa inicial, hasta aproximadamente cota +3,50 m respecto del cero local (Riachuelo). Esto es, aproximadamente 1,25 m por debajo del nivel de pavimento existente en dicha Terminal.

Las estructuras a demoler se encuentran en un área portuaria operativa, por lo que durante el proceso de demolición se deberán extremar las medidas de seguridad para evitar daños a personas y a las instalaciones y equipos portuarios adyacentes, las cuales deberán continuar su operación durante el desarrollo de las demoliciones. El proyecto de demolición deberá ser aprobado por la AGPSE.

Cuando resulte necesario, se requerirá la construcción de estructuras temporarias de soporte para garantizar que no ocurra un colapso repentino durante la ejecución de las tareas. Asimismo, en la medida de lo posible, se propenderá a la demolición por cortes seccionales de las estructuras para poder retirar los fragmentos por medio de grúas o equipos equivalentes, disminuyendo de esta manera la cantidad de polvo a generarse en el sitio.

Previo al inicio de los trabajos se deberá proceder a la desratización de todo el predio y a la desinfección de sectores y/o equipamiento en caso de corresponder.

La disposición del material producto de las demoliciones se llevará a cabo de acuerdo a lo que establezca la AGPSE en función al avance de obra del relleno al Norte del Sexto Espigón y su continuación al Este.

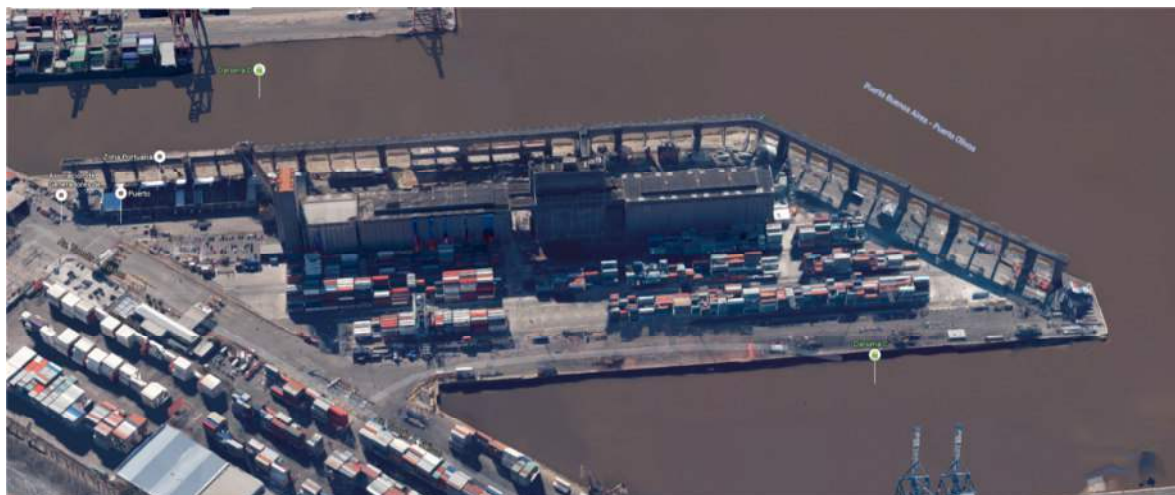


Figura 3: Vista general del área de ex terminal de granos del 4° Espigón.

La demolición de las estructuras existentes se deberá realizar persiguiendo los siguientes lineamientos:

a) Desmontaje y Acopio del Material eléctrico y mecánico.

La Terminal de Granos cuenta con un importante equipamiento eléctrico y mecánico que debe ser desmantelado y acopiado en una primera fase de la demolición.

Dicho equipamiento está conformado resumidamente por los siguientes componentes:

- I. Cintas transportadoras de granos, tanto subterráneas como por sobre el nivel del terreno, incluyendo cintas propiamente dichas, rodillos, estructuras de soporte, etc.;
- II. Tubos telescópicos para carga de buques y sus accesorios;
- III. Elevadores de cangilones;
- IV. Ascensor para personas;
- V. Silos para desechos;
- VI. Tanques de agua;
- VII. Tableros eléctricos;
- VIII. Equipamiento de la sala de control;
- IX. Tableros de control para buques;
- X. Básculas y balanzas;

- XI. Maquinaria del taller de mantenimiento;
- XII. Motores;
- XIII. Compresores;
- XIV. Cañería y equipamiento neumático;
- XV. Ventiladores;
- XVI. Cañerías;
- XVII. Sistema contra incendio. Incluyendo bombas, cañería y accesorios;
- XVIII. Transformadores existentes en la subestación;
- XIX. Tableros eléctricos, celdas y cableado existentes en el edificio de la subestación.

Todo el equipamiento eléctrico y mecánico que debe desmantelarse será cuidadosamente removido de sus fijaciones y solo será desarmado en la medida que resulte necesario para permitir su remoción, acopio a nivel de pavimento y posterior transporte fuera del área de la Terminal.

b) Demolición de galerías de embarque (Fase 2).

En esta etapa se prevé la demolición de la Galería de Embarque ubicada sobre la margen Norte del Cuarto Espigón (Fase 2), de acuerdo a lo indicado en el punto 1.2.8 "Demolición de Galerías de Embarque " (Ver Figura 1).

c) Demolición de las torres elevadoras de granos, silos verticales y edificios anexos.

La demolición de estos edificios y/o talleres podrá realizarse con los métodos convencionales de demolición que proponga el CDT y que sean aprobados por la AGPSE.

Se deberá evitar la caída de escombros en forma descontrolada y, dependiendo de las características de la estructura a demoler, se podrá permitir la libre caída de los escombros hacia el interior de la misma (silos verticales).

Se han contabilizado unos CATORCE (14) edificios que deben ser demolidos, los cuales funcionaron como talleres, vestuarios, sanitarios y oficinas. Las instalaciones podrán ser utilizadas como oficinas y obrador por parte del CDT hasta tanto se demuelan las mismas.

Todos los edificios y estructuras que deben demolerse son fundamentalmente de hormigón armado y mampostería, pero además contienen algunos elementos metálicos.

Estará a cargo del Contratista la remoción del sitio de todos los escombros provenientes de la demolición.

d) Relleno de excavaciones y Subsuelos.

Al término de las obras de demolición se procederá al relleno de los sótanos, túneles y excavaciones hasta cota +3,50 m.

Las áreas que serán rellenadas incluyen, entre otras:

- Todos los túneles, incluyendo las cámaras de acceso y huecos de escaleras;
- Huecos dejados luego de la demolición de las tolvas del silo de granos;
- Sótano de la torre de elevación;
- Cualquier otro hueco dejado en el terreno por debajo del nivel +3,50 m a la finalización de los trabajos de demolición.

e) Pavimentación de la superficie operativa.

La superficie rellenada deberá pavimentarse con el material adecuado para permitir el depósito y estiba de contenedores y el desplazamiento y traslado de equipamiento de estiba tipo RTG, con todas las instalaciones complementarias del tipo: desagües pluviales, tendido de cañerías de servicios, canalizaciones eléctricas, red de datos, instalaciones lumínicas, etc.

Los costes de esta pavimentación serán asumidos por el CDT.

1.4.1.3.- Construcción de pantalla de cierre de la Dársena "D".

En el trasdós del futuro muelle, extensión de la cabecera de los Espigones 4° y 5°, a fin de permitir un muelle continuo entre la cabecera de ambos Espigones, se deberá construir una pantalla para contención de suelos a fin de materializar el cierre de la Dársena "D". La pantalla de cierre tendrá una

longitud aproximada de 280 metros. La cota superior del relleno y la profundidad de diseño a pie de muelle serán las establecidas en los parámetros de diseño.

1.4.1.4.- Relleno de la Dársena "D".

Se prevé el relleno total de la Dársena "D" mediante suelo seleccionado, mediante el uso de suelo del tipo A-2-4 según la clasificación del sistema del *Highway Research Board* (HRB) para el relleno de los intersticios generado por el material grueso de relleno, estabilizando el mismo de manera mecánica, física y química donde corresponda, compactados con humedades óptimas a densidades máximas. Asimismo se contempla la posibilidad de aportar el material producto de la demolición de la Terminal de granos ubicada sobre el Cuarto Espigón, en función de la etapabilidad de las obras, quedando sujeto a aprobación de la AGPSE. Considerando la actual cota de dragado a -10,00 m y el relleno a cota +4,50 m se obtiene un volumen a rellenar aproximado de 1.252.300 m³. El CDT deberá contemplar la compactación y asentamiento del suelo.

1.4.1.5.- Pavimentación del relleno de la Dársena "D".

La retro área del muelle deberá pavimentarse con el material adecuado para permitir el depósito y estiba de contenedores y el desplazamiento y traslado de equipamiento de estiba tipo RTG, con todas las instalaciones complementarias del tipo: desagües pluviales, tendido de cañerías de servicios, canalizaciones eléctricas, red de datos, instalaciones lumínicas, etc.

1.4.1.6.- Equipamiento mínimo.

Para el nuevo muelle conformado, se requerirán DOS (2) grúas pórtico (STS) nuevas para la atención de carga y/o descarga de los buques de diseño que operen en este nuevo sitio:

TIPO DE EQUIPAMIENTO	TOTAL
Grúas de Muelle (STS) de 22 filas	2

Tabla 5: Equipamiento mínimo para Etapa I-A.

El CDT deberá realizar las inversiones necesarias para el adecuado funcionamiento del equipamiento elegido.

El criterio general de equipamiento de toda la Terminal deberá atenderse a asegurar un mínimo de movimientos/hora indicado en el Anexo correspondiente a Niveles de Servicio y la cantidad de grúas de plazoleta que compatibilice el movimiento de muelle sin que se produzcan demoras y garantice la productividad por buque deseada.

La AGPSE deberá aprobar la incorporación y puesta en servicio de cualquier equipo dentro de la Terminal.

1.4.2.- ETAPA I-B.

La presente etapa conlleva la ejecución de todas las obras consecuentes para la puesta en operación de un muelle de 800 metros ubicado entre las Cabeceras de 4° y 5° Espigón, incluyendo las instalaciones y el equipamiento necesario, de acuerdo a los parámetros de diseño estipulados en el presente (ver **Plano TV-02**).

El CDT podrá comenzar las obras en cualquier momento o conjuntamente con las descriptas para la etapa anterior, siempre con autorización de la AGPSE y sin que ello implique prerrogativa o beneficio alguno para el CDT.

La AGPSE queda facultada a considerar, evaluar y/o proponer modificaciones en el proyecto de modo tal que ello tienda a la optimización y operatividad del mismo sin que ello lleve a reducir los montos de inversión comprometidos.

1.4.2.1.- Construcción de muelle en cabecera del Quinto Espigón y cierre de Dársena "D".

Sobre la Cabecera del Quinto Espigón y el cierre de la Dársena "D" se construirá un nuevo muelle sobre pilotes de gran diámetro, que aporte otro sitio de atraque, apto para la operación del buque de diseño propuesto, que se unifique con el muelle en cabecera del Cuarto Espigón formando un único muelle corrido apto para el amarre de dos buques en simultáneo.

El nuevo muelle a construir se extenderá en aproximadamente 280 metros sobre la estructura de cierre de la Dársena "D", mientras que su longitud restante lo hará sobre la cabecera del Quinto Espigón.

Con los estudios de suelo correspondientes efectuados se determinará la profundidad de hincado de los pilotes que conforman la estructura del muelle, los que deberán quedar empotrados en los mantos de

suelo resistentes. Las características y dimensiones de los pilotes y de la estructura del muelle serán las necesarias para absorber los esfuerzos horizontales (de atraque y amarre) y verticales (propios de la operación de la carga y equipamiento a utilizar).

La superestructura del muelle deberá absorber las cargas verticales y horizontales generadas por el atraque del buque de diseño mencionado precedentemente, el tiro de bita y los que sean del producto de la operación de equipos y acciones verticales de las grúas pórtico (STS). Sobre los pilotes se dispondrá un conjunto de vigas longitudinales y transversales y losas (premoldeadas u hormigonadas “in situ”) que permitan transmitir las cargas a las fundaciones, como así también vigas rieleras y/o carrileras longitudinales para los movimientos de las grúas pórtico paralelas al muelle y por último se colocará un pavimento de hormigón capaz de soportar el tránsito de vehículos pesados, tapas de bodega y la estiba de contenedores en función de la logística planificada.

El muelle a construir deberá desvincular al muro de gravedad existente en cabecera del Quinto Espigón de las sobrecargas de uso que genera la creación de una posta de atraque en la cabecera del mismo, debiendo asegurar la estabilidad del muro en cuestión para todas las etapas de la vida útil de la obra.

Será responsabilidad del CDT asegurar la estabilidad de los muros de gravedad existentes frente a las combinaciones de carga que resulten más desfavorables durante la operación en el muelle en cuestión, considerando el dragado establecido en los parámetros de diseño. Toda obra complementaria que resulte de asegurar dicha estabilidad estará a cargo del CDT, a su entera responsabilidad y costo, debiendo dichos trabajos, estar previamente aprobados por la AGPSE.

El muelle deberá contar con todas las instalaciones complementarias como ser: defensas, bolardos, rieles para tránsito de equipos, red contra incendio, iluminación, agua, etc. Todas a realizarse de acuerdo a los estándares internacionales y con las normas de diseño portuario aplicables.

La retro área del muelle deberá pavimentarse con el material adecuado para permitir el depósito y estiba de contenedores y el desplazamiento y traslado de equipamiento de estiba, con todas las instalaciones complementarias del tipo: desagües pluviales, tendido de cañerías de servicios, canalizaciones eléctricas, red de datos, instalaciones lumínicas, etc.

El Concesionario de la Terminal deberá contemplar las obras complementarias y accesorias correspondientes para su adecuada operatoria (rieles para tránsito de equipos, tomas de alimentación

eléctrica y de agua, etc.), así como también el equipamiento necesario para atender el buque esperado para el Puerto Buenos Aires por AGPSE.

1.4.2.2.- Equipamiento mínimo.

En consecuencia con el equipamiento mínimo requerido en las etapas anteriormente descriptas, se indica a continuación el equipamiento mínimo correspondiente a la extensión de la plazoleta de almacenamiento:

TIPO DE EQUIPAMIENTO	TOTAL
Grúas de Muelle (STS) de 22 filas	3
Puente Grúas de Plazoleta (RTG)	9

Tabla 6: Equipamiento mínimo para Etapa I-B.

Las grúas de muelle en este caso podrán resultar de la redistribución de equipos en la terminal. Todo el equipamiento detallado deberá cumplir con los requisitos de antigüedad máxima admitida detallados en los Parámetros de diseño (Punto 1.1).

El CDT deberá realizar las inversiones necesarias para el adecuado funcionamiento del equipamiento elegido.

El criterio general de equipamiento de toda la Terminal deberá atenerse a asegurar un mínimo de movimientos/hora indicado en el Anexo correspondiente a Niveles de Servicio y la cantidad de grúas de plazoleta que compatibilice el movimiento de muelle sin que se produzcan demoras y garantice la productividad por buque deseada.

La AGPSE deberá aprobar la incorporación y puesta en servicio de cualquier equipo dentro de la Terminal.

1.5.- REQUISITOS GENERALES Y REGLAMENTACIÓN GENERAL A CUMPLIR

El CDT tiene a su cargo la realización de todos los estudios preliminares para la realización de un Proyecto Ejecutivo acorde a las obras a realizar, como ser estudios de suelo, todo aquel estudio geotécnico que se considere pertinente, estudios de estabilidad de los muros de gravedad existentes, batimetrías y topografías, análisis de estructuras existentes, análisis de la capacidad portante y resistencia de los pavimentos, etc.

Las técnicas y procesos constructivos para la realización de todas las obras, deberán ser presentadas ante la AGPSE en las condiciones que establece este Pliego a los fines de su aprobación, al igual que toda la documentación correspondiente al Proyecto Ejecutivo de cada obra particular (Planos, Pliegos de Especificaciones Técnicas Generales y Particulares, Estudios de Suelo, ESIA, Estudios de Línea Base, etc.).

El CDT deberá respetar las buenas prácticas y reglas del arte en el tipo de obra de que se trate, observando las normas que se enumeran a continuación a título meramente ejemplificativo y otras similares a dictarse en el futuro de igual aceptación e índole:

NORMAS NACIONALES.

Los trabajos y/o instalaciones se ejecutarán de acuerdo con los requisitos, normas y reglamentaciones de los Organismos Nacionales con competencia en la materia correspondiente a los lugares de ejecución de los trabajos.

Se deberá dar cumplimiento a los Reglamentos, Códigos y Normas relativas a la seguridad estructural (hormigón, acero, madera, mampostería) del CIRSOC "Centro de Investigación de los Reglamentos Nacionales de Seguridad para las Obras Civiles" perteneciente al INTI "Instituto Nacional de Tecnología Industrial" en materia de:

- Acciones sobre las estructuras;
- Estructuras de hormigón;
- Estructuras de acero;
- Estudios geotécnicos, fundaciones, terraplenes, movimientos de suelos, tablestacados;
- Estructuras de mampostería.

Se cumplimentará lo requerido por la CNRT "Comisión Nacional de Regulación del Transporte" en transporte de carga, como ser ferroviario y vehículos pesados.

Cómo mínimo, el diseño de todas las obras deberá llevarse a cabo en un todo de acuerdo con los códigos y normas argentinos, incluyendo pero no limitándose a:

- Reglamentos y Recomendaciones CIRSOC.
- Normas IRAM.
- Pliego de Especificaciones Técnicas Generales de la Dirección Nacional de Vialidad.
- Normas de Ensayo de la Dirección Nacional de Vialidad.
- Código de Edificación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Reglamentación para la Ejecución de Instalaciones Eléctricas en Inmuebles de la Asociación Electrotécnica Argentina.
- Normas y Ordenanzas de la Prefectura Naval Argentina
- Código Aduanero y otras normas de la Dirección General de Aduanas

NORMAS Y RECOMENDACIONES INTERNACIONALES.

Las siguientes normas, recomendaciones y guías de diseño internacionales prevalecerán, en el orden de prioridad en que se enumeran a menos que se indique lo contrario, en el caso de que sus requisitos sean más estrictos que los de los códigos y normas argentinos pertinentes:

- Normas ASTM y otras Normas de los Estados Unidos de América
- Código ASCE 7 UFC-4-152-01 (para el diseño del muelle)
- Recomendaciones CIRIA
- Códigos y Normas NFPA
- Códigos Europeos (*Eurocodes*)
- *British Standards*
- Publicaciones PIANC;
- EAU "Recomendaciones del Comité para Estructuras frente al Mar";

- PIANC (*Permanent International Association of Navigation Congress – AIPCN "Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation"*).
- Otras normas y recomendaciones internacionalmente reconocidas

Se deberá utilizar la última edición disponible a la fecha de diseño de las estructuras de los códigos, normas y recomendaciones precedentemente indicadas.

NORMAS DE EMPRESAS DE SERVICIOS.

Se deberá abonar los derechos que correspondan por las instalaciones y conexiones o cualquier otro arancel vigente, así como cumplir la reglamentación que cada Organismo competente dicte en la materia que se trate. Así también, la presentación de los Planos de las instalaciones y el trámite para la aprobación por los Organismos correspondientes (empresas de electricidad, de telefonía, de servicios de agua potable y cloacas, etc.) previo visado de la AGPSE.

NORMAS DE SEGURIDAD NÁUTICA.

Se dará con lo dictaminado por la Prefectura Naval Argentina (PNA) como Autoridad de Aplicación de la normativa internacional llamada “Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias” (Código PBIP) emanada por la Organización Marítima Internacional (OMI) para todas aquellas instalaciones y estructuras portuarias y anexas a la misma.

Las embarcaciones que se utilicen deberán estar equipadas con sistemas radioeléctricos de comunicación aptos para mantener comunicaciones permanentes, respetando las Normas Reglamentarias del servicio de comunicaciones para la seguridad de la navegación de la Prefectura Naval Argentina (Ordenanza Marítima 6/82).

NORMATIVA PARA SUELOS.

- Normas de Ensayos - Vialidad Nacional;
- Normas IRAM de Maquinaria para Movimiento de Suelos;
- Normas IRAM de Mecánica de Suelos;

- Normas IRAM de Calidad Ambiental - Calidad de Suelos.

NORMATIVA FERROVIARIA.

- Ley General de Ferrocarriles Nacionales y sus modificatorias, Reglamento General de Ferrocarriles, y sus actualizaciones;
- Normas Técnicas para la Construcción y renovación de Vías (Resolución Nº 887/66);
- Normas para la Recepción de los trabajos de vía (Modificación a los Artículos 56, 57 y 58 de las Normas Técnicas para la Construcción y Renovación de Vías);
- Normas Técnicas de Vía y Obras;
- Normas para los Cruces entre Caminos Vías Férreas (Resolución SETOP Nº 7/81 - Decreto Nº 747/88);
- Normas IRAM - ASTM -AASHTO -DNV en general.

RECOMENDACIÓN DE CONSTRUCCIÓN SUSTENTABLE.

- Normas LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*). Certificación de edificios sostenibles desarrollado por el Concejo de Construcción Verde de Estados Unidos (*US Green Building Council*).
- Certificaciones BREEAM (*Building Research Establishment Environmental Assessment Methodology*) aplicadas al diseño sustentable de los Edificios.

ARTÍCULO 2.- DISEÑO Y PLAN DE EJECUCIÓN DE OBRAS.**2.1.- PLAN DE OBRA.**

Dentro de los CIENTO VEINTE (120) días corridos de la fecha del contrato de concesión, el CDT presentará UN (1) original digital y TRES (3) copias impresas del Proyecto Ejecutivo (conteniendo ingeniería de detalle y memoria de cálculo si correspondiera), Plan de Trabajos y Curva de Inversiones de las obras obligatorias de ejecución inmediata adaptados ambos a la fecha en que presumiblemente se suscribirá el Acta de Iniciación de Obra, los cuales serán confeccionados en forma idéntica al de la

oferta explicitado en la Parte II del Pliego (salvando las eventuales observaciones que se le hubieran formulado durante el trámite de adjudicación) contemplando las premisas y parámetros indicados en el presente Pliego y los que la Gerencia de Ingeniería de esa Sociedad del Estado pudiera realizar.

De igual modo y plazo procederá en lo referente a las obras obligatorias, contando el mismo a partir de la fecha en que se perfeccione el disparador según lo establecido en este Pliego.

Lo mismo deberá cumplir con las obras voluntarias, en caso de haberlas, cuando optare por realizarlas.

En cuanto a las Normas de Aplicación, reglas del buen arte, formatos, cantidades de originales y copias, deberá dar cumplimiento a las reglamentaciones o disposiciones vigentes en la órbita de organismos competentes y las mencionadas en este pliego anteriormente, o en su defecto las que adopte o establezca la AGPSE.

2.2.- INICIO DE LAS OBRAS.

Una vez presentada la documentación requerida en el apartado anterior la AGPSE se expedirá al respecto en un plazo no mayor a SESENTA (60) días corridos, el que se suspenderá en caso de requerir mayores aclaraciones. El CDT estará obligado a realizar las modificaciones que la AGPSE considere necesarias.

De resultar satisfactoria la presentación, y una vez obtenida la correspondiente autorización por parte de la AGPSE, el CDT deberá dar inicio a las obras dentro de los NOVENTA (90) días corridos subsiguientes o contados a partir del Acta de Tenencia.

El CDT hará el replanteo de las distintas obras con la supervisión de la AGPSE.

2.2.1.- Informes periódicos de avances de obra.

El CDT deberá presentar informes periódicos de avance de las obras. Dicha periodicidad será definida por la AGPSE de acuerdo a la magnitud de las mismas a los efectos de facilitar las inspecciones y constatar que lo ejecutado corresponde a la documentación aprobada.

2.3.- INSPECCIONES / MODIFICACIONES.

El CDT ejecutará a su costo y bajo su entera responsabilidad, las rehabilitaciones o construcciones indicadas en este Pliego.

La AGPSE efectuará las inspecciones que considere procedentes, pudiendo a su solo juicio exigir la introducción de modificaciones o aún la paralización de toda ejecución de las obras que considere se está realizando fuera del proyecto autorizado o con métodos fuera de norma o que no cumplan con las reglamentaciones vigentes o reglas del buen arte de la ingeniería, normativa de seguridad e higiene y medioambiente. Ello no dará derecho a reclamo monetario o de ninguna índole por parte del CDT o terceros.

El CDT no podrá introducir modificaciones en la realización de las obras aprobadas sin contar con la correspondiente autorización por parte de la AGPSE.

Dentro de los TREINTA (30) días posteriores a la finalización de las obras autorizadas, el CDT entregará a la AGPSE los Planos "conforme a obra" de las construcciones ejecutadas según las condiciones establecidas en la reglamentación interna de la AGPSE.

2.4.- LIMITACIONES TRANSITORIAS A LA OPERATORIA PORTUARIA.

El CDT responderá por toda acción u omisión que provoque el deterioro del estado actual de los muelles y de las mejoras que en el marco de la Concesión se efectúen.

En los de muelles, no obstante las tareas indispensables de mantenimiento que se exigen, se deberá efectuar una apropiada utilización de las instalaciones. En ningún caso se permitirá el acopio como zona de estiba definitiva de contenedores cargados dentro de una franja de 30 metros a partir del borde del muelle.

El CDT deberá prever la metodología de trabajo que no afecte la operatoria portuaria o, en su defecto, minimizando tal afectación en magnitud y tiempo. Esto último solo se admitirá en caso de que la Terminal esté operando por debajo de su capacidad óptima.

Los daños que pudieren producirse durante la ejecución y/o explotación de los muelles nuevos y de los existentes, así como también la afectación a terceros, serán de la total responsabilidad del CDT.

2.5.- PAUTAS EN EL DISEÑO DE SERVICIOS.

Previo a evaluar su oferta los Oferentes deberán visitar las instalaciones y hacer los estudios de campo y de gabinete que a su juicio resulten necesarios como así también solicitar los Planos de interferencias a las empresas prestadoras de servicios y tomar en cuenta como mínimo los siguientes recaudos:

2.5.1.- En el servicio de energía eléctrica.

El CDT deberá prever entre otros:

- El soterramiento de los tomas de distribución eléctrica (fuerza motriz, etc.) y grúas de muelle que requiera la Terminal para su funcionamiento dado que los pilares existentes podrían no ofrecer grados de seguridad adecuados ni compatibles con las operaciones a ser desarrolladas, así como también asegurar alimentación en muelle para buques y equipamiento que corresponda;
- Cabe aclarar que siguiendo las nuevas tendencias en materia de racionalización de la energía, se sugiere, para los equipos nuevos la colocación de luminarias del tipo led y en el caso de equipos existentes su readecuación de forma progresiva con la misma tecnología, o la que en un futuro la reemplace;
- Los centros de transformación, subestaciones, cables subterráneos, canalizaciones y luminarias deberán ser adaptados de acuerdo al diseño y plan operativo de la Terminal, pudiendo ser necesaria más potencia de la que actualmente se suministra o genera.

2.5.2.- En los servicios de agua potable, cloacas y desagüe pluvial.

Debido a que estos servicios han sido diseñados a fecha de construcción del Puerto, tomando al conjunto Puerto Nuevo como una única unidad operativa, pueden resultar no ajustados a las necesidades de la Terminal.

Por ello, los Oferentes deberán prever la instalación de redes con medidores individuales y la ejecución prácticamente integral de estos servicios, puesto que se estima sólo resultarán aprovechables algunas cámaras pluviales y la colectora cloacal principal que bordea perimetralmente al Puerto.

No obstante, dada la configuración particular que presentan estos trazados, debe preverse que no siempre podrá lograrse una independencia absoluta de cada uno de estos servicios.

2.5.2.1.- En la provisión de agua potable.

En dicho servicio deberán verificarse la existencia de eventuales pérdidas y prever que el tendido existente pueda ser modificado conforme sus necesidades operativas. En lo que concierne, deberá requerir las autorizaciones correspondientes de AySA, previo a presentar el proyecto ante la AGPSE.

2.5.2.2.- En los desagües cloacales.

Deberá preverse, de resultar necesario por las obras que se realicen y modificaciones en el de la Terminal, su diseño y construcción bajo las reglamentaciones vigentes, y su conexión con la red general externa. Donde no sea posible la conexión a la red cloacal, será necesario la instalación de una planta de tratamiento cloacal.

2.5.2.3.- En los desagües pluviales.

Con referencia a los desagües pluviales, ante la posibilidad de su deterioro por deficiencias de mantenimiento u otro motivo, deberá preverse su verificación y si fuera necesario, su rehabilitación en forma obligatoria, como así también las modificaciones que la AGPSE considere oportunas.

2.6.- RESTRICCIONES A LA OCUPACIÓN DEL SUELO POR PARTE DE PRIVADOS.

Los límites de operación de la Terminal se ajustarán en un comienzo al esquema indicado en el **Plano TI-01**.

En todos los casos las superficies exactas se determinarán conforme el deslinde a realizar en los términos prescriptos en el presente pliego.

El CDT deberá permitir el acceso a las instalaciones ubicadas en los predios no sujetos a Concesión que se hallen de alguna manera delimitados por la Terminal o con limitación de paso físico.

El Concesionario deberá permitir el paso y operación de formaciones ferroviarias hacia y desde las Parrillas Ferroviarias, para lo cual mantendrá libre las vías de acceso y respetará el gálibo ferroviario

correspondiente en lo que concierne a ejecución de construcciones y/o estiba de contenedores, carga o equipos o cercos u otros en toda la traza dentro de la Terminal.

2.7.- DERECHOS DE PASO.

Los oferentes deberán prever la necesidad de otorgar o mantener derechos de paso a favor de otros CDT, la AGPSE, Prefectura Naval Argentina, Empresas de Servicios Públicos, para el acceso, relevamiento, construcción, reparación, operación, medición, mantenimiento, etc., de los distintos servicios, debiendo compatibilizar intereses al diseñar nuevos trazados de las redes de servicio.

De hallarse dentro del perímetro de la Terminal, subestaciones, cámaras de transformación, ductos, o instalaciones similares pertenecientes a empresas prestadoras de servicios públicos, el CDT no podrá efectuar ningún tipo de alteración en dichas construcciones o ejecutar obras en sus proximidades que puedan afectar a las mismas.

El CDT deberá prever la imposibilidad de efectuar excavaciones y edificaciones permanentes que pudieran impedir el acceso para control, mantenimiento o reparación de las instalaciones destinadas a la prestación de servicios públicos existentes dentro de la Terminal, salvo las autorizadas por escrito por los Concesionarios del Servicio Público de que se trate. Los espacios sobre las trazas de los ductos y otras instalaciones subterráneas sólo podrán ocuparse con elementos de fácil e inmediata remoción en caso de necesidad operativa de los mencionados Concesionarios.

Se aclara que la mencionada restricción no incluye a las obras de pavimentación destinadas al tránsito y/o estiba de cargas.

Ante la necesidad de efectuar una construcción o excavación, el CDT verificará en conjunto con el Concesionario Público de energía eléctrica, de la red de agua, del servicio de gas, de la red telefónica, etc. la presencia o no de ductos, cableados u otras instalaciones subterráneas que pudieran resultar afectados, solicitando en su caso la autorización respectiva con carácter previo a la realización de la obra.

En caso de necesidad de ejecución de trabajos que por sus características puedan ser programados, el CDT y el Concesionario de Servicios Públicos acordarán la modalidad para su realización.

El CDT deberá prestar sin cargo el servicio de remoción de contenedores u otros elementos que obstaculicen la tarea de las mencionadas empresas cuando ello le fuera requerido.

ARTÍCULO 3.- PLAN DE MANTENIMIENTO.

El CDT deberá presentar en el plazo de Sesenta (60) días corridos desde la firma del acta de tenencia de la terminal un Plan de Mantenimiento que abarcará tanto las obras civiles y portuarias como el equipamiento. Ambos deberán ser aprobados por esta Administración, y deberá ajustarse al presentado en la oferta, con las correcciones o modificaciones que se puedan haber producido en el proceso de adjudicación.

El Plan de Mantenimiento deberá considerar el tipo de Obra, equipo e instalación, según sea su intensidad de uso, criticidad, condiciones de operación y condiciones ambientales; para dar cumplimiento a los Niveles de Servicios y Productividad mínimos establecidos en este pliego.

Los criterios para la selección de las soluciones para las diferentes estructuras, como para la elección de los equipos, están orientados a definir equipos o estructuras estándar y estar dispuestos a asignar montos en mantenimiento, incluso reposición de equipos o bien adquirir Equipamiento Portuario y diseñar estructuras más robustas y duraderas.

3.1.- OBRAS, INFRAESTRUCTURA Y SUPERESTRUCTURA.

Comprende todas las tareas de mantenimiento rutinario y periódico de lo existente, así como también las obras nuevas. Por lo tanto deberá incluir desde las tareas menores de limpieza y recorridos hasta las reparaciones mayores.

Se aplicará a muelles, pilotes, estructuras de acero y concreto, pavimentos, rieles, vigas, defensas, bolardos, toda clase de inmuebles, luminarias, subestaciones eléctricas, redes, instalaciones de servicio, etc.

3.2.- EQUIPAMIENTO.

El plan de mantenimiento de equipamiento deberá incluir las tareas a realizar preventivamente y su periodicidad, así como también prever el reemplazo o reparación de piezas desgastadas o deterioradas,

el reemplazo de piezas que hayan cumplido su vida útil independientemente de su estado, y las tareas de limpieza, engrase y recorrida de las distintas máquinas.

Además, será obligatorio realizar una inspección del estado de los equipos por parte de profesional competente con matrícula nacional, a fin de preservar la seguridad en la operativa portuaria y garantizar el funcionamiento de los mismos para niveles de servicio adecuados, surgiendo de la misma una certificación emitida por institución certificadora de renombre internacional, de acuerdo a la periodicidad que se indica:

- **Equipos nuevos (menores a 5 años de antigüedad):** 2 años;
- **Equipos viejos (mayores a 5 años de antigüedad):** 1 año.

En el caso que algún equipo no cumpla con los requisitos solicitados, se deberá reparar el mismo en el plazo perentorio o reemplazarlo a tal efecto sin interferir el normal trabajo portuario. Para cumplir con lo solicitado el CDT deberá implantar talleres en terrenos de la Terminal para las reparaciones correspondientes.

3.3.- REPARACIONES DE EMERGENCIA.

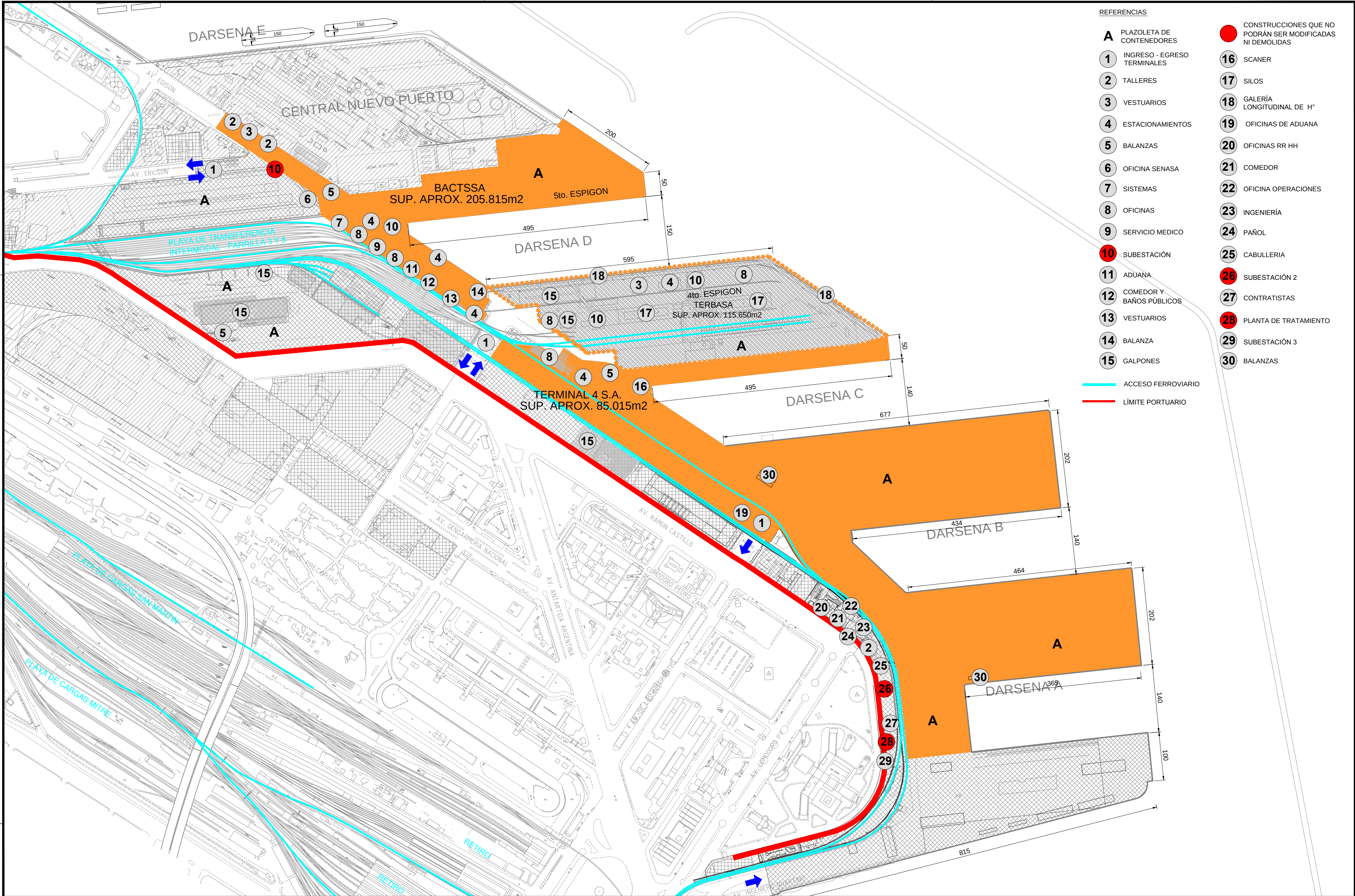
El Plan de Mantenimiento también deberá prever un procedimiento para casos de emergencia, como ser tareas de rehabilitación, remplazo de componentes de la Infraestructura Portuaria o Equipamiento Portuario que se tienen que realizar como consecuencia de situaciones imprevisibles o inevitables que afecten o impidan el uso apropiado de la Infraestructura Portuaria o Equipamiento Portuario y que requiere de decisiones inmediatas para recuperar la situación y retornar a una marcha normal de las actividades portuarias.

LISTADO DE ANEXOS AL PLIEGO ÚNICO DE CONDICIONES TÉCNICAS

- Criterios de Diseño

PLANOS

- TI-00: SITUACIÓN ACTUAL PUERTO BUENOS AIRES.
- TI-01: ETAPA INICIAL.
- TO-01: OBRAS OBLIGATORIAS - ETAPA I.
- TO-02: OBRAS OBLIGATORIAS - ETAPA II.
- TO-03: OBRAS OBLIGATORIAS - ETAPA III.
- TV-01: OBRAS VOLUNTARIAS - ETAPA I-A.
- TV-02: OBRAS VOLUNTARIAS - ETAPA I-B.
- TV-03: OBRAS VOLUNTARIAS - ETAPA I-I.
- TV-04: OBRAS VOLUNTARIAS - ETAPA II.
- TV-05: OBRAS VOLUNTARIAS - ETAPA III.
- TD-01: DRAGADO ETAPA I.
- TD-02: DRAGADO ETAPA II.
- TD-03: DRAGADO ETAPA III.



- REFERENCIAS
- A

PLAZOLETA DE CONTENEDORES

1

INGRESO - EGRESO TERMINALES

2

TALLERES

3

VESTUARIOS

4

ESTACIONAMIENTOS

5

BALANZAS

6

OFICINA SENASA

7

SISTEMAS

8

OFICINAS

9

SERVICIO MEDICO

10

SUBESTACIÓN

11

ADUANA

12

COMEDOR Y BAÑOS PÚBLICOS

13

VESTUARIOS

14

BALANZA

15

GALPONES

16

SCANER

17

SILOS

18

GALERÍA LONGITUDINAL DE H°

19

OFICINAS DE ADUANA

20

OFICINAS RR HH

21

COMEDOR

22

OFICINA OPERACIONES

23

INGENIERÍA

24

PAÑOL

25

CABULLERIA

26

SUBESTACIÓN 2

27

CONTRATISTAS

28

PLANTA DE TRATAMIENTO

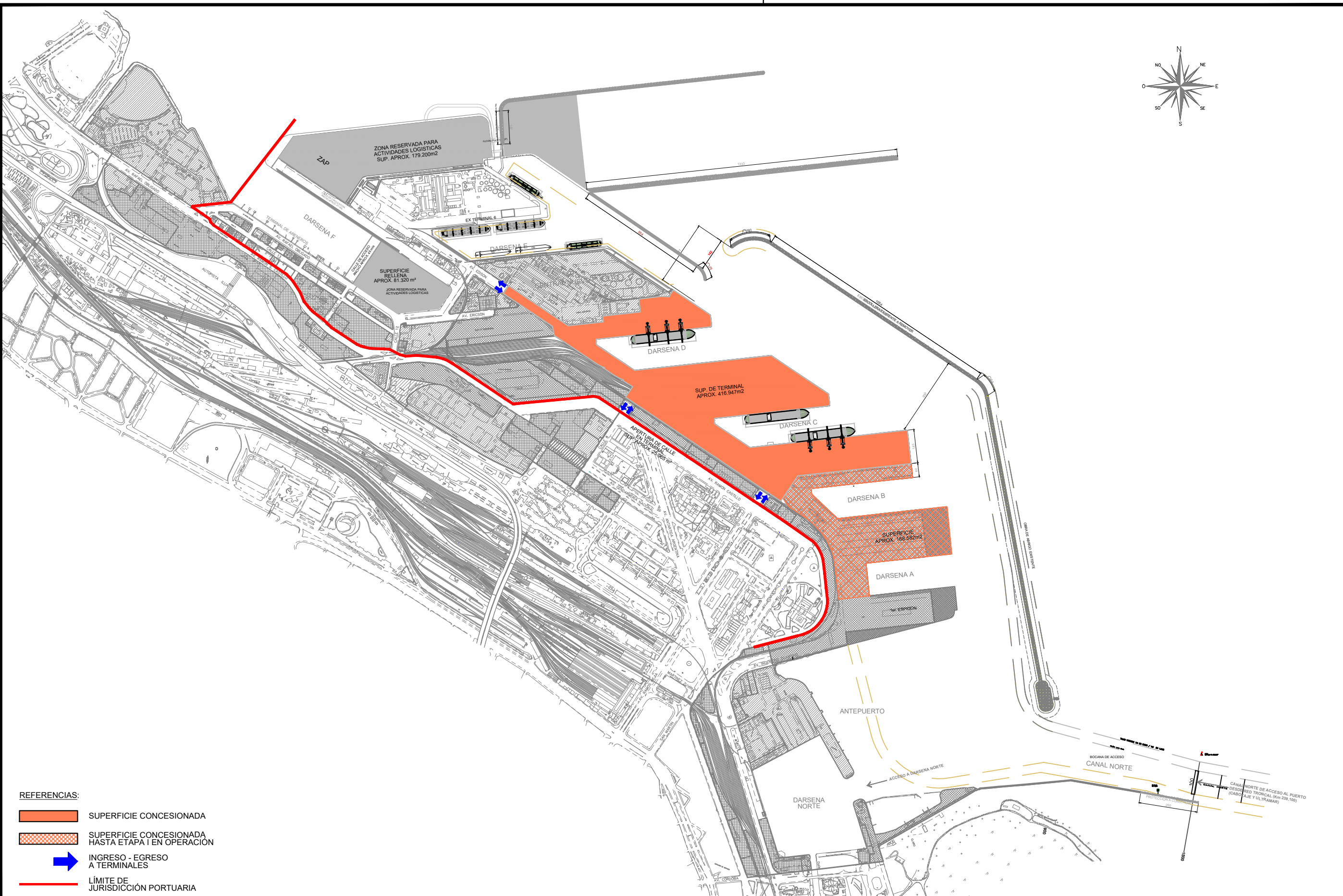
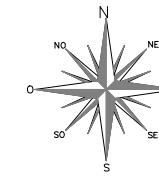
29

SUBESTACIÓN 3

30

BALANZAS
- ACCESO FERROVIARIO

LÍMITE PORTUARIO

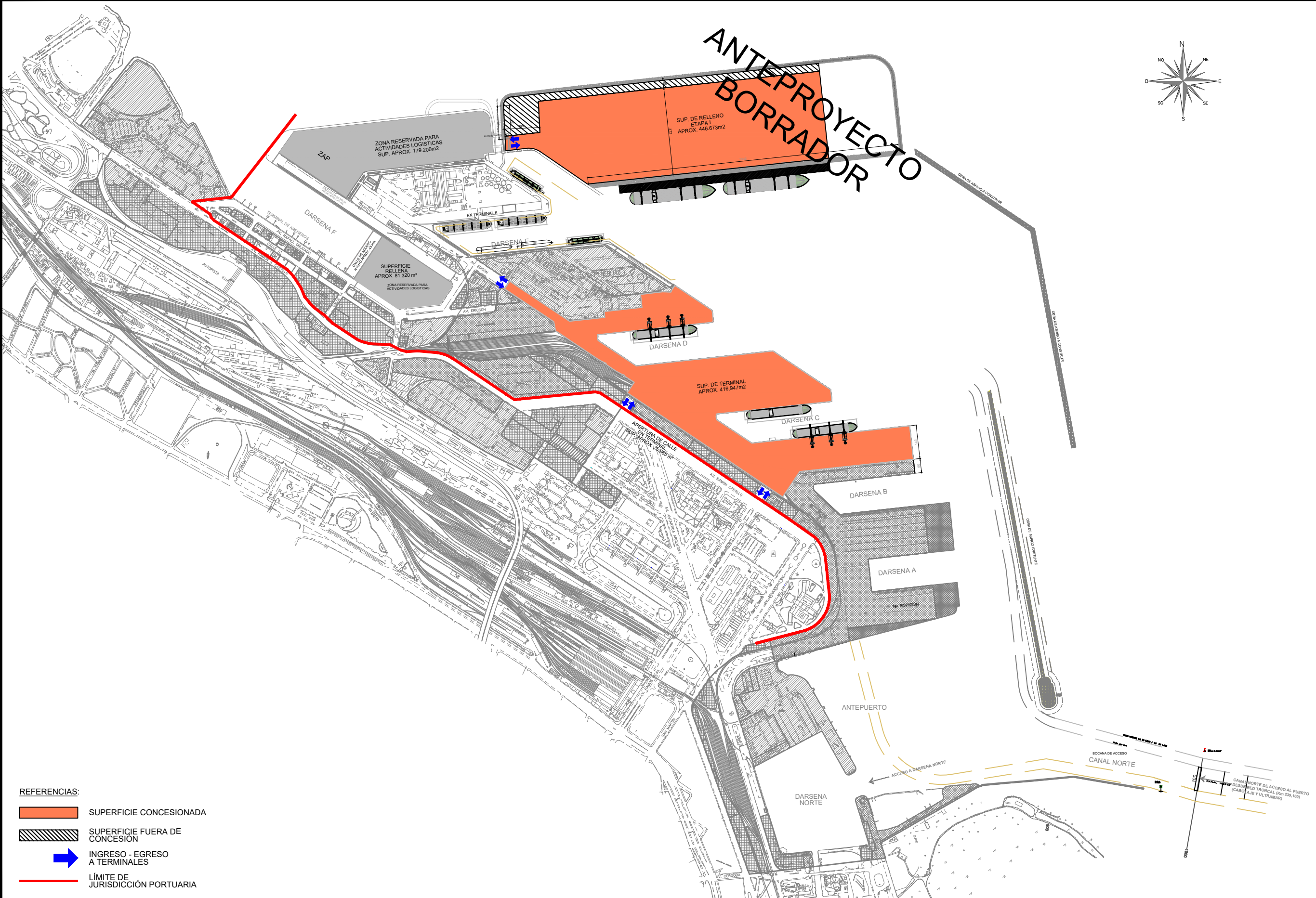
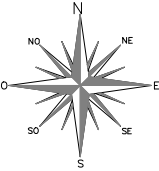


REFERENCIAS:	
	SUPERFICIE CONCESIONADA
	SUPERFICIE CONCESIONADA HASTA ETAPA I EN OPERACIÓN
	INGRESO - EGRESO A TERMINALES
	LÍMITE DE JURISDICCIÓN PORTUARIA
NOTAS:	
UTILIDAD: APTO LICITACIÓN	

PLANO NO APTO PARA CONSTRUCCIÓN	ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS S.E.					Escala: 1:100
	Obra: PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DE PUERTO BUENOS AIRES					
	Plano: ETAPA INICIAL				PLIEG-2019-40905191-APN-MTR	TITULO
	Fecha: 21/01/19	Eq. de Proyecto: LPS	Dibujo: HAS-SMP	Reviso: FG-ARC		

FECHA DE IMPRESIÓN:
DIMENSIÓN HOJA: HOJA A3 (420 x 297)
RUTA ARCHIVO:

ANTEPROYECTO
BORRADOR



REFERENCIAS:

- SUPERFICIE CONCESIONADA
- SUPERFICIE FUERA DE CONCESION
- INGRESO - EGRESO A TERMINALES
- LIMITE DE JURISDICCION PORTUARIA

EL PRESENTE PLANO ES INDICATIVO. LA CONTRATISTA CONFECCIONARA LOS PLANOS DE DETALLE DEFINITIVO, QUE DEBERAN SER APROBADOS POR LA GERENCIA DE INGENIERIA Y LA INSPECCION DE OBRA. EL PLANO PRESENTADO POR LA CONTRATISTA ESTARA EN UN TODO DE ACUERDO CON LA NORMATIVA VIGENTE. TODAS LAS MEDIDAS Y NIVELES SE VERIFICARAN EN OBRA POR EL CONTRATISTA. TODOS LOS DETALLES CONSTRUCTIVOS SERAN COORDINADOS Y COMPATIBILIZADOS EN OBRA

PLANO NO APTO PARA CONSTRUCCION

ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS S.E.

Obra: PROYECTO DE MODERNIZACION DE PUERTO BUENOS AIRES

Plano: ETAPA I - OBRAS OBLIGATORIAS

PLIEG-2019-40905191-APN-MTR

Escala: S/ESC.

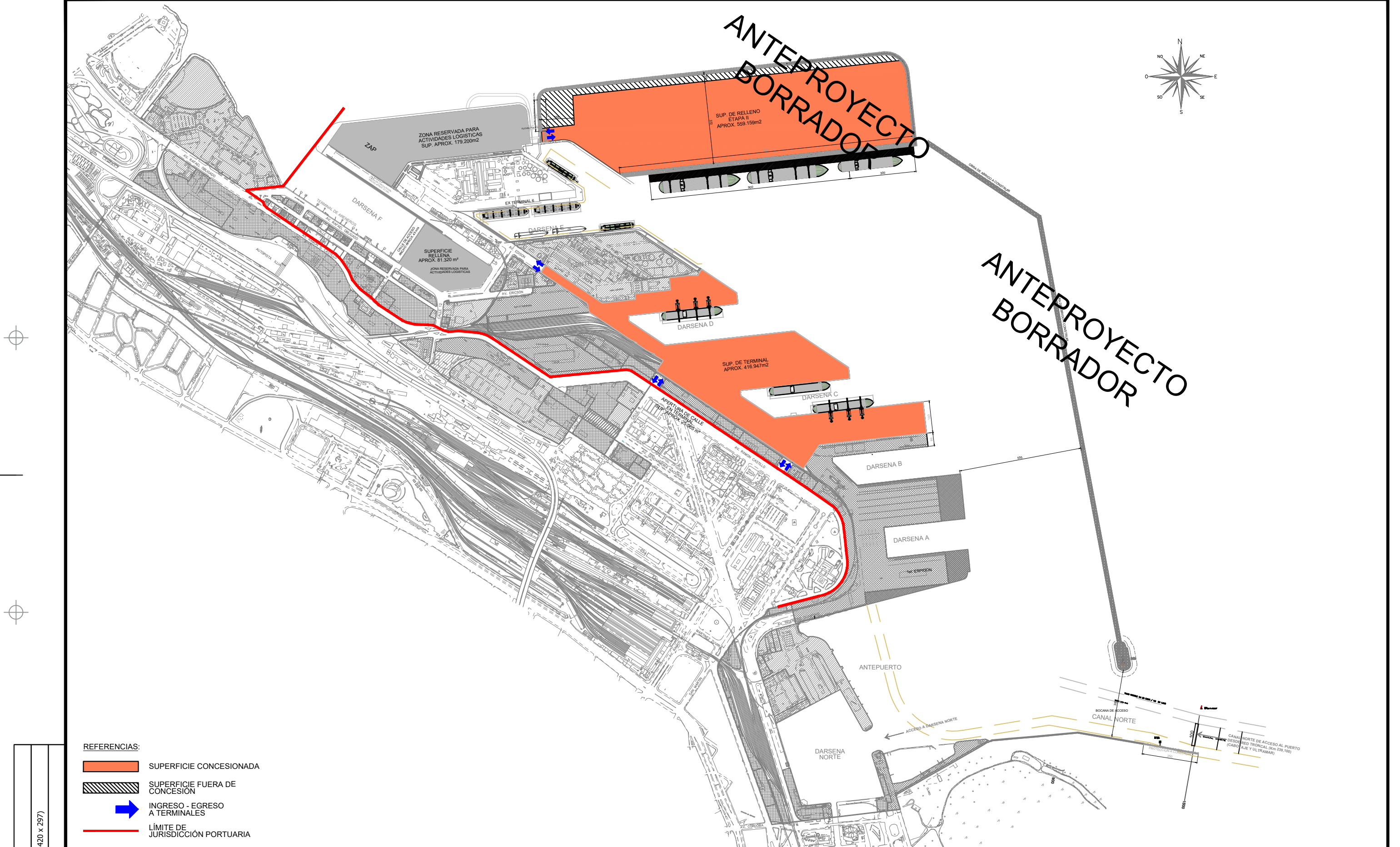
NOTAS:

UTILIDAD: APTO LICITACION

Fecha: 21/01/19 Eq. de Proyecto: LPS Dibujo: HAS-SMP Reviso: FG-ARC

PUERTO
BUENOS AIRES

TO-01



- REFERENCIAS:
- SUPERFICIE CONCESIONADA
 - SUPERFICIE FUERA DE CONCESION
 - INGRESO - EGRESO A TERMINALES
 - LÍMITE DE JURISDICCION PORTUARIA

EL PRESENTE PLANO ES INDICATIVO. LA CONTRATISTA CONFECCIONARA LOS PLANOS DE DETALLE DEFINITIVO, QUE DEBERAN SER APROBADOS POR LA GERENCIA DE INGENIERIA Y LA INSPECCION DE OBRA. EL PLANO PRESENTADO POR LA CONTRATISTA ESTARA EN UN TODO DE ACUERDO CON LA NORMATIVA VIGENTE. TODAS LAS MEDIDAS Y NIVELES SE VERIFICARAN EN OBRA POR EL CONTRATISTA. TODOS LOS DETALLES CONSTRUCTIVOS SERAN COORDINADOS Y COMPATIBILIZADOS EN OBRA

PLANO NO APTO PARA CONSTRUCCION

ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS S.E.

Obra: PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DE PUERTO BUENOS AIRES

Plano: ETAPA II - OBRAS OBLIGATORIAS

PLIEG-2019-40905191-APN-MTR

Escala: S/ESC.

NOTAS:

UTILIDAD: APTO LICITACION

Fecha: 21/01/19 Eq. de Proyecto: LPS Dibujo: HAS-SMP Reviso: FG-ARC

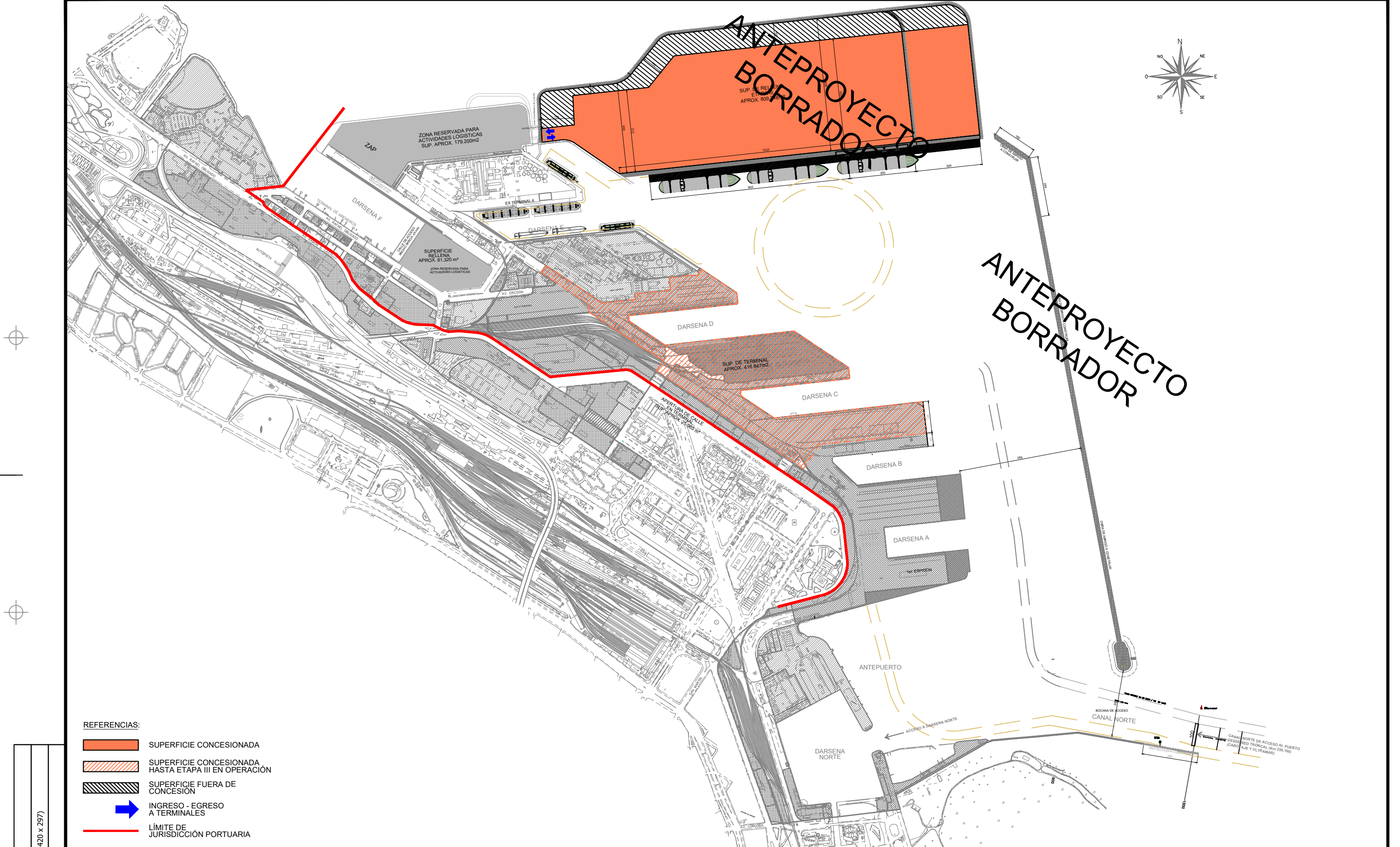
PUERTO BUENOS AIRES

TO-02

FECHA DE IMPRESIÓN:

DIMENSION HOJA: HOJA A3 (420 x 297)

RUTA ARCHIVO:



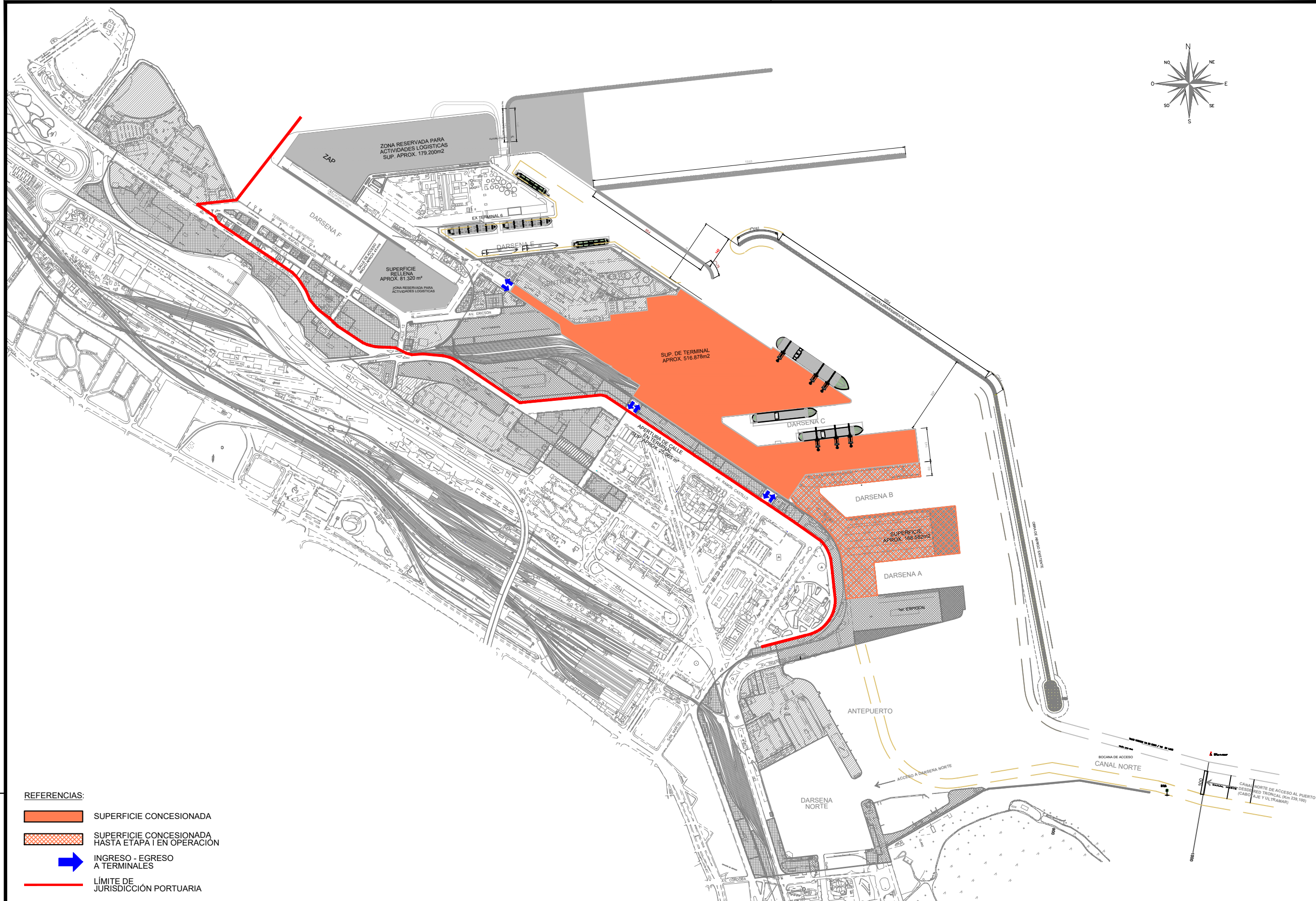
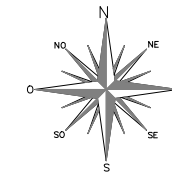
FECHA DE IMPRESIÓN:
DIMENSIÓN HOJA: HOJA A3 (420 x 297)
RUTA ARCHIVO:

REFERENCIAS:	
	SUPERFICIE CONCESIONADA
	SUPERFICIE CONCESIONADA HASTA ETAPA III EN OPERACIÓN
	SUPERFICIE FUERA DE CONCESIÓN
	INGRESO - EGRESO A TERMINALES
	LÍMITE DE JURISDICCIÓN PORTUARIA
NOTAS:	
UTILIDAD: APTO LICITACIÓN	

EL PRESENTE PLANO ES INDICATIVO. LA CONTRATISTA CONFECCIONARA LOS PLANOS DE DETALLE DEFINITIVO, QUE DEBERAN SER APROBADOS POR LA GERENCIA DE INGENIERÍA Y LA INSPECCIÓN DE OBRA. EL PLANO PRESENTADO POR LA CONTRATISTA ESTARA EN UN TODO DE ACUERDO CON LA NORMATIVA VIGENTE. TODAS LAS MEDIDAS Y NIVELES SE VERIFICARAN EN OBRA POR EL CONTRATISTA. TODOS LOS DETALLES CONSTRUCTIVOS SERAN COORDINADOS Y COMPATIBILIZADOS EN OBRA

PLANO NO APTO PARA CONSTRUCCIÓN

ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS S.E.				PUERTO BUENOS AIRES PLIEG-2019-40905191-APN-MTR	Escala: S/ESC.
Obra: PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DE PUERTO BUENOS AIRES					TO-03
Plano: ETAPA III - OBRAS OBLIGATORIAS					
Fecha: 21/01/19	Eq. de Proyecto: LPS	Dibujo: HAS-SMP	Reviso: FG-ARC		



REFERENCIAS:

-  SUPERFICIE CONCESIONADA
-  SUPERFICIE CONCESIONADA HASTA ETAPA I EN OPERACIÓN
-  INGRESO - EGRESO A TERMINALES
-  LÍMITE DE JURISDICCIÓN PORTUARIA

EL PRESENTE PLANO ES INDICATIVO. LA CONTRATISTA CONFECCIONARA LOS PLANOS DE DETALLE DEFINITIVO, QUE DEBERAN SER APROBADOS POR LA GERENCIA DE INGENIERÍA Y LA INSPECCIÓN DE OBRA. EL PLANO PRESENTADO POR LA CONTRATISTA ESTARA EN UN TODO DE ACUERDO CON LA NORMATIVA VIGENTE. TODAS LAS MEDIDAS Y NIVELES SE VERIFICARAN EN OBRA POR EL CONTRATISTA. TODOS LOS DETALLES CONSTRUCTIVOS SERAN COORDINADOS Y COMPATIBILIZADOS EN OBRA

PLANO NO APTO PARA CONSTRUCCIÓN

ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS S.E.

Obra: PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DE PUERTO BUENOS AIRES

Plano: ETAPA I-A - OBRAS VOLUNTARIAS

PLIEG-2019-40905191-APN-MTR

Escala: S/ESC.

NOTAS:

UTILIDAD: APTO LICITACIÓN

Fecha: 21/01/19

Eq. de Proyecto: LPS

Dibujo: HAS-SMP

Reviso: FG-ARC

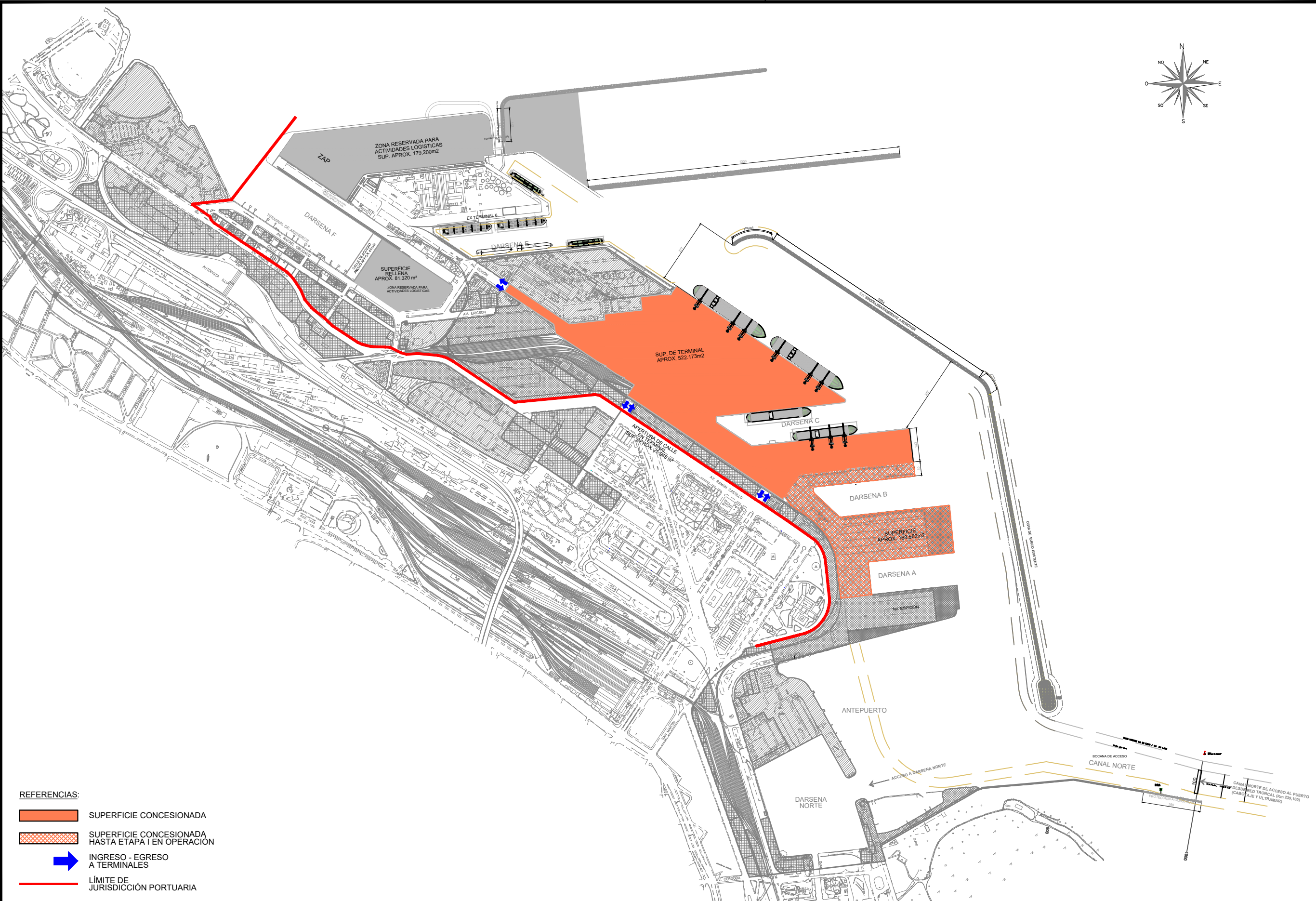
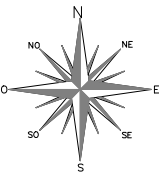
PUERTO
BUENOS AIRES

TV-01

FECHA DE IMPRESIÓN:

DIMENSIÓN HOJA: HOJA A3 (420 x 297)

RUTA ARCHIVO:



- REFERENCIAS:
- SUPERFICIE CONCESIONADA
 - SUPERFICIE CONCESIONADA HASTA ETAPA I EN OPERACIÓN
 - INGRESO - EGRESO A TERMINALES
 - LÍMITE DE JURISDICCIÓN PORTUARIA

EL PRESENTE PLANO ES INDICATIVO. LA CONTRATISTA CONFECCIONARA LOS PLANOS DE DETALLE DEFINITIVO, QUE DEBERAN SER APROBADOS POR LA GERENCIA DE INGENIERÍA Y LA INSPECCIÓN DE OBRA. EL PLANO PRESENTADO POR LA CONTRATISTA ESTARA EN UN TODO DE ACUERDO CON LA NORMATIVA VIGENTE. TODAS LAS MEDIDAS Y NIVELES SE VERIFICARAN EN OBRA POR EL CONTRATISTA. TODOS LOS DETALLES CONSTRUCTIVOS SERAN COORDINADOS Y COMPATIBILIZADOS EN OBRA

PLANO NO APTO PARA CONSTRUCCIÓN

NOTAS:
UTILIDAD: APTO LICITACIÓN

ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS S.E.

Obra: PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DE PUERTO BUENOS AIRES

Plano: ETAPA I-B - OBRAS VOLUNTARIAS

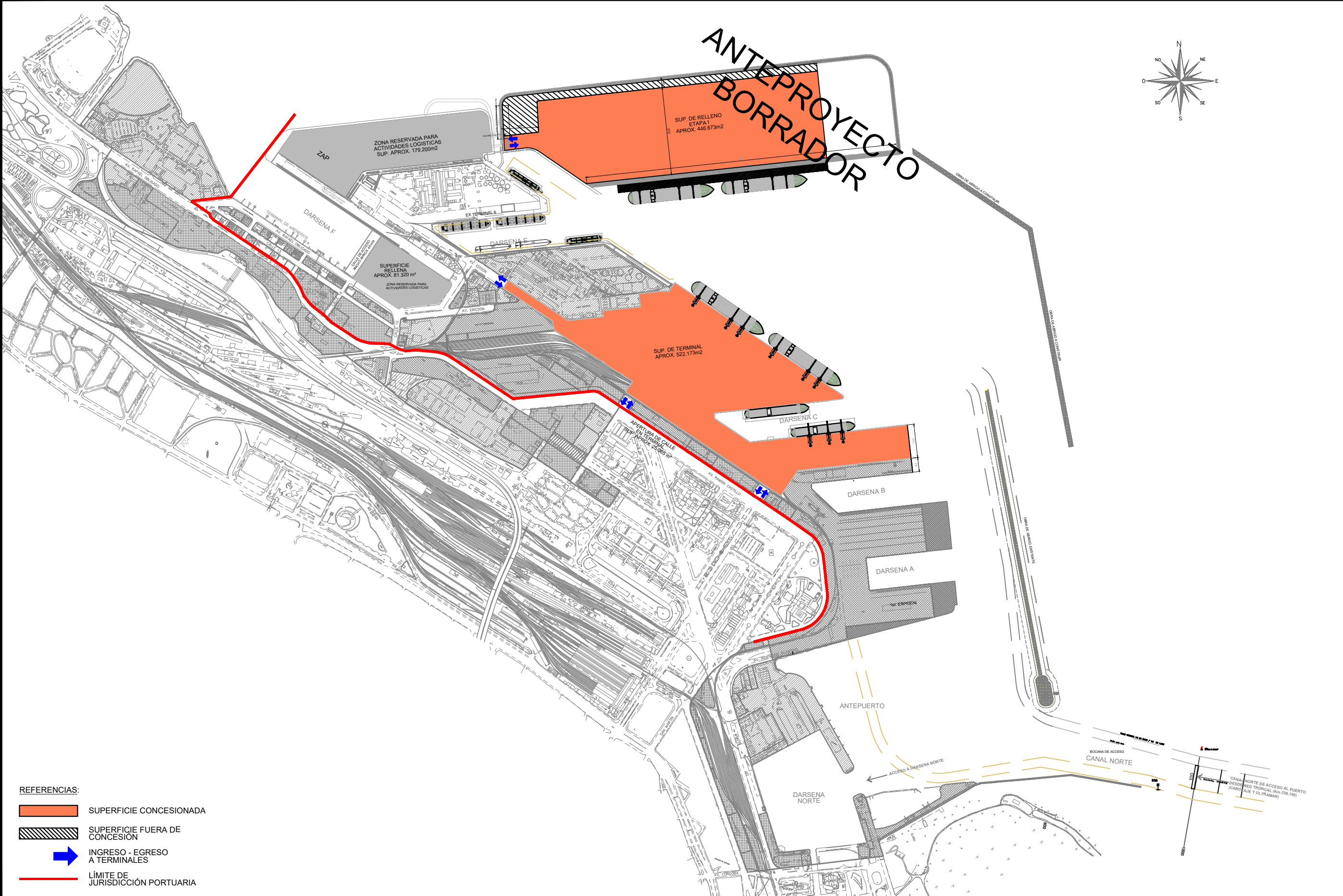
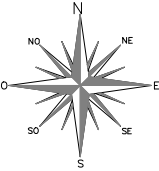
Fecha: 21/01/19 Eq. de Proyecto: LPS Dibujo: HAS-SMP Reviso: FG-ARC



Escala: S/ESC.

TV-02

ANTEPROYECTO
BORRADOR



REFERENCIAS:

- SUPERFICIE CONCESIONADA
- SUPERFICIE FUERA DE CONCESION
- INGRESO - EGRESO A TERMINALES
- LÍMITE DE JURISDICCION PORTUARIA

EL PRESENTE PLANO ES INDICATIVO. LA CONTRATISTA CONFECCIONARA LOS PLANOS DE DETALLE DEFINITIVO, QUE DEBERAN SER APROBADOS POR LA GERENCIA DE INGENIERIA Y LA INSPECCION DE OBRA. EL PLANO PRESENTADO POR LA CONTRATISTA ESTARA EN UN TODO DE ACUERDO CON LA NORMATIVA VIGENTE. TODAS LAS MEDIDAS Y NIVELES SE VERIFICARAN EN OBRA POR EL CONTRATISTA. TODOS LOS DETALLES CONSTRUCTIVOS SERAN COORDINADOS Y COMPATIBILIZADOS EN OBRA

PLANO NO APTO PARA CONSTRUCCION

ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS S.E.

Obra: PROYECTO DE MODERNIZACION DE PUERTO BUENOS AIRES

Plano: ETAPA I-I - OBRAS VOLUNTARIAS

PLIEG-2019-40905191-APN-MTR

Escala: S/ESC.

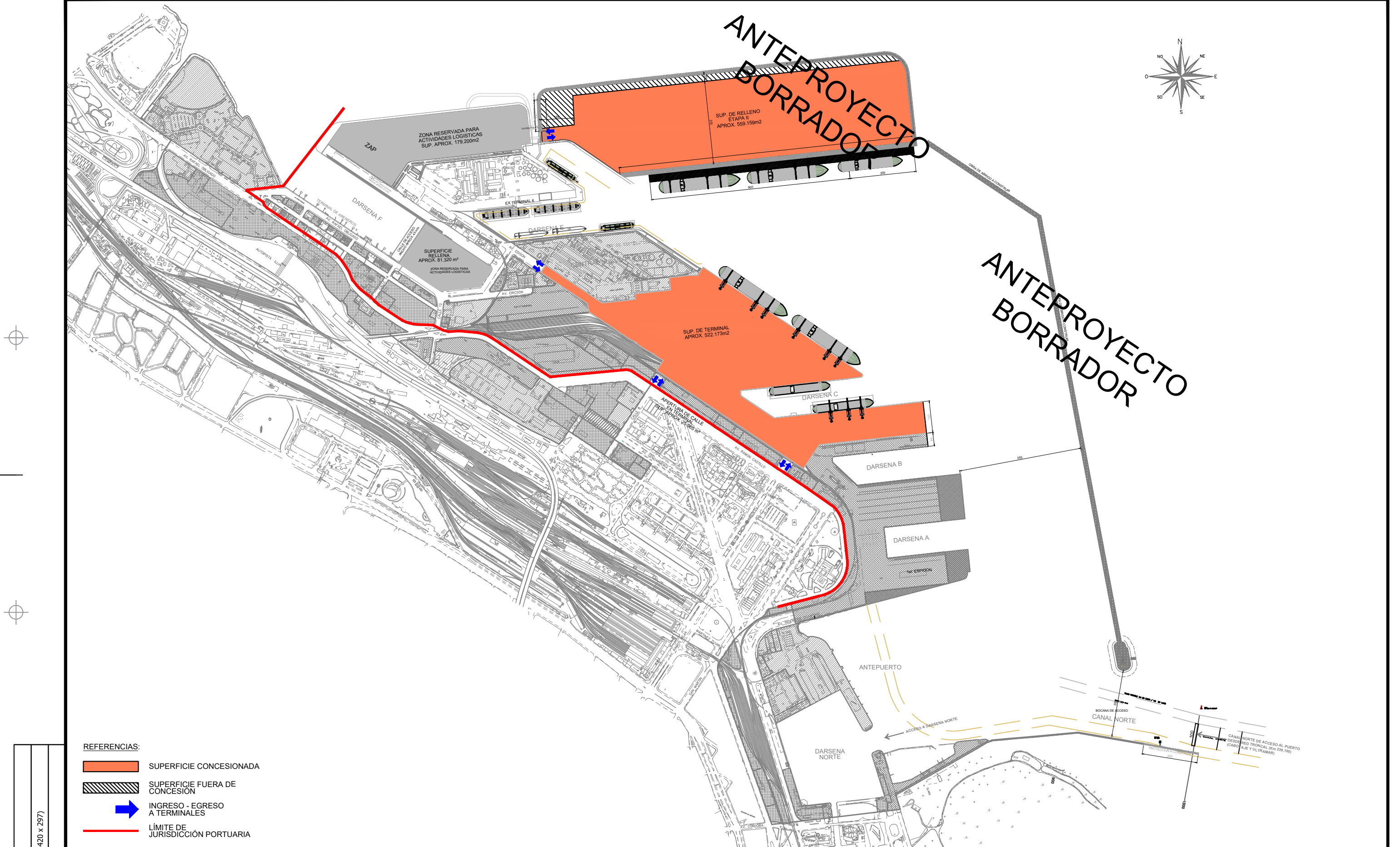
PUERTO
BUENOS AIRES

TV-03

NOTAS:

UTILIDAD: APTO LICITACION

Fecha: 21/01/19 Eq. de Proyecto: LPS Dibujo: HAS-SMP Reviso: FG-ARC



- REFERENCIAS:
- SUPERFICIE CONCESIONADA
 - SUPERFICIE FUERA DE CONCESION
 - INGRESO - EGRESO A TERMINALES
 - LÍMITE DE JURISDICCIÓN PORTUARIA

EL PRESENTE PLANO ES INDICATIVO. LA CONTRATISTA CONFECCIONARA LOS PLANOS DE DETALLE DEFINITIVO, QUE DEBERAN SER APROBADOS POR LA GERENCIA DE INGENIERÍA Y LA INSPECCIÓN DE OBRA. EL PLANO PRESENTADO POR LA CONTRATISTA ESTARA EN UN TODO DE ACUERDO CON LA NORMATIVA VIGENTE. TODAS LAS MEDIDAS Y NIVELES SE VERIFICARAN EN OBRA POR EL CONTRATISTA. TODOS LOS DETALLES CONSTRUCTIVOS SERAN COORDINADOS Y COMPATIBILIZADOS EN OBRA

PLANO NO APTO PARA CONSTRUCCIÓN

ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS S.E.

Escala: S/ESC.

Obra: PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DE PUERTO BUENOS AIRES

Plano: ETAPA II - OBRAS VOLUNTARIAS

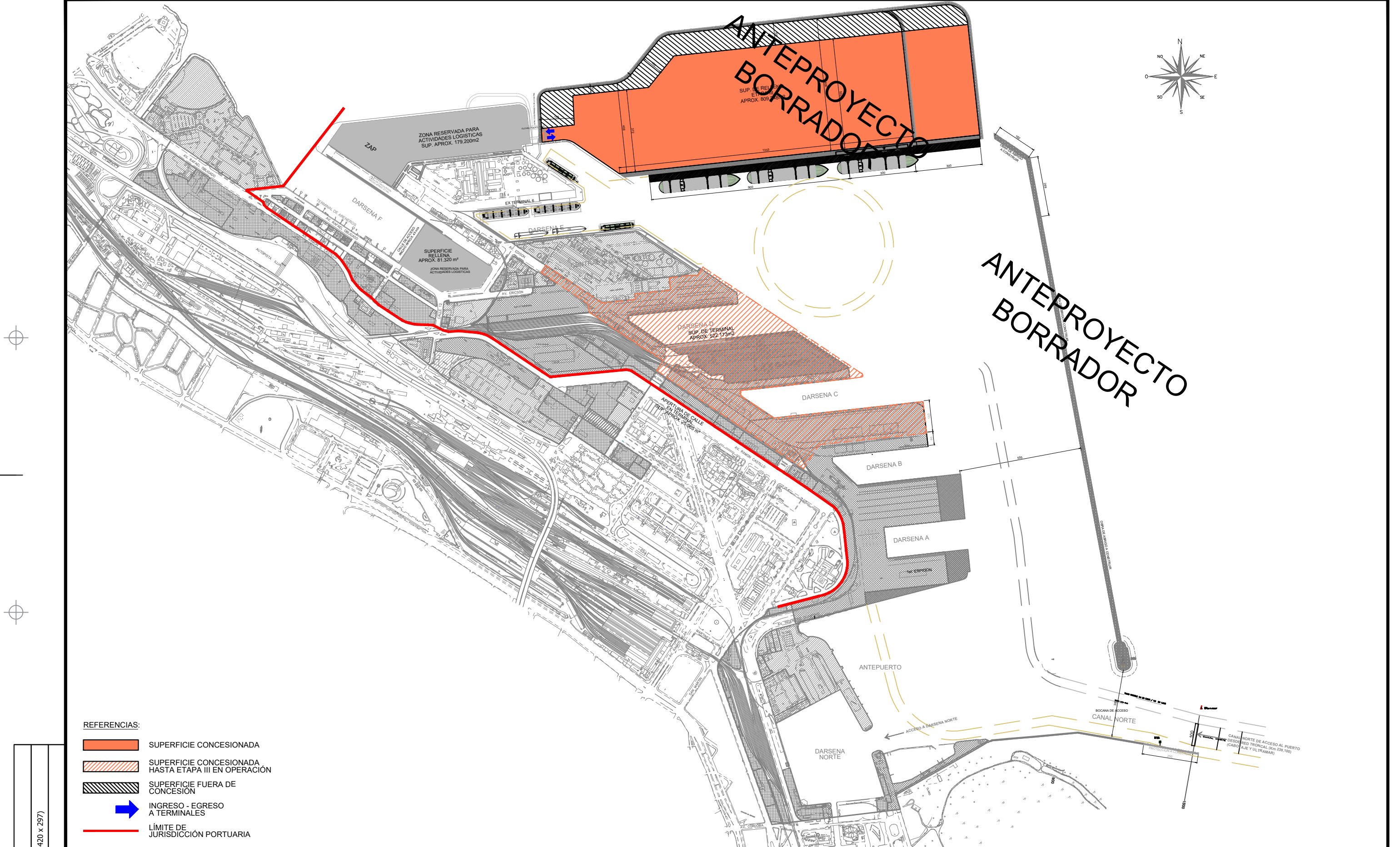
PLIEG-2019-40905191-APN-MTR

TV-04

NOTAS:

UTILIDAD: APTO LICITACIÓN

Fecha: 21/01/19 Eq. de Proyecto: LPS Dibujo: HAS-SMP Reviso: FG-ARC

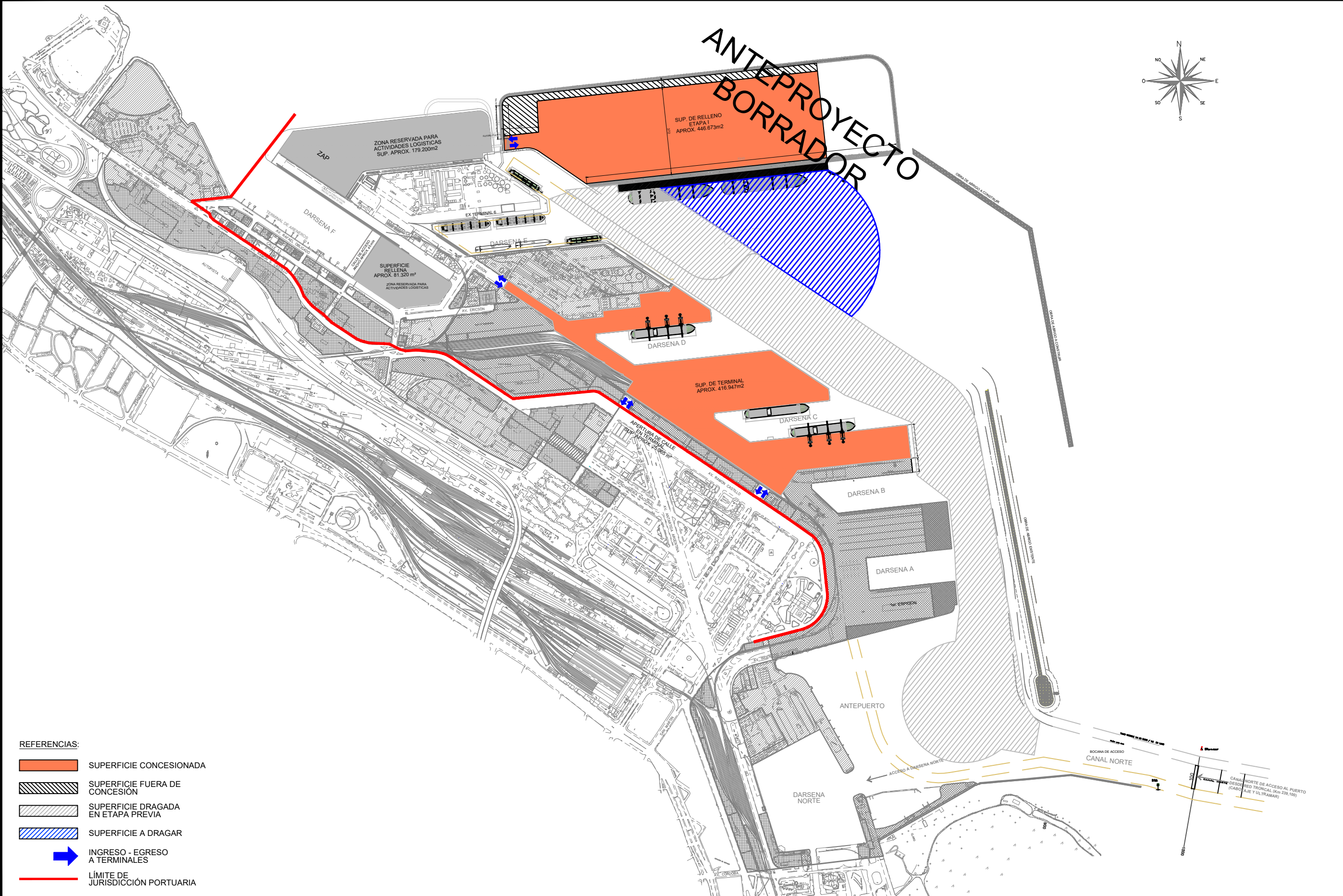
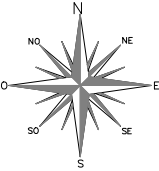


FECHA DE IMPRESIÓN:
DIMENSIÓN HOJA: HOJA A3 (420 x 297)
RUTA ARCHIVO:

REFERENCIAS:	
	SUPERFICIE CONCESIONADA
	SUPERFICIE CONCESIONADA HASTA ETAPA III EN OPERACIÓN
	SUPERFICIE FUERA DE CONCESIÓN
	INGRESO - EGRESO A TERMINALES
	LÍMITE DE JURISDICCIÓN PORTUARIA
NOTAS:	
UTILIDAD: APTO LICITACIÓN	

PLANO NO APTO PARA CONSTRUCCIÓN	ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS S.E.				Escala: S/ESC.
	Obra: PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DE PUERTO BUENOS AIRES				
	Plano: ETAPA III - OBRAS VOLUNTARIAS				PLIEG-2019-40905191-APN-MTR TV-05
	Fecha: 21/01/19	Eq. de Proyecto: LPS	Dibujo: HAS-SMP	Reviso: FG-ARC	

ANTEPROYECTO BORRADOR



REFERENCIAS:

- SUPERFICIE CONCESIONADA
- SUPERFICIE FUERA DE CONCESIÓN
- SUPERFICIE DRAGADA EN ETAPA PREVIA
- SUPERFICIE A DRAGAR
- INGRESO - EGRESO A TERMINALES
- LÍMITE DE JURISDICCIÓN PORTUARIA

EL PRESENTE PLANO ES INDICATIVO. LA CONTRATISTA CONFECCIONARA LOS PLANOS DE DETALLE DEFINITIVO, QUE DEBERAN SER APROBADOS POR LA GERENCIA DE INGENIERÍA Y LA INSPECCIÓN DE OBRA. EL PLANO PRESENTADO POR LA CONTRATISTA ESTARA EN UN TODO DE ACUERDO CON LA NORMATIVA VIGENTE. TODAS LAS MEDIDAS Y NIVELES SE VERIFICARAN EN OBRA POR EL CONTRATISTA. TODOS LOS DETALLES CONSTRUCTIVOS SERAN COORDINADOS Y COMPATIBILIZADOS EN OBRA

PLANO NO APTO PARA CONSTRUCCIÓN

ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS S.E.

Obra: PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DE PUERTO BUENOS AIRES

Plano: ETAPA I - DRAGADO

PLIEG-2019-40905191-APN-MTR

Escala: S/ESC.

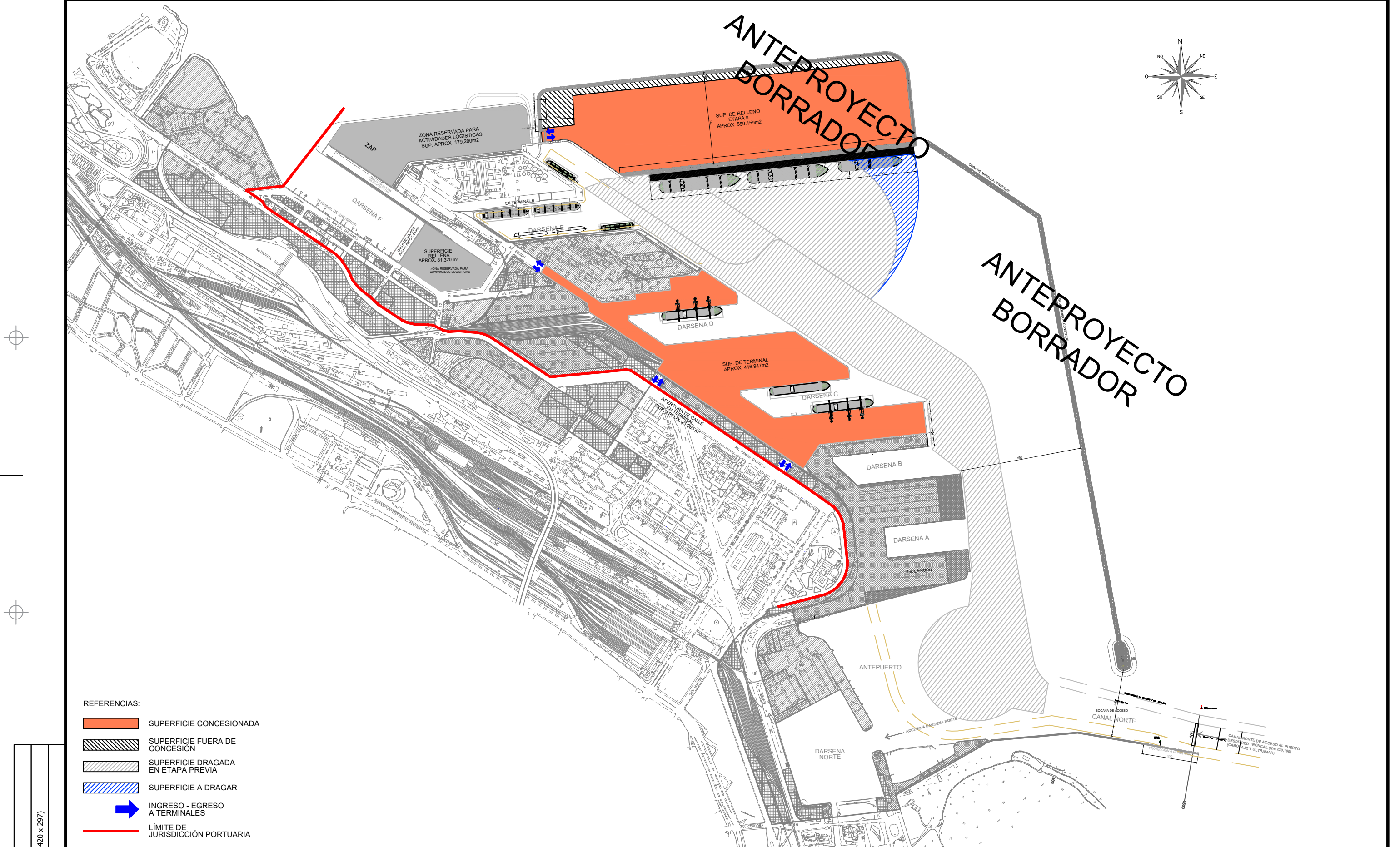
NOTAS:

UTILIDAD: APTO LICITACIÓN

Fecha: 21/01/19 Eq. de Proyecto: LPS Dibujo: HAS-SMP Reviso: FG-ARC

PUERTO BUENOS AIRES

TD-01



REFERENCIAS:

- SUPERFICIE CONCESIONADA
- SUPERFICIE FUERA DE CONCESIÓN
- SUPERFICIE DRAGADA EN ETAPA PREVIA
- SUPERFICIE A DRAGAR
- INGRESO - EGRESO A TERMINALES
- LÍMITE DE JURISDICCIÓN PORTUARIA

EL PRESENTE PLANO ES INDICATIVO. LA CONTRATISTA CONFECCIONARA LOS PLANOS DE DETALLE DEFINITIVO, QUE DEBERAN SER APROBADOS POR LA GERENCIA DE INGENIERÍA Y LA INSPECCIÓN DE OBRA. EL PLANO PRESENTADO POR LA CONTRATISTA ESTARA EN UN TODO DE ACUERDO CON LA NORMATIVA VIGENTE. TODAS LAS MEDIDAS Y NIVELES SE VERIFICARAN EN OBRA POR EL CONTRATISTA. TODOS LOS DETALLES CONSTRUCTIVOS SERAN COORDINADOS Y COMPATIBILIZADOS EN OBRA

PLANO NO APTO PARA CONSTRUCCIÓN

NOTAS:

UTILIDAD: APTO LICITACIÓN

ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS S.E.

Obra: PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DE PUERTO BUENOS AIRES

Plano: ETAPA II - DRAGADO

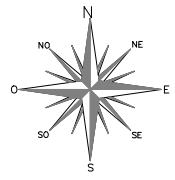
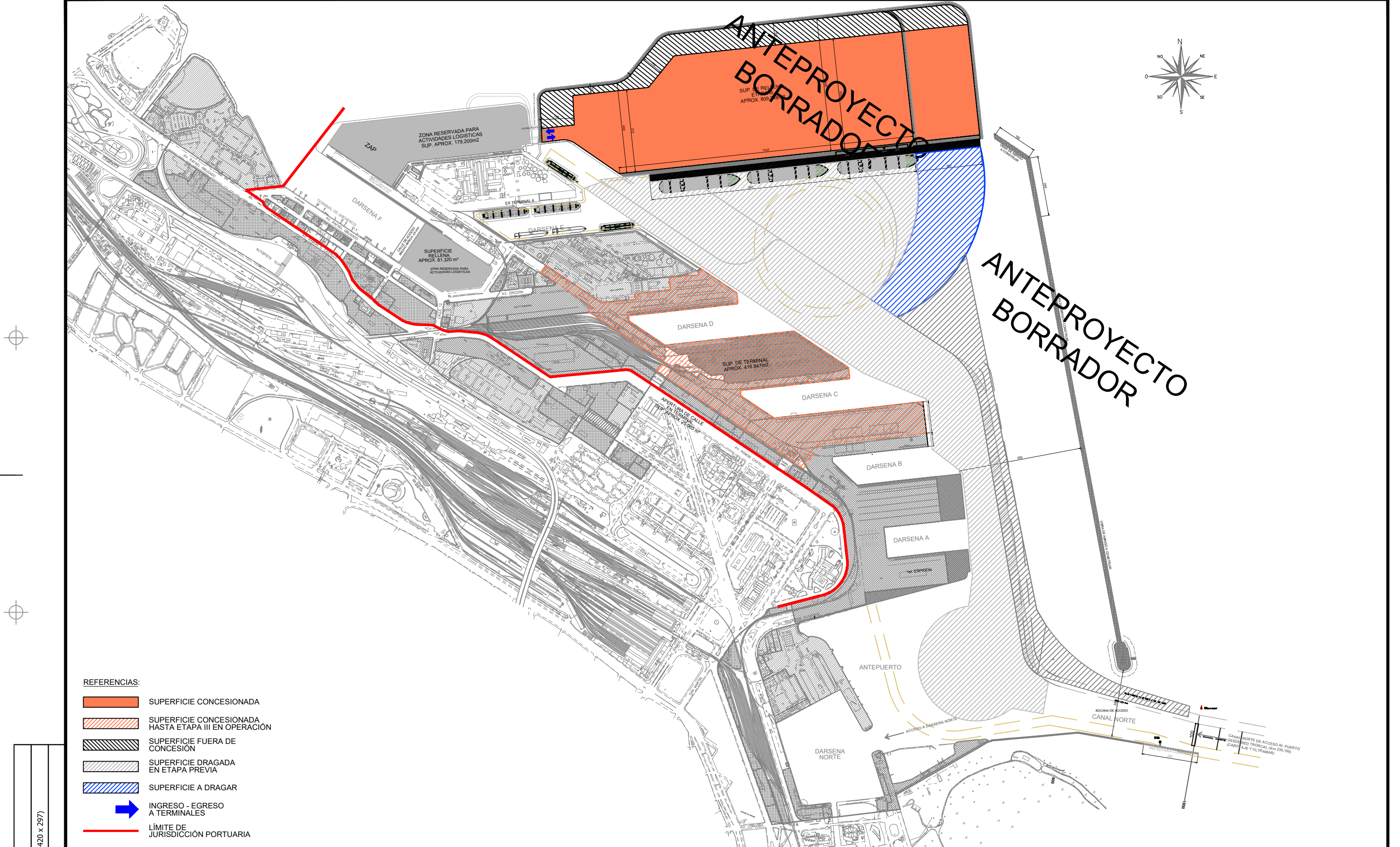
Fecha: 21/01/19 Eq. de Proyecto: LPS Dibujo: HAS-SMP Reviso: FG-ARC

PUERTO BUENOS AIRES

PLIEG-2019-40905191-APN-MTR

Escala: S/ESC.

TD-02



ANTEPROYECTO
BORRADOR

REFERENCIAS:

- SUPERFICIE CONCESIONADA
- SUPERFICIE CONCESIONADA HASTA ETAPA III EN OPERACIÓN
- SUPERFICIE FUERA DE CONCESIÓN
- SUPERFICIE DRAGADA EN ETAPA PREVIA
- SUPERFICIE A DRAGAR
- INGRESO - EGRESO A TERMINALES
- LÍMITE DE JURISDICCIÓN PORTUARIA

EL PRESENTE PLANO ES INDICATIVO. LA CONTRATISTA CONFECCIONARA LOS PLANOS DE DETALLE DEFINITIVO, QUE DEBERAN SER APROBADOS POR LA GERENCIA DE INGENIERÍA Y LA INSPECCIÓN DE OBRA. EL PLANO PRESENTADO POR LA CONTRATISTA ESTARA EN UN TODO DE ACUERDO CON LA NORMATIVA VIGENTE. TODAS LAS MEDIDAS Y NIVELES SE VERIFICARAN EN OBRA POR EL CONTRATISTA. TODOS LOS DETALLES CONSTRUCTIVOS SERAN COORDINADOS Y COMPATIBILIZADOS EN OBRA

PLANO NO APTO PARA CONSTRUCCIÓN

ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS S.E.

Obra: PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DE PUERTO BUENOS AIRES

Plano: ETAPA III - DRAGADO

Fecha: 21/01/19

Eq. de Proyecto: LPS

Dibujo: HAS-SMP

Reviso: FG-ARC

Escala: S/ESC.

PUERTO
BUENOS AIRES

PLIEG-2019-40905191-APN-MTR

TD-03

NOTAS:

UTILIDAD: APTO LICITACIÓN

FECHA DE IMPRESIÓN:

DIMENSIÓN HOJA: HOJA A3 (420 x 297)

RUTA ARCHIVO:

**ANEXO AL PLIEGO ÚNICO DE CONDICIONES TÉCNICAS
LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL E INTERNACIONAL
PARA LA CONCESIÓN DE UNA TERMINAL EN PUERTO NUEVO
PUERTO BUENOS AIRES**

CRITERIOS DE DISEÑO

ÍNDICE

1	SISTEMA DE UNIDADES Y PLANO DE REFERENCIA.....	5
2	CÓDIGOS Y NORMAS DE DISEÑO.....	5
3	VIDA ÚTIL DE DISEÑO	6
3.1	OBRAS CIVILES	6
3.2	OBRAS MECÁNICAS Y ELÉCTRICAS	8
3.3	EQUIPAMIENTO PORTUARIO	8
4	PROPIEDADES DE LOS MATERIALES	9
4.1	HORMIGÓN Y ACERO.....	9
4.2	RECUBRIMIENTO.....	10
4.3	ANCHO DE FISURAS	10
5	FACTORES MEDIOAMBIENTALES	11
5.1	CARACTERÍSTICAS GEOTÉCNICAS DEL SITIO.....	11
5.2	CARACTERÍSTICAS HIDRODINÁMICAS Y SEDIMENTOLÓGICAS DEL SITIO	12
5.3	INTENSIDAD DE LLUVIA	12
5.4	NIVELES DEL RÍO.....	12
5.5	CLIMA DE OLAS	14
5.6	CORRIENTES	14
5.7	ACCIÓN DEL VIENTO.....	15
5.8	RIESGO SÍSMICO.....	16
6	ACCIONES DE DISEÑO	16
6.1	PESO PROPIO.....	16
6.2	CARGAS ACTUANTES SOBRE EL MUELLE.....	16
6.2.1	<i>Sobrecarga Uniformemente Distribuida sobre la Plataforma del Muelle</i>	<i>16</i>
6.2.2	<i>Otras Sobrecargas actuantes sobre el Muelle.....</i>	<i>17</i>
6.2.3	<i>Grúas Pórtico para Contenedores sobre Rieles</i>	<i>18</i>
6.2.4	<i>Área de Descarga de Grúas en el Muelle.....</i>	<i>19</i>
6.2.5	<i>Grúas Móviles de Muelle</i>	<i>20</i>
6.2.6	<i>Otras Cargas actuantes sobre el Muelle</i>	<i>20</i>
6.3	CARGAS DE LOS EQUIPOS DE MANIPULEO DE CONTENEDORES Y VEHÍCULOS.....	21
6.3.1	<i>Grúas Pórtico Eléctricas sobre Neumáticos (eRTGs) de 16 Ruedas</i>	<i>21</i>
6.3.2	<i>Containera de Carga Superior (Reach Stacker)</i>	<i>22</i>
6.3.3	<i>Cargadoras Frontales</i>	<i>24</i>
6.3.4	<i>Tractor con Semirremolque.....</i>	<i>24</i>

6.3.4.1	Caso 1 – Tractor con Semirremolque Típico	24
6.3.4.2	Caso 2 – Vehículo Especial de 80 ton de Capacidad	26
6.3.5	<i>Vehículos Livianos</i>	27
7	COMBINACIONES DE ESTADOS DE CARGA	27
8	ASENTAMIENTOS DEL TERRENO	30
8.1	ANÁLISIS DE ASENTAMIENTOS	30
8.2	ASENTAMIENTOS TOTALES.....	30
8.3	ASENTAMIENTOS DIFERENCIALES	31
9	ESTRUCTURA DEL MUELLE	32
9.1	ETAPAS - LONGITUD	32
9.2	FUNCIÓN.....	32
9.3	CARACTERÍSTICAS GENERALES Y GEOMETRÍA.....	33
9.4	PARÁMETROS DE DISEÑO	42
9.4.1	<i>Buques de Diseño</i>	42
9.4.2	<i>Parámetros de Atraque</i>	43
9.4.3	<i>Máximas Deflexiones Admisibles</i>	45
9.4.4	<i>Cota de Dragado</i>	45
9.5	RIELES DE GRÚA	45
9.6	DEFENSAS DE MUELLE	46
9.7	BOLARDOS	48
10	PLAYAS DE LA TERMINAL.....	48
10.1	GENERAL.....	48
10.2	PAVIMENTOS	49
10.2.1	<i>Criterios Generales de Diseño</i>	49
10.2.2	<i>Cargas Especificadas para cada Área</i>	50
10.2.3	<i>Carriles de eRTG</i>	51
10.2.4	<i>Playa de Contenedores Operada por eRTGs</i>	52
10.2.5	<i>Cargas de Estibas de Contenedores</i>	52
10.2.6	<i>Playas de Estiba en Bloque</i>	54
10.2.7	<i>Calles de Acceso para Camiones</i>	54
10.2.8	<i>Calles de Acceso para Vehículos Livianos y Área de Estacionamiento de Automóviles</i>	55
10.3	SERVICIOS.....	55
10.3.1	<i>Desagües Pluviales</i>	55
10.3.2	<i>Desagües Cloacales</i>	56
10.3.3	<i>Agua Potable</i>	56
10.3.4	<i>Sistema de Agua Contra Incendio</i>	57

10.3.5	<i>Sistema de Tratamiento de Efluentes Industriales</i>	59
10.3.6	<i>Electricidad y Comunicaciones</i>	59
11	EDIFICIOS	60
11.1	RENDIMIENTO ENERGÉTICO	60
11.2	DESEMPEÑO ACÚSTICO	60
11.3	EDIFICIO DE VERIFICACIÓN ADUANERA	60
11.4	ÁREA DE ACCESO, PORTONES Y CERCOS PERIMETRALES.....	61
11.4.1	<i>General</i>	61
11.4.2	<i>Área de Acceso de Operación Manual</i>	61
11.4.3	<i>Área de Acceso de Operación Automática</i>	61
11.4.4	<i>Portones y Cercos Perimetrales</i>	62
11.5	SUBESTACIONES ELÉCTRICAS	62
12	INSTALACIÓN ELÉCTRICA	63
12.1	GENERAL.....	63
12.2	DEMANDA ELÉCTRICA	64
12.2.1	<i>Suministro Eléctrico Externo</i>	68
12.2.2	<i>Sala de Interconexión para la Compañía Proveedora del Suministro</i>	68
12.2.3	<i>Subestación Principal</i>	68
12.2.4	<i>Red de Distribución de Media Tensión Interna de la Terminal</i>	69
12.2.5	<i>Sala de Interconexión y Control para Grúas Pórtico</i>	69
12.2.6	<i>Subestaciones Secundarias</i>	70
12.3	REQUERIMIENTOS DE ENERGÍA DE EMERGENCIA.....	70
12.4	FUENTES RENOVABLES DE ENERGÍA	71
12.5	SISTEMA DE ILUMINACIÓN DE LA TERMINAL	71
12.6	POSTES PARA CÁMARAS DEL CIRCUITO CERRADO DE TELEVISIÓN	76
12.7	ENLACE DE FIBRA ÓPTICA CON LA AUTORIDAD PORTUARIA	76
13	SEGURIDAD PORTUARIA	76

Todo lo indicado en el presente Anexo deberá entenderse como un mínimo aceptable a la fecha de elaboración de este documento, debiendo el Concesionario presentar lo correspondiente a su propuesta, la cual estará sujeta a aprobación por parte de la AGPSE.

1 SISTEMA DE UNIDADES Y PLANO DE REFERENCIA

Toda la documentación a ser elaborada para este proyecto utilizará las unidades del sistema internacional de medidas (SI).

El plano de referencia para todos los niveles y sondas será el cero del mareógrafo del Riachuelo.

2 CÓDIGOS Y NORMAS DE DISEÑO

Cómo mínimo, el diseño de todas las obras deberá llevarse a cabo en un todo de acuerdo con los códigos y normas argentinos, incluyendo pero no limitándose a:

- Reglamentos y Recomendaciones CIRSOC.
- Normas IRAM.
- Pliego de Especificaciones Técnicas Generales de la Dirección Nacional de Vialidad.
- Normas de Ensayo de la Dirección Nacional de Vialidad.
- Código de Edificación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Reglamentación para la Ejecución de Instalaciones Eléctricas en Inmuebles de la Asociación Electrotécnica Argentina.
- Normas y Ordenanzas de la Prefectura Naval Argentina
- Código Aduanero y otras normas de la Dirección General de Aduanas

Sin embargo, las siguientes normas, recomendaciones y guías de diseño internacionales prevalecerán, en el orden de prioridad en que se enumeran a menos que se indique lo contrario, en el caso de que sus requisitos sean más estrictos que los de los códigos y normas argentinos pertinentes:

- Normas ASTM y otras Normas de los Estados Unidos de América
- Código ASCE 7
- UFC-4-152-01 (para el diseño del muelle)
- Recomendaciones CIRIA
- Códigos y Normas NFPA
- Códigos Europeos (Eurocodes)
- Normas Británicas (BS)
- Publicaciones PIANC
- Otras normas y recomendaciones internacionalmente reconocidas

Se deberá utilizar la última edición disponible a la fecha de diseño de las estructuras de los códigos, normas y recomendaciones precedentemente indicadas.

No se permitirá el empleo de parámetros provenientes de diferentes códigos o normas para el diseño de un mismo elemento estructural.

Deberán considerar también para el diseño otras normas y códigos de práctica que resulten relevantes, ya sean estos argentinos como otros internacionalmente reconocidos, incluyendo pero no limitándose a las regulaciones ambientales que resulten de aplicación.

3 VIDA ÚTIL DE DISEÑO

3.1 Obras Civiles

Las obras civiles permanentes se diseñarán de acuerdo con los criterios de vida útil indicados en la *Tabla 1*:

TIPO DE OBRA	VIDA ÚTIL DE DISEÑO
Estructuras Marítimas	
Muelles	50 años
Obras de Abrigo	50 años
Protecciones de Costas - Bajo Muelles - Sobre el perímetro del Sitio	50 años 25 años
Protecciones contra la erosión	50 años
Otras Estructuras Marítimas	50 años
Protección catódica / Pintura	15 años
Estructuras Metálicas (excepto las correspondientes a muelles y otras estructuras marítimas)	25 años
Pavimentos - Áreas de Estiba de Contenedores - En toda otra área	15 años 15 años
Torres de Iluminación	30 años

Tabla 1: Vida útil de Diseño – Obras Civiles

Se deberá considerar en el diseño de los sistemas de fijación de los accesorios del muelle la facilidad para el mantenimiento y reemplazo de ítems tales como defensas, cadenas para defensas, escaleras, etc.

3.2 Obras Mecánicas y Eléctricas

El diseño de las obras mecánicas y eléctricas deberá tener en consideración la vida útil de diseño indicados en la *Tabla 2*:

TIPO DE OBRA	VIDA ÚTIL DE DISEÑO
Equipamiento Mecánico Nuevo	25 años
Equipamiento Eléctrico Nuevo	25 años
Rieles de grúa pórtico y sus accesorios - Rieles - Nivelación de los rieles	20 años N/D

Tabla 2: Vida útil de Diseño – Obras Mecánicas y Eléctricas

3.3 Equipamiento Portuario

Para el equipamiento portuario se considerará la vida útil indicada en la *Tabla 3*.

TIPO DE EQUIPAMIENTO	VIDA ÚTIL
Grúas Pórtico de Muelle (STS)	30 años
Grúas Móviles de Muelle (MHC)	20 años
Grúas Pórtico sobre neumáticos (RTG)	20 años

TIPO DE EQUIPAMIENTO	VIDA ÚTIL
Containera de Carga Superior (Reach-Stacker)	15 años
Cabezas tractoras y remolques	15 años

Tabla 3: Vida útil del Equipamiento Portuario

4 PROPIEDADES DE LOS MATERIALES

4.1 Hormigón y Acero

Todo hormigón y acero a ser empleado en la ejecución de las obras portuarias deberá satisfacer los requerimientos establecidos en la **Tabla 4**.

MATERIAL	PARÁMETRO	VALOR
Hormigón Armado	Clase de Resistencia	Mínimo H 40 según CIRSOC 201
	Módulo de Young	34,5 GPa
	Coeficiente de Poisson en periodo elástico	0,2
	Densidad	2,45 t/m ³
	Tipo de acero	ADN 420 según Norma IRAM-IAS U 500-528
Acero Estructural	Clase de Resistencia	Mínimo F36, según Normas IRAM - IAS (Tensión de fluencia 360 N/mm ²)
	Módulo de Young	210 GPa

MATERIAL	PARÁMETRO	VALOR
	Coeficiente de Poisson en periodo elástico	0.296
	Densidad	7.73 t/m ³

Tabla 4: Propiedades de los Materiales

Todos los hormigones a utilizarse para la estructura de muelle y otras obras marítimas en contacto con o expuestas a las salpicaduras de agua de río deberán contener aire intencionalmente incorporado y ser elaborados con cemento altamente resistente a los sulfatos, según Norma IRAM 50001:2000 -Tabla 3.

4.2 Recubrimiento

El recubrimiento mínimo para todos los elementos de hormigón armado será el indicado en la **Tabla 5**.

UBICACIÓN DE LA ESTRUCTURA	RECUBRIMIENTO MÍNIMO
Obras costa afuera o ubicadas a menos de 50 m de la costa	75 mm
Obras ubicadas enteramente a más de 50 m de la costa	50 mm

Tabla 5: Recubrimiento Mínimo

4.3 Ancho de Fisuras

Para garantizar la durabilidad de las estructuras de hormigón, los anchos de fisura máximos permitidos para la estructura del muelle y otras estructuras expuestas al agua de río se limitarán:

- 0,30 mm para todas las etapas temporarias de cualquier elemento (incluidos los elementos prefabricados) y para los efectos a corto y largo plazo sobre las estructuras

Para las estructuras de construcción en tierra, el ancho de fisura máximo permitido debe estar de acuerdo con la norma ACI 224.

Todas las etapas temporarias para elementos prefabricados deben considerar la totalidad de las cargas impuestas antes de que la estructura entre en funcionamiento, incluidas las cargas de construcción, transporte y manipulación.

Los efectos a largo plazo incluirán los efectos de todas las cargas permanentes sin mayorar más el 50% de las cargas no permanentes sin mayorar.

Para la estructura del muelle, las cargas de las grúas pórtico, incluyendo el peso propio de la grúa y las cargas operativas, se considerarán como cargas permanentes para este propósito y se incluirán en los efectos de carga a largo plazo.

Los efectos a corto plazo incluyen los efectos de las cargas sin mayorar inducidas en la estructura por las condiciones normales de operación, el atraque y las condiciones del viento de servicio.

El ancho de fisura se evaluará para el punto de mayor recubrimiento, no para el recubrimiento nominal.

5 Factores Medioambientales

5.1 Características Geotécnicas del Sitio

Tanto el informe de la campaña geotécnica como el correspondiente a los estudios geofísicos llevados a cabo se suministran para referencia de los Oferentes únicamente. La Administración General de Puertos S.E. no se hace responsable por la exactitud, precisión y/o perfección de la información en ellos contenida ni por la interpretación o uso que los Oferentes hagan de la misma.

5.2 Características Hidrodinámicas y Sedimentológicas del Sitio

El Instituto Nacional del Agua llevó a cabo en los años 2017 y 2018 estudios hidráulicos para la modernización de Puerto Buenos Aires a requerimiento de la Administración General de Puertos S.E.

El correspondiente informe final, se suministra para referencia de los Oferentes únicamente.

El mismo evalúa, entre otros tópicos, el clima de olas, el clima de corrientes y el transporte de sedimentos, tanto en el interior del vaso portuario como en su canal de acceso y en el área fluvial exterior. Estos análisis se realizan tanto para la configuración actual del puerto como para varias opciones de configuración futura, incluyendo la prevista en este proyecto.

5.3 Intensidad de Lluvia

A los fines del dimensionamiento de los sistemas de desagües pluviales se considerará una intensidad de lluvia de 180 mm/hora con una duración de 10 minutos, la cual se corresponde aproximadamente con un periodo de recurrencia de 30 años para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

5.4 Niveles del Río

Los niveles del río principales a ser considerados en el diseño de las obras son los indicados en la **Tabla 6**.

CONDICIÓN	NIVEL [m]
Máximo Nivel del Río para un período de retorno de 200 años	+ 4,40
Máximo Nivel del Río para un período de retorno de 100 años	+ 4,15

CONDICIÓN	NIVEL [m]
Máximo Nivel del Río para un período de retorno de 50 años	+ 3,95
Nivel medio del Río	+ 0,79
Nivel del Río Mínimo Normal	+ 0,00
Mínimo Nivel del Río para un período de retorno de 20 años	- 2,60
Nivel Mínimo Minimorum	- 3,68

Tabla 6: Niveles del Río

Fuente: Propia, en base a datos extraídos de la Curva de Recurrencia de los niveles extremos del río en Puerto Buenos Aires según Distribución de Weibull - AGPSE.

Notas:

- El incremento promedio del nivel medio del río debido al calentamiento global para los próximos 50 años deberá tomarse como 5 mm/año. Este incremento de nivel se tomará en consideración en el diseño, cuando conduzca a escenarios más desfavorables, para la vida útil del muelle de 50 años.
- Debido a que el régimen de marea prevaleciente en el Río de la Plata es esencialmente atmosférico, repentinos cambios en la dirección o intensidad del viento dan lugar a abruptas variaciones del nivel del río. Esta característica deberá ser especialmente tenida en cuenta en el diseño de obras marítimas sobre las que actúen cargas debidas a diferencias de niveles hidrostáticos entre el lado agua y el lado tierra de las mismas.

5.5 Clima de Olas

Para el diseño de las estructuras marítimas se considerarán en general las alturas de ola significativas indicadas en la **Tabla 7**. No obstante ello, el proyectista podrá refinar estos valores, de considerarlo necesario, en función de la dirección del viento, según se detalla en el Informe Instituto Nacional del Agua – Estudios Hidráulicos para la Modernización del Puerto de Buenos Aires, tomando en consideración un período de recurrencia de 500 años.

ESTRUCTURA	ALTURA DE OLA SIGNIFICATIVA	PERIODO PICO DEL ESPECTRO
	[m]	[seg]
Muelle	0,40	5,9
Obras de abrigo, lado externo	2,30	5,3
Obras de abrigo, lado interno	0,55	5,9

Tabla 7: Clima de Olas

Fuente: Propia, en base a datos extraídos del Informe Estudios Hidráulicos para la Modernización de Puerto Buenos Aires – Instituto Nacional del Agua – Mayo de 2018.

La acción de las olas sobre las estructuras se evaluará según el Código ASCE 7 de los Estados Unidos de Norteamérica, considerando combinaciones de clima de olas y niveles del río que tengan una razonable probabilidad de ocurrencia simultánea para la vida útil de diseño especificada en la sección 3 precedente.

5.6 Corrientes

Deberá considerarse una corriente máxima de diseño de 0,40 m/seg para el diseño de todas las obras marítimas.

La acción de las corrientes sobre las estructuras se evaluará según el Código ASCE 7 de los Estados Unidos de Norteamérica.

5.7 Acción del Viento

Las acciones del viento a considerarse para el diseño de la totalidad de las obras se determinarán en un todo de acuerdo con el Reglamento CIRSOC 102-2005.

En todos los casos se deberá adoptar el Método 2- Procedimiento Analítico prescripto en dicho reglamento y los parámetros indicados en la **Tabla 8** siguiente.

PARÁMETRO	VALOR
Velocidad Básica del Viento (V)	45,0 m/s
Categoría de la Estructura	
Muelle y otras Obras Marítimas, incluyendo la acción del viento sobre buques amarrados y grúas de muelle	III
Edificios de la terminal	II
Estructura de las grúas pórtico - En condición de tormenta – Anclada y atensorada (de corresponder) - Pluma arriba.	II
Torres de iluminación	II
Plataformas para inspección de contenedores refrigerados	II
Cercos y Portones	I
Señalización vertical y estructuras temporarias	I
Categoría de Exposición	D, en todas las direcciones

Tabla 8: Acción del Viento

5.8 Riesgo Sísmico

De acuerdo con el Reglamento INPRES - CIRSOC 103, Puerto Buenos Aires se encuentra ubicado en Zona Sísmica 0, o sea zona de muy reducida peligrosidad sísmica.

Consecuentemente, no es necesario tomar recaudos específicos contra las acciones sísmicas, aparte de los requerimientos de los Artículos 4.2 y 17.5.4 del Reglamento INPRES-CIRSOC 103 - Tomo I.

6 ACCIONES DE DISEÑO

Lo indicado en el presente ítem se deberá adoptar como regla del buen arte, y en caso de apartarse de lo indicado deberá justificarse técnicamente “ad referéndum” de la AGPSE.

6.1 Peso Propio

El peso propio de las estructuras se calculará utilizando las densidades indicadas en la sección 4.1 precedente.

6.2 Cargas Actuantes sobre el Muelle

6.2.1 Sobrecarga Uniformemente Distribuida sobre la Plataforma del Muelle

Se considerará para el diseño las sobrecargas uniformemente distribuidas actuantes sobre la plataforma del muelle y su losa de aproximación (de existir) que se indican en la **Tabla 9**.

PARÁMETRO	VALOR
Hacia el lado agua de la viga riel lado agua	15 kPa
Entre rieles de grúas pórtico	40 kPa
Hacia el lado tierra de la viga riel lado tierra	40 kPa

PARÁMETRO	VALOR
Dentro de una franja de 1,5 metros a cada lado de los rieles de grúa lado agua y lado tierra	15 kPa

Tabla 9: Sobrecarga Uniformemente Distribuida

Las sobrecargas actuantes sobre la plataforma del muelle, precedentemente indicadas representan las estibas de contenedores o carga general sobre el muelle.

No se admitirán reducciones de estas sobrecargas por encontrarse las grúas pórtico operando o estacionadas en la vecindad del área en cuestión.

Estas sobrecargas deberán considerarse actuando según distintos patrones de carga, tales que produzcan el efecto más adverso sobre cada elemento de la estructura.

6.2.2 Otras Sobrecargas actuantes sobre el Muelle

Además de las sobrecargas uniformemente distribuidas especificadas en la sección 6.2.1 precedente, pero no superpuestas con ellas, deberán considerarse las siguientes cargas actuantes sobre la plataforma del muelle:

- Tractor con semirremolque cargado, según se especifica en la sección 6.3.4 más adelante
- Cargas correspondientes a las tapas de bodegas, para lo que se deberán considerar estibas de 5 en altura, descansando sobre los apoyos de esquina (Una carga total de 200 toneladas aplicada en las cuatro esquinas).
- Containera de carga superior (Reach stacker) cargada, según se especifica en la sección 6.3.1.

6.2.3 Grúas Pórtico para Contenedores sobre Rieles

El muelle deberá diseñarse para soportar las cargas impuestas por Grúas Pórtico Post Panamax para Contenedores sobre Rieles con capacidad para realizar operaciones de doble izamiento (twin lift) con un peso combinado de 65 toneladas bajo spreader.

Para los casos de carga operativos, se considerarán tres Grúas Post Panamax operando lado a lado, con sus fines de carrera en contacto entre sí. Estos casos de carga han de incluir las máximas cargas de cada grúa actuando sobre la viga riel lado agua o sobre la viga riel lado tierra de manera simultánea.

Para los casos de carga no operativos, las grúas deberán encontrarse equidistantemente distribuidas a lo largo del muelle, en las posiciones de los anclajes de tormenta, y no lado a lado. Para los casos de carga no operativos deberán considerarse los correspondientes factores de carga requeridos por las normas de diseño pertinentes.

En la *Figura 1* se muestran los trenes de carga a ser considerados para el diseño estructural del muelle, en tanto que en la *Tabla 10* se indican los parámetros de diseño a adoptar.

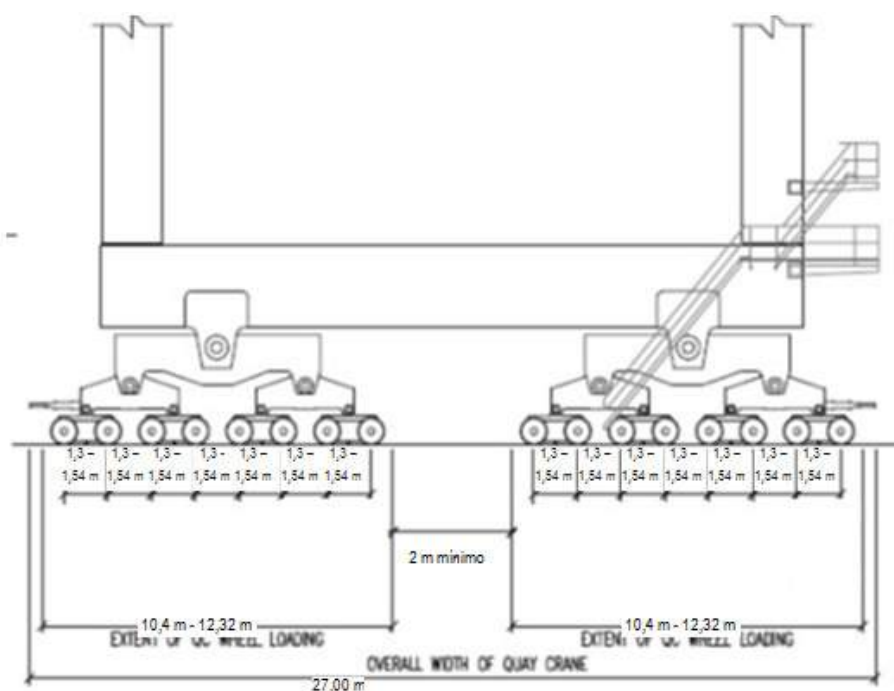


Figura 1: Tren de Cargas de Diseño para Grúas Pórtico

PARÁMETRO	VALOR DE DISEÑO	
	Lado Agua	Lado Tierra
Carga lineal uniformemente distribuida equivalente	85 ton/m	85 ton/m
Carga horizontal perpendicular al riel	10% de la carga vertical	10% de la carga vertical
Carga horizontal paralela al riel	10% de la carga vertical	10% de la carga vertical
Carga horizontal actuante sobre cada anclaje de tormenta	175 ton	175 ton
Carga vertical actuante sobre cada tensor de tormenta	Según lo determine el fabricante para las cargas de viento indicadas en la sección 5.7, de ser requeridos.	
Carga sobre cada amortiguador fin de carrera	Carga horizontal de 100 ton, aplicada sobre un área circular de 250 mm de diámetro ubicada en cualquier punto situado entre 1,00 m y 2,00 m por encima del nivel del hongo del riel.	

Tabla 10: Cargas de Diseño para Grúas Pórtico

Se considerará para el diseño que las grúas pórtico tendrán sus patas lado agua fijas, en tanto que las patas lado tierra podrán ser fijas o articuladas.

El diámetro mínimo de las ruedas de las grúas pórtico a ser considerado en el diseño será de 800 mm.

6.2.4 Área de Descarga de Grúas en el Muelle

Las cargas a ser consideradas en el diseño para el área de descarga de grúas en el muelle son las que se indican en la siguiente tabla:

PARÁMETRO DE DISEÑO	VALOR DE DISEÑO
Peso de las grúas	1.700 ton
Carga de los gatos para grúas pórtico, en cada esquina	475 ton, en cualquier posición dentro del área de descarga de grúas en el muelle
Carga distribuida lineal de la viga carrilera transversal de descarga de las grúas	150 ton/m
Condición de descarga	Las grúas deberán poder ser descargadas ante cualquier condición de nivel del río.
Dimensiones del área de descarga	Ver sección 9.3.

Tabla 11: Parámetros de Diseño para el Área de Descarga de Grúas en el Muelle

6.2.5 Grúas Móviles de Muelle

Para el diseño del muelle se deberán considerar las cargas impuestas por grúas móviles de muelle Post Panamax tipo Liebherr LHM 550 o LHM 600 con placas de apoyo estándar o equivalentes.

Estas grúas podrán desplazarse sobre toda la superficie de la plataforma del muelle y operar con sus placas de apoyo ubicadas en cualquier posición sobre la plataforma del muelle, excepto, en ambos casos, hacia el lado agua del riel lado agua.

Asimismo, se utilizarán grúas móviles de hasta 100 toneladas de capacidad para tareas de puesta en servicio y mantenimiento de las grúas pórtico, para las cuales habrá que tener en consideración en el diseño las cargas operativas y de translación correspondientes. La carga máxima por placa de apoyo para estas grúas a ser considerada en el diseño será de 1.700 kN, actuando sobre una placa de apoyo de dimensiones nominales 2 m x 2 m.

6.2.6 Otras Cargas actuantes sobre el Muelle

Otras cargas a considerar para el diseño del muelle incluyen:

- En el caso de pasarelas, además de la correspondiente sobrecarga se deberán considerar cargas verticales puntuales de 2 KN actuando en las posiciones más desfavorables.
- Para el diseño de barandas, se considerará una carga horizontal de 1KN/m aplicada al nivel del pasamano.
- Para bandejas portacables se considerará una sobrecarga de 1 KN/m.
- Con respecto a las reacciones de defensa y tiro de bita a ser considerados en el diseño, ver las secciones 9.6 y 9.7 más adelante.

6.3 Cargas de los Equipos de Manipuleo de Contenedores y Vehículos

6.3.1 Grúas Pórtico Eléctricas sobre Neumáticos (eRTGs) de 16 Ruedas

En la Figura 2 y Tabla 12 siguientes se indican la configuración de ruedas y cargas por rueda a ser consideradas para las grúas pórtico eléctricas sobre neumáticos (eRTGs) de 16 ruedas a los fines del diseño de los carriles para eRTG.

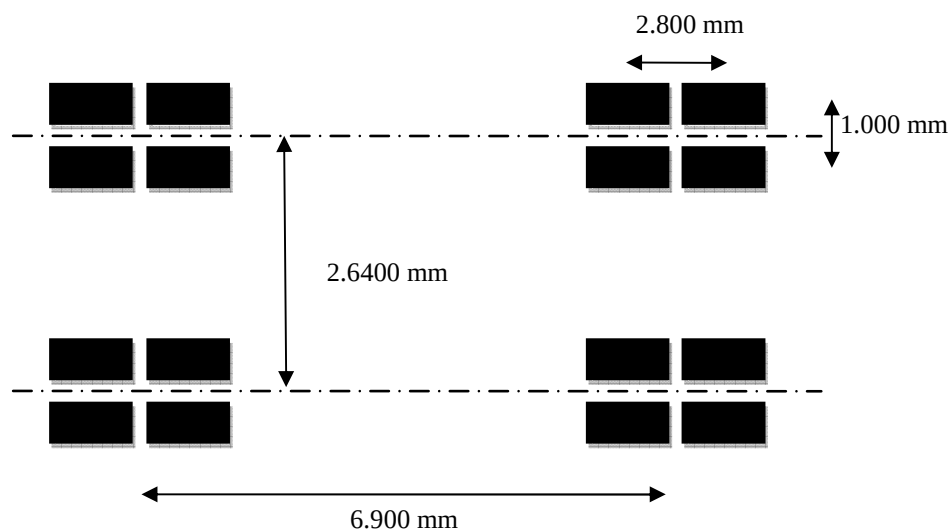


Figura 2: Configuración de Ruedas para eRTGs de 16 Ruedas

Condición	Carga por Rueda (kN)
Cargada sin viento	200
Cargada con viento de operación	225
Descargada sin viento	145
Descargada con viento de operación	167

Tabla 12: Cargas por Rueda para eRTGs de 16 Ruedas

Notas:

- Las grúas pórtico sobre neumáticos serán de accionamiento eléctrico.
- La presión de neumáticos a ser considerada para el diseño es de 1.100 kPa.
- El ancho mínimo de la estructura de pavimento para las calles de circulación de eRTGs será de 2,0 m.
- Las cargas de eRTG sólo se considerarán actuando sobre la plataforma del muelle prevista como área para descarga de equipos.

6.3.2 Containera de Carga Superior (Reach Stacker)

Las configuraciones de rueda, cargas y parámetros de diseño a adoptarse para las containeras de carga superior (reach stackers) en el diseño de pavimentos son las que se indican en la **Figura 3** y Tabla 13 siguientes.

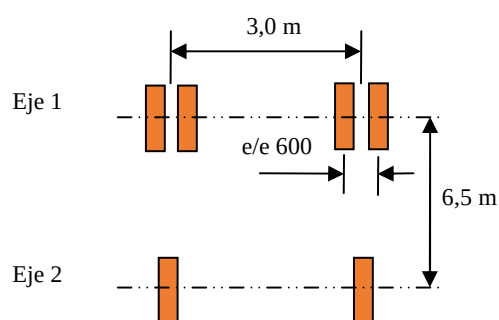


Figura 3: Configuración de Ruedas para Reach Stackers

PARÁMETRO	VALOR
Carga bajo Percha	40 toneladas
Altura de Elevación – Contenedores Llenos	5 de alto
Altura de Elevación – Contenedores Vacíos	7 de alto
Cantidad de Ruedas (Anteriores/Posteriores)	4/2
Carga por Eje - Contenedores Llenos (Ant/Post)	1.000/185 kN
Carga por Eje en Vacío	450/380 kN
Área de Contacto neumáticos anteriores (Total de los 4 neumáticos)	981.000 mm ²
Área de Contacto neumáticos posteriores (Total de los 2 neumáticos)	181.500 mm ²
Dimensiones de la huella de los neumáticos anteriores	4 x 450 mm x 545 mm
Dimensiones de la huella de los neumáticos posteriores	2 x 450 mm x 200 mm

Tabla 13: Cargas y Parámetros de Diseño para Reach Stackers

Las cargadoras frontales podrán operar con contenedores llenos en cualquier posición sobre la plataforma del muelle, excepto hacia el lado agua del riel lado agua.

6.3.3 Cargadoras Frontales

Las cargas y parámetros de diseño a considerarse para las cargadoras frontales en el diseño de pavimentos se indican en la Tabla 14.

PARÁMETRO	VALOR
Carga sobre el eje delantero (tractor):	944 kN
Carga sobre el eje trasero (de dirección):	66 kN
Presión de contacto sobre el pavimento:	1.050 kPa

Tabla 14: Cargas y Parámetros de Diseño para Cargadoras Frontales

6.3.4 Tractor con Semirremolque

6.3.4.1 Caso 1 – Tractor con Semirremolque Típico

La disposición de ruedas, parámetros y cargas de diseño a considerarse para los tractores con semirremolque típicos a los fines del diseño de pavimentos son los que se indican en la Figura 4, Tabla 15 y Tabla 16 siguientes.

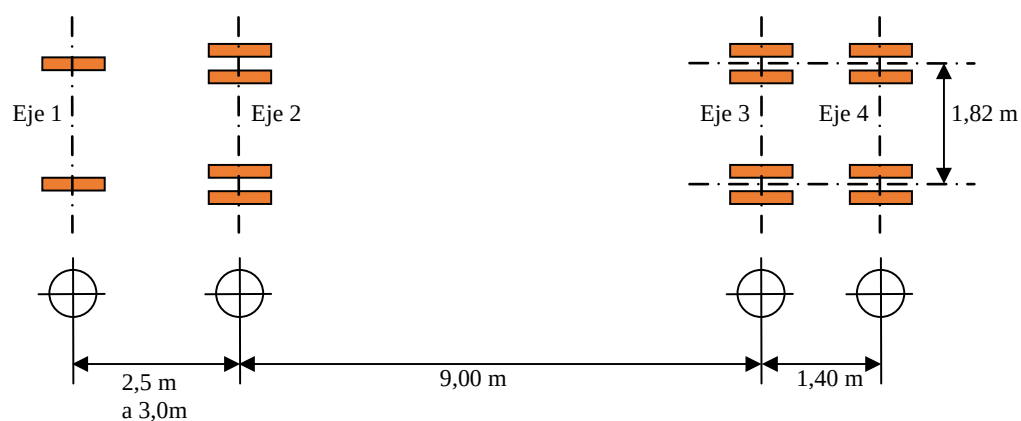


Figura 4: Configuración de Ruedas para Tractor con Semirremolque Típico

PARÁMETRO	VALOR
Capacidad Total	700 kN
Cantidad de Ruedas - Tractor Anteriores	2
Cantidad de Ruedas - Tractor Posteriores	4
Cantidad de Ruedas – Semirremolque	8
Peso del semirremolque vacío	80 kN
Peso de la unidad tractora	40 kN
Presión de inflado de neumáticos	1.100 kPa

Tabla 15: Parámetros de Diseño para Tractor con Semirremolque Típico

NÚMERO DE EJE	RUEDAS POR EJE	CARGA POR EJE [t]		
		Vacío	Con contenedor de 35 ton	Con contenedor de 65 ton
1	2	5,5	6,3	7,0
2	4	5,9	19,4	31,0
3	4	2,9	13,2	22,0
4	4	2,9	13,2	22,0

Tabla 16: Cargas de Diseño para Tractor con Semirremolque Típico

6.3.4.2 Caso 2 – Vehículo Especial de 80 ton de Capacidad

La disposición de ruedas, cargas y parámetros de diseño a adoptarse para los vehículos especiales de 80 toneladas de capacidad a los fines del diseño de pavimentos son los que se indican en la Figura 5 y Tabla 17 siguientes.

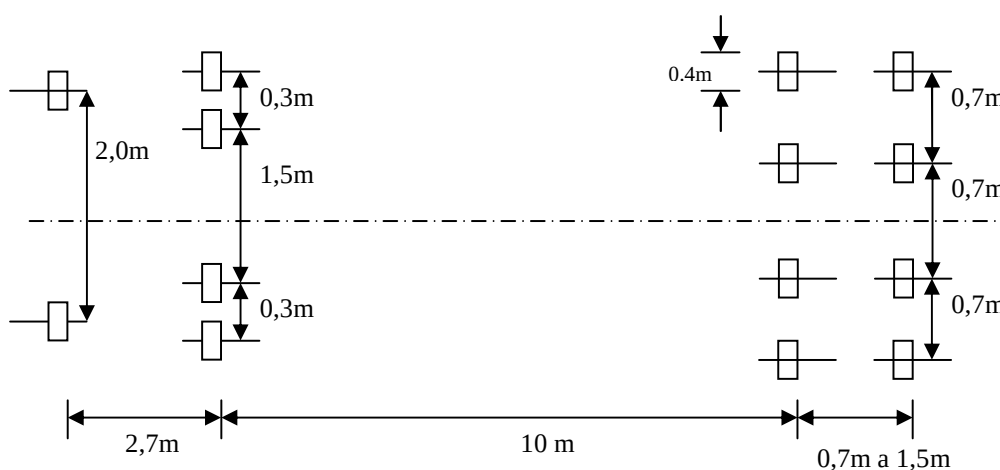


Figura 5: Configuración de Ruedas para Vehículo Especial de 80 ton de Capacidad

Presión de contacto sobre el suelo:

- Se considerarán las cargas de rueda de la unidad tractora como una carga uniformemente distribuida de 700 kN/m², aplicada sobre una superficie circular o rectangular.
- Se considerarán las cargas de rueda del remolque como una carga uniformemente distribuida aplicada sobre una superficie rectangular, con su lado mayor de 400 mm de longitud y paralelo al eje.

CAPACIDAD DEL REMOLQUE [kN]	CARGA POR EJE DE LA UNIDAD TRACTORA [kN]		REMOLQUE		
	EJE FRONTAL	EJE POSTERIOR	CANTIDAD DE EJES	MÁXIMA CARGA POR EJE [kN]	PRESIÓN EFECTIVA SOBRE EL SUELO [kN/m ²]
800	40	280	2	290	2.500

Tabla 17: Cargas y Parámetros de Diseño para Vehículo Especial de 80 ton de Capacidad

6.3.5 Vehículos Livianos

A los efectos del diseño, se considerará como vehículo liviano una camioneta de 2 toneladas de capacidad, minibús o similar.

7 COMBINACIONES DE ESTADOS DE CARGA

La estructura del muelle deberá diseñarse teniendo en consideración, como mínimo, las combinaciones de estados de carga y coeficientes de seguridad parciales indicados en la Tabla 18, en base a un análisis por estados límites.

ESTADO DE CARGA	COEFICIENTE DE SEGURIDAD PARCIAL ANÁLISIS POR ESTADOS LÍMITES ÚLTIMOS			
	Cargas Permanentes + Cargas Impuestas	Cargas Permanentes + Cargas Impuestas + Acción Normal del Viento	Cargas Permanentes + Cargas Impuestas + Máxima Acción del Viento	Cargas Permanentes + Cargas Impuestas + Cargas Operativas de Grúas Pórtico
Cargas Permanentes	1.2	1.2	1.2	1.2
Sobrecarga General	1.6	1.6	1.0	1.6
Cargas de Grúas Pórtico	1.2	1.2	1.2	1.2
Acciones de Atraque	1.6	1.4	-	-
Acciones de Amarre	-	1.4	-	1.4
Acción del Viento	-	1.4	1.6	-
Acción de las Corrientes y Olas	1.2	1.2	1.2	1.2

Tabla 18: Combinaciones de Estados de Carga y Coeficientes de Seguridad Parciales para el Análisis por Estados Límites

Asimismo se verificarán los límites de servicio de la estructura del muelle considerando, como mínimo, las combinaciones de estados de carga y coeficientes de seguridad parciales indicados en la Tabla 19, en base a un análisis por estados límites.

ESTADO DE CARGA	COEFICIENTE DE SEGURIDAD PARCIAL			
	VERIFICACIÓN POR ESTADOS LÍMITES DE SERVICIABILIDAD			
	Cargas Permanentes + Cargas Impuestas	Cargas Permanentes + Cargas Impuestas + Nivel Normal del Río	Cargas Permanentes + Cargas Impuestas + Nivel Extremo del Río	Cargas Permanentes + Cargas Impuestas + Cargas Operativas de Grúas Pórtico
Cargas Permanentes	1.0	1.0	1.0	1.0
Sobrecarga General	1.0	1.0	1.0	1.0
Cargas de Grúas Pórtico	1.0	1.0	1.0	1.0
Acciones de Atraque	1.0	1.0	-	-
Acciones de Amarre	1.0	1.0	-	1.0
Acción del Viento	-	1.0	1.0	-
Acción de las Corrientes y Olas	1.0	1.0	1.0	1.0

Tabla 19: Combinaciones de Estados de Carga y Coeficientes de Seguridad Parciales para la Verificación de los Estados Límites de Servicio

Sin perjuicio de lo precedentemente indicado, a los fines del diseño deberá evaluarse la tipología estructural del muelle a efectos de determinar y analizar las combinaciones de estados de carga que resulten más onerosas, tanto desde el punto de vista de su resistencia estructural como de su servicio.

8 ASENTAMIENTOS DEL TERRENO

8.1 Análisis de Asentamientos

Se deberán llevar a cabo análisis de asentamientos del terreno en base a cálculos que tengan en consideración las variaciones de la sobrecarga en función del tiempo.

Adicionalmente a alcanzar los valores de asentamiento requeridos por los cálculos, el análisis de asentamientos deberá demostrar que se ha alcanzado al menos el 95% de la consolidación primaria en forma previa a la remoción del sistema de mejoramiento de suelos implementado (de haberlo utilizado) o a considerar que el mismo se ha completado.

En caso de adoptarse precarga como sistema de mejoramiento de suelos, bajo ninguna circunstancia la magnitud de dicha precarga podrá ser inferior a la carga de diseño, según se la define en la sección 6.2.1 para el muelle y en la sección 10.2.1 para la playa de contenedores o de 20 kPa para el área de acceso a la terminal. La magnitud del asentamiento residual deberá ser determinada mediante programas de cálculo apropiados que contemplen el cómputo del creep, de la compresión secundaria y de la consolidación primaria.

Se requiere que el 95% de consolidación primaria especificada se alcance cuando se la evalúa considerando las cargas de diseño mencionadas en el párrafo precedente.

El Concesionario deberá presentar cálculos que indiquen los asentamientos inducidos por las cargas actuantes durante la fase de operación de la terminal, demostrando que los mismos se encuentran dentro de los límites establecidos en estos Criterios de Diseño.

8.2 Asentamientos Totales

El límite admitido de asentamientos totales en el sitio, medidos desde el día de finalización de cada sección de las obras, no deberá exceder los establecidos en el diseño presentado por el Concesionario ni, bajo ninguna circunstancia, los valores dados en la Tabla 20.

ÁREA	MÁXIMOS ASENTAMIENTOS TOTALES		
	A los 2 años	A los 5 años	A los 20 años
Para todas las áreas, excepto las indicadas más abajo	100 mm	150 mm	300 mm

Tabla 20: Asentamientos Totales Admisibles

Adicionalmente a estos requerimientos generales sobre asentamientos, las obras deberán satisfacer los restantes requerimientos de asentamientos específicos, tolerancias operativas y requerimientos de mantenimiento definidos en otras secciones de estos Criterios de Diseños y en las Especificaciones Técnicas.

Los máximos asentamientos totales especificados incluyen toda forma de asentamiento, desde asentamiento primario y consolidación secundaria hasta creep.

8.3 Asentamientos Diferenciales

Los máximos asentamientos diferenciales admisibles por razones operativas que resultan de aplicación a todas las áreas de la terminal son los indicados en la Tabla 21.

CONDICIÓN	VALOR
Pendiente longitudinal o transversal a lo largo de cada posición de estiba de contenedores	1 en 200
Respecto de estructuras de hormigón adyacentes, como ser cámaras o vigas	25 mm

Tabla 21: Asentamientos Diferenciales Admisibles

En consecuencia, el máximo asentamiento diferencial admisible será de 1 V : 200 H, medido entre cualquier par de puntos en el sitio ubicados a no más de 2,50 m de distancia entre sí.

Todas las obras se construirán de manera tal de no exceder las tolerancias y asentamientos diferenciales precedentemente indicados.

El diseño deberá tener en consideración los patrones de carga que se presentan en las áreas de estiba de contenedores, incluyendo todas las posibles combinaciones de cargas, incluyendo posiciones con estibas de contenedores hasta la altura total con posiciones adyacentes vacías. En todos los diseños se deberán evaluar las cargas máximas totales y los peores escenarios combinados.

9 ESTRUCTURA DEL MUELLE

9.1 Etapas - Longitud

El muelle se construirá en tres etapas de 900 m, 300 m y 300 m de longitud respectivamente.

9.2 Función

Se requiere que la estructura del muelle y sus correspondientes accesorios:

- Sirvan al atraque y amarre de:
 - buques portacontenedores Post New Panamax de 165.908 TPM.
 - otros buques portacontenedores de menor porte.
 - buques menores y barcasas portacontenedores en el rango de 1.000 TPM.
- Soporten las cargas impuestas por grúas pórtico de muelle sobre rieles y equipos para el manipuleo de contenedores.
- Soporten las cargas impuestas por grúas móviles de muelle.
- Provean anclajes de tormenta para asegurar las grúas pórticos de muelle.
- Provean tensores de tormenta para asegurar las grúas pórticos de muelle, de resultar necesarios.
- Provean acceso para las operaciones de atraque y amarre.
- Permitan el manipuleo y almacenamiento de contenedores y tapas de bodega sobre la plataforma del muelle y la operación de camiones semi-remolque.

- Provean acceso para rancho y suministro de agua y provisiones a buques.
- Provean acceso a vehículos de emergencia y rutas de escape de emergencia.
- Incorporen cámaras y conductos para:
 - o Suministro de agua potable a buques amarrados.
 - o Hidrantes del sistema de lucha contra incendios.
 - o Suministro eléctrico a grúas pórtico.
 - o Alimentación eléctrica a buques (Cold Ironing).
 - o Suministro de combustible a buques.
- Provean desagüe para la plataforma del muelle e incorporen desembocaduras de los desagües pluviales de la playa de contenedores, provistas de interceptores de aceites y compuertas de accionamiento remoto para el control de derrames.
- Provean una cortina o talud de retención estable entre el área ubicada tras la plataforma del muelle y el lecho del río dragado frente al muelle.
- Provean adecuados niveles de iluminación y demarcación / señalización para una segura operación sobre la plataforma del muelle, así como también prevea un circuito cerrado de televisión (CCTV).

9.3 Características Generales y Geometría

La disposición general de la estructura del muelle será como se muestra en los Planos adjuntos. Sus características generales y principales dimensiones se resumen en la Tabla 22 siguiente.

ÍTEM	DESCRIPCIÓN
Frente / Línea de Atraque	Según se indica en los Planos adjuntos.
Longitud de Muelle	900 m + 300 m + 300 m = 1.500 m

ÍTEM	DESCRIPCIÓN
Nivel de Coronamiento	+ 4,75 m, con pendiente(s) sobre la plataforma del muelle de 1:100 para asegurar el escurrimiento superficial y la contención de derrames.
Cota de Dragado a Pie de Muelle de Diseño	- 14,0 m, considerando que toda protección contra la erosión del lecho deberá estar por debajo de este nivel.
Previsiones por sobre dragado o erosión del lecho	Se deberá considerar en el diseño estructural una previsión por sobre dragado o erosión del lecho de 1,0 m de profundidad por debajo de la cota de dragado a pie de muelle de diseño.
Cota de Dragado a Pie de Muelle Inicial	- 11,0 m
Borde de Coronamiento	• De hormigón armado redondeado para minimizar el desgaste de los cabos. • No deberá sobresalir por sobre el nivel de la plataforma del muelle. • No se admitirá un borde metálico.
Bolardos	• De 150 ton. de capacidad mínima. • Ubicados cada 30 m entre ejes como máximo. • Se requerirá una franja de acceso libre a cada bolardo de no menos de 1,0 m de ancho entre el bolardo y los boogies de las grúas pórtico. • Se proveerá un bolardo de dos cabezas en cada extremo de cada etapa de desarrollo del muelle.

ÍTEM	DESCRIPCIÓN
Defensas	• Separación máxima 15 m entre ejes. • El frente de atraque, conformado por la cara frontal de los paneles de las defensas, no deberá proyectarse más de 2,0 m hacia el lado agua con respecto al frente rígido del muelle.
Escaleras y Empuñaduras	• A no más de 30 m entre ejes • Deberán extenderse como mínimo hasta 1,0 m por debajo del nivel del río mínimo minimorum indicado en la sección 5.4. • Se ubicarán cerca de las defensas a efectos de evitar impactos de buques. • Se ubicarán en rebajes de la estructura del muelle, de modo de no sobresalir de la línea de frente del muelle. • Las empuñaduras se ubicarán en rebajes de la plataforma del muelle, no debiendo sobresalir por encima del nivel de dicha plataforma. • Los rebajes en la plataforma del muelle deberán contar con desagües.
Barandas de Seguridad	• A instalarse sobre todos los bordes expuestos del muelle, excepto el frente de atraque.

ÍTEM	DESCRIPCIÓN
Rieles para Grúas Pórtico	• Perfil DIN A150. • El eje del riel de grúa lado agua estará a 4,0 m de distancia del borde del muelle lado agua (frente rígido del muelle). • Los rieles tendrán una trocha de 30,48 m (100'). • Cada riel deberá contar como mínimo con una conexión de puesta a tierra cada 100 m de su longitud. • Las canaletas de riel deberán contar con desagües ubicados a ambos lados del riel a intervalos regulares.
Canaletas para Cables	• Una o dos canaletas para cables, con capacidad para cuatro grúas en total, del lado agua del riel lado agua, en toda la longitud del muelle. • Los bordes de estas canaletas deberán poseer guardacantos redondeados galvanizados. • El interior de las canaletas para cables deberá pintarse con un producto apropiado para minimizar la fricción y el desgaste de los cables. • La instalación de un sistema cobertor / protector de cables será opcional para el concesionario. • Deberán contar con desagües.
Cámaras Enrollacables	• La mínima cantidad de cámaras enrollacables a instalarse en cada etapa será: o Etapa 1: 3

ÍTEM	DESCRIPCIÓN
	O Etapa 2: 3 O Etapa 3: 0 • Las mismas se ubicarán del lado agua del riel lado agua, admitiéndose desviaciones menores cuando resulte necesario para ajustarse a la tipología constructiva del muelle. • Las cámaras enrollables no se ubicarán en coincidencia con las defensas de muelle. • Cada cámara enrollables deberá poder alimentar a dos (2) grúas pórtico. • Sus dimensiones deberán ser adecuadas para satisfacer las necesidades operativas y eléctricas. • La sobrecarga a ser considerada sobre las tapas de acceso será de 15 kN/m² o una carga puntual de rueda de 5 kN. • Las dimensiones y ubicación de las tapas de acceso deberán permitir el ingreso cómodo del personal de operaciones y de los equipos eléctricos y la instalación de los cables. • Cada cámara deberá estar equipada con: • Salidas para cables de acero inoxidable con forma abocinada • Tapas y marcos de acceso. • Tambores enrollables (uno por cada grúa).

ÍTEM	DESCRIPCIÓN
	• Cajas de conexión para grúas pórtico (una por grúa). • Iluminación interior y tomacorrientes para fuerza motriz. • Bombas de desagote con flotante (2). • Conductos de media tensión, baja tensión y comunicaciones. • Caños de desagüe provistos de válvulas de no retorno. • Deberán contar con un sistema de desagüe, ya sea por gravedad o por impulsión, y diseñarse de manera tal que no estén sujetas a inundación ante los máximos niveles del río o por efectos de las lluvias.
Anclajes de tormenta	• La mínima cantidad de juegos de anclajes de tormenta a instalarse en cada etapa será: - o Etapa 1: 6 juegos - o Etapa 2: 3 juegos - o Etapa 3: 3 juegos • A no menos de 80 m entre ejes de cada juego de anclajes de tormenta. • Detalles y dimensiones de acuerdo con los requerimientos del fabricante de las grúas.

ÍTEM	DESCRIPCIÓN
Tensores de tormenta	• La mínima cantidad de juegos de tensores de tormenta a instalarse en cada etapa, de requerirse, será: - o Etapa 1: 6 juegos - o Etapa 2: 3 juegos - o Etapa 3: 3 juegos • A instalarse en coincidencia con cada juego de anclajes de tormenta. • No se requerirán tensores de tormenta si se demuestra por cálculo que no son necesarios para la condición de viento máximo indicada precedentemente.
Fines de Carrera para Grúas Pórtico	• En cada extremo de cada riel. • Los ubicados en el extremo Este de las Etapas I y II deberán ser removibles, atornillados a casquillos roscados de acero inoxidable a ser instaladas sobre la plataforma del muelle, para permitir su reubicación cuando se construya la siguiente etapa.
Cámaras para suministro de agua potable a buques	• A ubicarse por delante del riel lado agua, por debajo del nivel de la plataforma del muelle y a no más de 80 m entre ejes

ÍTEM	DESCRIPCIÓN
Cámaras para hidrantes contra incendio	• A ubicarse por detrás del riel lado tierra, por debajo del nivel de muelle y a no más de 100 m entre ejes • De dimensiones apropiadas para permitir la conexión de mangueras y adaptadores para conexión internacional SOLAS.
Cámaras para suministro de combustible a buques	• Etapa 1: 2 • Etapa 2: 1 • Etapa 3: 1 A ubicarse del lado agua del riel lado agua, por debajo del nivel de muelle y a no más de 78 m entre ejes
Cámaras para futuro suministro de gas natural licuado (LNG) a buques	• Cantidad: - o Etapa 1: 2 - o Etapa 2: 1 - o Etapa 3: 1 • Se deberán dejar las cañerías instaladas y las cámaras preparadas para proveer este suministro en el futuro.

ÍTEM	DESCRIPCIÓN
Cámaras para alimentación eléctrica de buques (Cold Ironing)	• Cantidad: - o Etapa 1: 2 - o Etapa 2: 1 - o Etapa 3: 1 • Según Norma IEC/ISO/IEEE 80005 • 11 kV CA • 50/60 Hz • 3 MvA cada Cámara • Incluyendo sistema de control y conexión de fibra óptica
Circuito Cerrado de Televisión	• Se deberá diseñar, proveer e instalar un sistema de circuito cerrado de televisión (CCTV) que cubra la totalidad del área del muelle y con replica a la AGPSE.
Área para Descarga de Grúas	• Se requerirá un área para descarga de grúas pórtico de muelle y grúas pórtico eléctricas sobre neumáticos de playa. • Esta área deberá ser de 34 m de longitud en el sentido longitudinal del muelle por 54 m de ancho en dirección perpendicular al frente de atraque.

ÍTEM	DESCRIPCIÓN
Ayudas a la Navegación	A ser diseñadas, provistas e instaladas según los requerimientos del Servicio de Hidrografía Naval y la Administración General de Puertos S.E., incluyendo conductos eléctricos y fijaciones según se requieran.

Tabla 22: Características Generales y Geometría del Muelle

9.4 Parámetros de Diseño

9.4.1 Buques de Diseño

Los parámetros de buques de diseño para el muelle serán los indicados en la Tabla 23 siguiente.

PARÁMETRO	MÁXIMO TAMAÑO DE BUQUE	MÍNIMO TAMAÑO DE BUQUE	REMOLCADOR
Tipo de Buque	Buque Portacontenedores Post New Panamax	Barcaza Portacontenedores	DAMEN ASD 2411
TPM [ton]	165.908	1.000	-
Eslora Total [m]	366,0	60,0	24,55
Manga [m]	51,3	9,3	11,49
Calado Máximo [m]	16,0	3,4	4,6 – 5,4
Calado Máximo en el Sitio [m]	13,6	3,4	5,4
No TEU	14.000	100	-

PARÁMETRO				MÁXIMO TAMAÑO DE BUQUE	MÍNIMO TAMAÑO DE BUQUE	REMOLCADOR
Número	de	filas	de	20	3	-
contenedores						

Tabla 23: Buques de Diseño

Notas sobre la Tabla 23:

- Los mismos buques de diseño se considerarán para el diseño de las protecciones contra la erosión.
- Todos los buques de diseño deberán considerarse con su calado máximo en el sitio para el diseño de la estructura del muelle.

9.4.2 Parámetros de Atrache

La estructura del muelle deberá diseñarse para soportar las reacciones de las defensas resultantes de impactos tanto normales como anormales para todo el rango de buques de diseño indicado en la sección 9.4.1 precedente.

Cada defensa individual deberá diseñarse para absorber, dentro de la deflexión admisible, un 150% de la energía de atrache para impactos normales. Los valores de energías y deflexiones admisibles deberán reducirse, cuando resulte necesario, utilizando los coeficientes indicados por los fabricantes, a fin de tomar en cuenta el ángulo de atrache.

La energía de atrache de diseño para impactos anormales deberá ser de 1,5 veces el valor de la correspondiente a impactos normales.

Las energías y deflexiones admisibles de las defensas deberán basarse en las velocidades de ensayo recomendadas en el Apéndice A de las “Recomendaciones para el Diseño de Sistemas de Defensas: 2002” de PIANC.

Para impactos normales se deberán adoptar las velocidades transversales y ángulos de atraque especificados en la Tabla 24.

TAMAÑO DEL BUQUE (Desplazamiento)	VELOCIDAD DE APROXIMACIÓN [m/s]	ÁNGULO DE ATRAQUE [grados]
Hasta 2.000 t	0,25	12
2.000 t a 10.000 t	0,18	10
10.000 t a 50.000 t	0,15	10
Mayores de 50.000 t	0,10	6

Tabla 24: Velocidades de Aproximación y Ángulos de Atraque para el Diseño de Defensas

El sistema de defensas del muelle deberá diseñarse para impactos a un cuarto de la eslora del buque desde la proa.

El diseño deberá demostrar que el espaciamiento entre defensas es tal que, para impactos anormales, todo el rango de buques de diseño puede atracar con los ángulos de atraque precedentemente indicados, manteniendo un espacio libre de 0,30 m entre el casco y el frente de atraque. A tal efecto deberá tenerse plenamente en cuenta lo siguiente:

- Las características de deflexión del sistema de defensas, con un apropiado margen para variaciones en el radio del casco.
- Los bulbos de proa de los buques.
- Inclinationes de la proa de hasta 15°.

9.4.3 Máximas Deflexiones Admisibles

La estructura del muelle deberá diseñarse de forma tal de limitar las deflexiones a los valores indicados en la Tabla 25.

PARÁMETRO	VALOR LÍMITE		COMENTARIOS
	[mm]		
Deflexión transversal absoluta bajo condiciones operativas	50		Este límite viene dado por razones de confort del personal operativo que desarrolla sus actividades sobre la plataforma del muelle
Deflexión transversal diferencial a lo largo del muelle	10		Este límite viene dado por la alineación de los rieles de grúa pórtico

Tabla 25: Valores Límites de Deflexiones del Muelle

9.4.4 Cota de Dragado

Los sitios de atraque se dragarán inicialmente a una profundidad de 11,00 m.

La estructura del muelle deberá diseñarse para una cota de dragado futura de -14,00 m, con un margen de sobre dragado de 1,0 m.

9.5 Rieles de Grúa

La estructura del muelle deberá incorporar vigas carrileras para grúas pórtico, apoyadas sobre fundaciones rígidas. Las vigas carrileras deberán alojar al menos doce grúas pórtico en la Etapa 3 del desarrollo, con las siguientes características:

- Trocha 30,48 m
- Alcance medido desde el eje del riel lado agua 60,0 m
- Alcance posterior desde el eje del riel lado tierra 25,0 m

- Longitud total de la grúa entre paragolpes 27,0 m
- Ruedas por pata lado tierra 8 ruedas
- Ruedas por pata lado agua 8 ruedas
- Espaciamiento entre ruedas entre 1,00 m y 1,50 m.

El nivel de tope de hongo de los rieles deberá ser igual al de los pavimentos adyacentes al mismo. Las juntas entre rieles de grúa paralelos deberán escalonarse un mínimo de 5 m.

El sistema de fijación de los rieles de grúa deberá ser tipo Gantrex, Gantrail o equivalente.

El ancho de las canaletas para rieles de grúas pórtico no deberá exceder de 460 mm, en tanto que su profundidad será la requerida para instalar el sistema de fijación de rieles adoptado. Los bordes de las canaletas deberán ser chanfleados o estar provistos de guardacantos.

La instalación del riel de grúa se realizará como un riel soldado continuo, sujeto mediante clips de restricción y apoyado sobre una placa continua de material resiliente, la cual descansará sobre una placa base continua de acero galvanizado, soportada por un mortero epoxi de alta resistencia no contraíble aprobado.

Los rieles de grúa deberán ser de base plana y hongo convexo, tipo A150 según Norma DIN 536. El grado será determinado en base a las cargas por rueda.

Los rieles de grúa deberán ser eléctricamente continuos a través de toda junta de expansión en toda su longitud, como parte del sistema de protección contra descargas atmosféricas. La continuidad eléctrica deberá lograrse mediante el uso de conductores aprobados de 70 mm² de sección mínima. La conexión a los rieles deberá realizarse mediante bulones soldados a ellos. Cada riel de grúa deberá conectarse a una cámara de puesta a tierra.

9.6 Defensas de Muelle

La estructura del muelle deberá poseer un sistema de defensas fijo, cuyos elementos componentes estarán a una distancia máxima de 15 m entre ejes a lo largo de la longitud total del muelle con

paneles frontales de baja fricción y cadenas de restricción galvanizadas.

Los paneles frontales de las defensas deberán ser rectangulares, tener un ancho mínimo de 3 m y una altura y posición tales como para admitir atraques de buques de todo el rango de diseño en cualquier condición de nivel del río. Los paneles deberán estar recubiertos por placas de tipo polietileno de ultra alto peso molecular amarillas, con un coeficiente de fricción no mayor que 0,2.

La máxima presión sobre el casco, bajo condiciones anormales de atraque, no deberá exceder las 30 t/m².

Deberá tenerse en cuenta en el diseño del sistema de defensas el efecto de los botazos de los cascos de los buques de cabotaje. Los bordes verticales frontales de los paneles de defensas deberán achaflanarse a fin de prevenir daños a las placas superficiales de baja fricción causados por buques con botazos discontinuos.

Las cadenas y fijaciones deberán diseñarse para resistir esfuerzos de corte horizontales y verticales utilizando un coeficiente de fricción no menor que 0,2. El coeficiente de seguridad a rotura de todas las cadenas deberá ser no menor que 3. Se deberá proveer un eslabón débil en las cadenas, en forma de grillete, a efectos de evitar daños a toda fijación empotrada en la estructura del muelle.

Todas las defensas deberán ser pre-comprimidas en forma previa a su instalación. Asimismo, las defensas deberán ensayarse en un todo de acuerdo con las recomendaciones PIANC.

El frente de atraque no deberá retraerse en coincidencia con las defensas. La distancia entre el frente de la estructura del muelle y la cara lado agua de las defensas no deberá exceder de 2.000 mm. El diseño deberá demostrar que los impactos anormales de los buques de todo el rango de diseño pueden atracar sin que el panel de las defensas tome contacto con la estructura del muelle ni el buque toque las grúas pórtico de muelle.

La estructura metálica de los paneles de defensa deberá recibir un tratamiento de protección superficial compatible con la provisión de vida útil y frecuencia de mantenimiento establecidos en la sección 3.1.

9.7 Bolardos

Los bolardos deberán tener una capacidad mínima de 150 toneladas.

Los bolardos deberán ser removibles en el área prevista para la descarga de equipos.

El Concesionario deberá contar en todo momento con un bolardo de repuesto como mínimo, disponible de manera inmediata dentro de la terminal.

10 PLAYAS DE LA TERMINAL

10.1 General

Los pavimentos de las playas de la terminal deberán diseñarse para resistir las cargas provenientes de los equipos pesados y de las estibas de contenedores a que estarán sujetos.

Los distintos tipos de pavimentos consistirán en:

- Calles de circulación para grúas pórtico sobre neumáticos accionadas eléctricamente (eRTGs) – Los carriles para RTGs serán de hormigón armado.
- Pavimentos para áreas de estiba y calles de circulación de camiones en la playa de contenedores.
- Pavimentos para áreas de estiba en bloque, incluyendo sus pasillos.
- Pavimentos para las áreas de acceso de camiones a la terminal.
- Pavimentos para las áreas de acceso de vehículos livianos y estacionamiento de automóviles.
- Áreas Específicas de Pavimento de Hormigón – Ciertas áreas específicas deberán pavimentarse en hormigón. Estas incluirán zonas donde se requiera la recolección de aguas provenientes del escurrimiento superficial, y donde el tráfico altamente canalizado pudiera dar lugar al ruteo de pavimentos que no fueran de hormigón. Las áreas donde se espera se requerirán pavimentos de hormigón incluyen, pero no se limitan a:
 - o Todas las áreas de lavado de equipos y contenedores.

- o El área de acceso, incluyendo las áreas de aproximación y de dispersión de las cabinas de acceso.
- o El área de trabajo descubierta frente al taller de mantenimiento.

Las eRTGs operarán en la terminal en configuración contrapuesta (back to back).

Los siguientes pavimentos de la terminal deberán diseñarse para resistir las cargas de rueda impuestas por cargadoras frontales y reach stackers levantando contenedores llenos:

- El área ubicada al frente del depósito para consolidación y desconsolidación de contenedores.
- El área ubicada al frente del edificio de verificación aduanera.
- La playa de carga general.
- El área de inspección previa al embarque (PTI).

La operación de cargadoras frontales y reach stackers con contenedores llenos no se considera una operación normal en el resto de las áreas de la terminal y sólo se requerirá en situaciones de emergencia, por lo que el número de pasadas a ser considerado en el diseño deberá tener en consideración esta premisa.

10.2 Pavimentos

10.2.1 Criterios Generales de Diseño

Los pavimentos de las playas de contenedores deberán diseñarse con una pendiente transversal nominal no menor de 1,5 en 100 (dependiendo del tipo de pavimento y de la longitud de dicha pendiente). La longitud de estas pendientes entre canaletas de desagüe no deberá exceder de los 90 metros.

Para el resto de los pavimentos, la pendiente mínima será de 1 en 150.

El diseño estructural de los pavimentos deberá tener en consideración los efectos dinámicos resultantes de frenadas, giros y aceleraciones de los vehículos y equipos, adicionalmente a las cargas estáticas especificadas en estos Criterios de Diseño.

La máxima profundidad admisible de deformaciones del pavimento por ruteo será de 7 mm. Asimismo, se limitará a 15 mm el criterio de falla por ruteo a los efectos del diseño.

El ancho de fisuras reflejadas se limitará en el diseño a 1 mm.

10.2.2 Cargas Especificadas para cada Área

ÁREA	DESCRIPCIÓN	CARGA / COMENTARIOS
Calles de circulación de eRTGs	Calles de circulación de eRTGs	eRTGs
Playa de contenedores operada por eRTGs, incluyendo las calles de circulación	Estibas de contenedores	Carga de Estibas de Contenedores
	Calles de circulación	Tractor con remolque y, ocasionalmente, containeras, reach stackers, grúas móviles y vehículos livianos
Áreas de estiba de contenedores en bloque y área de estiba de carga general, incluyendo las calles de circulación	Bloques de estiba y pasillos entre bloques	Operación de containeras y reach stackers cargadas y tractores con remolque.
Áreas de acceso a la terminal	Calles	
Calles de acceso y áreas de estacionamiento de vehículos	Automóviles y vehículos livianos	

ÁREA	DESCRIPCIÓN	CARGA / COMENTARIOS
livianos		
Áreas de edificios y de estacionamiento de camiones		Cargas de vehículos HS20-44 / HS15-44

Tabla 26: Cargas Especificadas para cada Área

10.2.3 Carriles de eRTG

Los pavimentos para carriles de Grúas Pórtico Eléctricas sobre Neumáticos (eRTGs) serán de tipo rígido, de hormigón armado, con una resistencia a flexión de 4,5 MPa.

El ancho mínimo para los carriles de eRTG, indicado como *W* en la **Figura 6**, será de 2,00 m.

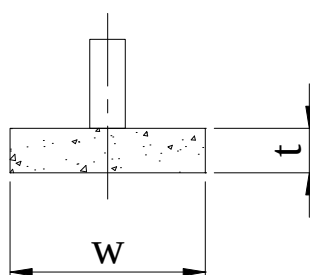


Figura 6: Ancho Mínimo de los carriles de eRTG

Los tipos de carga y cantidad de pasadas a ser consideradas en el diseño para la calles de eRTGs se indica en la Tabla 27.

TIPO	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD DE PASADAS
Carga 1	Calles de eRTG	• $1,4 \times 10^6$ cargada • 1.4×10^6 descargada

Tabla 27: Tipos de Cargas y Cantidad de Pasadas para el Diseño de Calles de eRTG

El acabado de la superficie de rodadura de las calles de circulación de eRTGs será con rugosidad transversal mediante cepillado del hormigón fresco, a excepción de los últimos 15 m en cada extremo de cada bloque de contenedores, donde la superficie de rodadura deberá ser lisa.

10.2.4 Playa de Contenedores Operada por eRTGs

Los tipos de carga y cantidad de pasadas a ser consideradas en el diseño de las áreas de estiba de contenedores y calles de circulación de camiones de la playa de contenedores operadas por eRTGs se indican en la Tabla 28.

TIPO	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD DE PASADAS
Carga 1	Tractor con remolque para el transporte de contenedores	5×10^6 cargados
Carga 2	Estiba de Contenedores	40 kN/m^2
Carga 3	Uso ocasional de reach stackers de 40 toneladas y grúas móviles de 10 toneladas	4.000 cargadas 10.000 descargadas (La cantidad de pasadas se refiere a reach stackers)

Tabla 28: Tipos de Cargas y Cantidad de Pasadas para el Diseño de la Playa de Contenedores operada por eRTG

10.2.5 Cargas de Estibas de Contenedores

Los parámetros de carga a ser utilizados en el diseño de los pavimentos de las estibas de contenedores se indican en la Tabla 29.

PARÁMETROS DE CARGA PARA LAS ESTIBAS DE CONTENEDORES	
PARÁMETRO	VALOR
Altura de Estiba	Estibas 1 sobre 5 de contenedores llenos
Distancia libre entre laterales de contenedores adyacentes	400 mm nominal
Distancia libre entre extremos de contenedores de 20' adyacentes	400 mm nominal
Distancia libre entre extremos de contenedores de 40' adyacentes	724 mm nominal
Carga nominal de un contenedor de 20'	30 ton
Carga nominal de un contenedor de 40'	40 ton

Tabla 29: Parámetros de Carga para las Estibas de Contenedores

Se utilizarán los coeficientes de reducción que se indican en la Tabla 30 para evaluar las cargas de las estibas de contenedores, basados en la Tabla 18 de “The structural design of heavy duty pavements for ports and other industries” de Interpave (2007).

ALTURA DE ESTIBA (Número de Contenedores en Altura)	COEFICIENTE DE REDUCCIÓN
1	1,0
2	0,9

ALTURA DE ESTIBA (Número de Contenedores en Altura)	COEFICIENTE DE REDUCCIÓN
3	0,8
4	0,7
5	0,6

Tabla 30: Coeficientes de Reducción para Cargas de Estibas de Contenedores

10.2.6 Playas de Estiba en Bloque

Los pavimentos de las playas de estiba en bloque, incluyendo las áreas de estiba propiamente dichas y los pasillos entre estibas deberán diseñarse para las cargas indicadas en la Tabla 31.

TIPO	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD DE PASADAS
Carga 1	Tractor con remolque para el transporte de contenedores	5 x 10 ⁶ cargados
Carga 2	Estiba de Contenedores	40 kN/m ²
Carga 3	Reach stackers de 40 toneladas y grúas móviles de 10 toneladas	4.000 cargadas 10.000 descargadas (La cantidad de pasadas se refiere a reach stackers)

Tabla 31: Cargas sobre Pavimentos en Playas de Estiba en Bloque

10.2.7 Calles de Acceso para Camiones

Los pavimentos de las calles de acceso de camiones a la terminal deberán diseñarse en base a las cargas y cantidad de pasadas por año indicadas en la Tabla 32.

TIPO	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD DE PASADAS
Carga 1	Tractor con remolque para el transporte de contenedores	5 x 10 ⁶

Tabla 32: Parámetros de Diseño para los Pavimentos de las Calles de Acceso de Camiones a la Terminal

10.2.8 Calles de Acceso para Vehículos Livianos y Área de Estacionamiento de Automóviles

Los pavimentos de las calles de acceso de vehículos livianos a la terminal y área de estacionamiento de automóviles deberán diseñarse en base a las cargas y cantidad de pasadas por año indicadas en la Tabla 33.

TIPO	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD DE PASADAS
Carga 1	Vehículo Liviano	500.000

Tabla 33: Parámetros de Diseño para los Pavimentos de las Calles de Acceso de Vehículos Livianos y Área de Estacionamiento de Automóviles

10.3 Servicios

10.3.1 Desagües Pluviales

El sistema de desagües pluviales deberá incorporar las siguientes características:

- Aptitud para las intensidades de lluvia aplicables a la zona de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Utilización para el diseño de la intensidad de lluvia correspondiente a una duración de 10 minutos con un periodo de recurrencia de 30 años.
- Canales de desagüe entre estibas de contenedores.

- Descarga del sistema de desagües de la playa hacia el Río de La Plata
- Separadores de aceites previos a la descarga.
- Sistema de contención de derrames capaz de ser accionado tanto local como remotamente.

Los desagües pluviales provenientes del área de estacionamiento de equipos, la estación de combustible y el área circundante al taller deberán pasar a través de separadores de grasas y barros específicos e independientes de los separadores de aceites correspondientes al resto del sistema de desagües pluviales de la terminal, en forma previa a su incorporación a este último.

Todos los separadores de barros y aceites deberán ser fácilmente accesibles para limpieza y mantenimiento y tener capacidad suficiente para los caudales de diseño. Los mismos deberán contar con sistemas remotos de monitoreo y alarma.

10.3.2 Desagües Cloacales

Se deberá instalar una red de desagües cloacales para la recolección de los efluentes del Edificio Administrativo, Sanitarios, Taller de Mantenimiento, Depósito para Consolidación y Desconsolidación de Contenedores, Edificio de Verificación Aduanera y todo otro edificio donde se generen aguas residuales provenientes del uso humano.

El sistema de desagües cloacales deberá conectarse a una planta de tratamiento de efluentes, la cual descargará el efluente tratado a la red cloacal pública (de hallarse disponible) o hacia el Río de la Plata, a través de un emisario. Deberán proveerse todas las estaciones de bombeo, bombas, etc., necesarias para recoger los efluentes cloacales de todas las áreas de la terminal, conectarse a la planta de tratamiento y descargar en el sistema receptor.

Deberán proveerse trampas de grasas en las descargas cloacales de todas las cocinas.

10.3.3 Agua Potable

Se deberá estimar el consumo de agua potable para cada fase del desarrollo de la terminal, cuyo suministro se tomará de la red pública de agua potable de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Deberán proveerse dentro del área de la terminal todos los reservorios de agua, cañerías y cuadros de válvulas que resulten necesarios. La terminal deberá contar con uno o más tanques de reserva de agua potable elevados, cada uno de los cuales con un volumen total equivalente a 2 días del consumo medio estimado de las áreas a las que alimentará.

El sistema de agua potable deberá alimentar a:

- La totalidad de los edificios de la terminal.
- El área de lavado de equipos.
- El área de lavado de contenedores.
- Las tomas para suministro de agua a buque a ubicarse sobre el frente del muelle, con un caudal de 90 m³ por hora y una presión mínima de 5 bar.

La red de agua potable deberá contar con un medidor de consumo en el punto de conexión a la red exterior, en un todo de acuerdo con los requerimientos de la empresa proveedora del servicio. Además deberá contar con medidores seccionales en el punto de conexión de cada uno de los consumos individuales, como ser edificios, áreas de lavado y puntos de suministro a buques.

La red de agua potable consistirá en un anillo alrededor del sitio, con válvulas esclusa en ubicaciones adecuadas para permitir el aislamiento de las ramas individuales del sistema de agua para fines de mantenimiento.

A los fines del diseño del sistema de agua potable, deberá considerarse la población de diseño para cada edificio prevista por el Concesionario.

10.3.4 Sistema de Agua Contra Incendio

La terminal contará con dos sistemas de agua contra incendio, a saber:

- Sistema de agua contra incendio alimentado de agua de río por medio de bombas sumergibles, el cual consistirá en una red independiente que recorrerá la totalidad del área de la terminal hasta las posiciones requeridas.

- Sistema de agua contra incendio alimentado con agua potable para el interior de los edificios, incluyendo sistema de sprinklers en la totalidad de sus locales.

La red de agua contra incendios alimentada de agua de río consistirá de:

- Caseta de bombas, incluyendo dos bombas sumergibles impulsadas por motores Diesel y una bomba jockey eléctrica
- Hidrantes contra incendio cubriendo toda el área de la playa de contenedores.
- Hidrantes contra incendio cubriendo la totalidad del muelle, a ubicarse inmediatamente por detrás del riel de grúa pórtico lado tierra.
- Hidrantes contra incendio a ubicarse en sobre el perímetro de cada edificio.

La red de agua contra incendio alimentada de agua de río será de accionamiento automático ante la apertura de un hidrante. La misma consistirá en un anillo alrededor del sitio, con válvulas esclusa en posiciones adecuadas para permitir el aislamiento de las ramas individuales del sistema para fines de mantenimiento.

Esta red de incendio utilizará agua potable mientras se encuentre fuera de operación. Se utilizará un tanque de agua potable para proveer el agua necesaria para mantener la línea bajo presión permanente.

La red de agua contra incendio alimentada de agua de río se diseñará de conformidad con la Norma Estadounidense NFPA 14 (500 galones por minuto desde los dos hidrantes hidráulicamente más alejados, con una presión residual de 65 libras/pulgada cuadrada). Las cañerías que conformarán el anillo de esta red de agua contra incendio tendrán un diámetro no menor de 150 mm.

Los hidrantes en la playa deberán en general ubicarse a 100 m de distancia entre sí en cada dirección, debiendo posicionarse, cuando sea posible, en adyacencias a las bases de las torres de iluminación. En los casos en que no haya torres de iluminación cercanas, el hidrante deberá ubicarse en una cámara subterránea bien señalizada sobre una calle, a fin de prevenir que la misma resulte bloqueada por un contenedor.

La red de agua contra incendios alimentada de agua de potable consistirá de:

- Tanque de reserva, el cual podrá ser compartido con el tanque de reserva de agua potable de la terminal, en tanto y en cuanto se asegure permanente la disponibilidad de la reserva mínima necesaria para el sistema de lucha contra incendio.
- Sistema de distribución de agua hacia cada uno de los edificios.
- Sistema de distribución interna de cada edificio.
- Gabinetes de lucha contra incendio internos de los edificios, incluyendo hidrantes, mangueras, boquillas y demás elementos según normas y legislación vigentes.
- Sistemas de rociadores a instalarse en todos los locales de todos los edificios

10.3.5 Sistema de Tratamiento de Efluentes Industriales

Todo efluente pluvial proveniente tanto de las áreas de lavado de contenedores y equipos como del taller deberá recogerse y tratarse haciéndolo pasar a través de un separador de aceites. Asimismo deberá también proveerse todo otro tratamiento de aguas residuales adicional que resulte necesario para cumplir con las regulaciones medioambientales locales.

Deberá considerarse un sistema de almacenamiento para contener el agua de escurrimiento superficial contaminada en el caso de lluvia intensa.

10.3.6 Electricidad y Comunicaciones

Los servicios eléctricos y de comunicaciones requeridos en el área de la terminal se distribuirán mediante conductos subterráneos, tendidos entre cámaras a ubicarse en cada cambio de dirección y cada 70 metros entre centros como máximo.

Deberá proveerse a todos los conductos de cintas pasacables.

Deberá realizarse una adecuada previsión de conductos, tanto en su cantidad como en sus secciones, para satisfacer los requerimientos eléctricos y de comunicaciones de las siguientes etapas del proyecto, cuando tales conductos deban atravesar el área de la etapa que se está diseñando.

Se instalarán además conductos de reserva para todos y cada uno de los tramos de la red, en una proporción de:

- 50% (un conducto de reserva por cada dos requeridos por el diseño) para todos aquellos cañeros que sólo se utilizarán para la etapa de desarrollo que se está diseñando.
- 100% (un conducto de reserva por cada uno previsto en el diseño para las etapas futuras) para todos aquellos cañeros que en el futuro alimentarán consumos de las siguientes etapas.

11 EDIFICIOS

11.1 Rendimiento Energético

Se requerirá que todos los edificios de la terminal alcancen un alto nivel de rendimiento energético, haciendo uso de tecnologías sustentables en todo cuanto sea posible.

Los edificios deberán estar diseñados para alcanzar una calificación BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Methodology) de "Muy bueno" o similar, teniendo en cuenta el reciclaje de agua de lluvia, paneles solares, reciclaje de aguas grises, el reciclado del agua proveniente del lavado de vehículos y equipos, alta eficiencia térmica, sistemas eficientes de calefacción y aire acondicionado, aire acondicionado de bajo consumo, iluminación controlada por sensores infrarrojos pasivos (PIR), iluminación LED, etc.

11.2 Desempeño Acústico

El desempeño acústico de los edificios será importante, en particular el de aquellas áreas destinadas a oficinas y zonas de descanso. El diseño de los edificios deberá tener en cuenta las fuentes externas de ruido y su zonificación tendrá en cuenta los requerimientos acústicos.

11.3 Edificio de Verificación Aduanera

Se construirá un Edificio de Verificación Aduanera de acuerdo a la normativa imperante en el tema

11.4 Área de Acceso, Portones y Cercos Perimetrales

11.4.1 General

El área de acceso de la Terminal Exterior podrá inicialmente ser de operación manual o automática, pero deberá al menos estar prevista para su futura operación automática.

11.4.2 Área de Acceso de Operación Manual

El área de acceso manual contará como mínimo con tres carriles de ingreso, siete carriles reversibles y un carril de egreso para el área operativa, sumando un total de once carriles.

Estos once carriles incluyen un carril reversible para cargas sobre medida y otro carril reversible para automóviles. Se requerirán como mínimo ocho cabinas de control reversibles, dado que los carriles para cargas sobre medida y automóviles no requerirán contar con cabina de control.

Se proveerán balanzas para camiones a nivel del piso en dos de los carriles de ingreso a la playa de contenedores.

Los puestos de ingreso y egreso de la playa de contenedores contarán con una cubierta que les proporcione protección contra el sol y las lluvias.

La inspección superior de los contenedores podrá realizarse desde una pasarela elevada o, alternativamente, por medio de circuito cerrado de televisión y/o espejos.

Los pavimentos del área de acceso y de las zonas de aproximación hacia y desde dicha área serán de hormigón, según se indica en la sección 10.1.

Todas las cabinas serán equipadas con conductos y cámaras que permitan la instalación de los sistemas eléctricos, de datos y de circuito cerrado de televisión (CCTV).

11.4.3 Área de Acceso de Operación Automática

Complementariamente a los requerimientos para las áreas de acceso de operación manual, las áreas de acceso de operación automática deberán contar con al menos las siguientes instalaciones:

- Portales OCR para;
 - o Identificación del Camión
 - o Identificación del Contenedor
- Pedestales de acceso para carriles autoservicio
- Semáforos y pantallas
- Barreras

11.4.4 Portones y Cercos Perimetrales

El cerco perimetral de la terminal deberá cumplir con los requerimientos de la Dirección General de Aduanas, del Código de Seguridad Internacional para Buques e Instalaciones Portuarias (ISPS) y de las Ordenanzas específicas de la Prefectura Naval Argentina.

El mismo deberá extenderse a lo largo de todo el perímetro de la terminal, excepto los frentes de atraque, y deberá contar con portones ISPS que permitan el cierre del área de acceso a la terminal.

11.5 Subestaciones Eléctricas

Se requerirán varias subestaciones distribuidas en el área de la terminal, incluyendo:

- Sala de Interconexión para la compañía proveedora del suministro;
- Subestación Principal;
- Subestaciones para grúas pórtico eléctricas sobre neumáticos (eRTG);
- Subestaciones para Contenedores Refrigerados;
- Sala de Interconexión y Control para el suministro eléctrico a Grúas Pórtico y Cold Ironing;
- Subestaciones para el Área Administrativa y Área de Servicios.

Todas las subestaciones contarán con área suficiente para permitir la instalación y mantenimiento de su equipamiento interior y proporcionar todas las distancias mínimas reglamentarias requeridas a su alrededor.

Todos los transformadores incluidos en las distintas subestaciones serán del tipo seco.

Las torres del sistema de iluminación de la terminal y la casa de bombas del sistema de lucha contra incendios se alimentarán desde las subestaciones más cercanas en cada caso.

12 INSTALACIÓN ELÉCTRICA

12.1 General

El sistema eléctrico requerido para este proyecto consistirá como mínimo en lo siguiente:

- Suministro eléctrico entrante en 13,2 kV.
- Subestación principal.
- Generadores Diesel en la subestación principal para permitir el suministro de energía de emergencia a determinadas funciones esenciales y de seguridad de la terminal.
- Sistemas de supervisión y control tipo Scada o equivalente.
- Cableado en 13,2 kV y tendido de fibra óptica para comunicaciones entre la subestación principal y las distintas subestaciones secundarias y la sala de interconexión y control para el suministro eléctrico a grúas pórtico.
- Generador Diesel de emergencia en el edificio administrativo y en el taller de mantenimiento para permitir el suministro de energía eléctrica de emergencia a los servidores principal y de respaldo de la terminal y a determinadas funciones esenciales de dichos edificios, independientemente de los generadores de la subestación principal.
- Cableado de media tensión para alimentación de las grúas pórtico.
- Cableado de baja tensión para alimentación de las grúas pórtico eléctricas sobre neumáticos (eRTGs)
- Cableado de baja tensión para alimentación de los tomacorrientes a instalarse en las plataformas de inspección para contenedores refrigerados.
- Cableado de baja tensión para alimentación de los edificios.

- Cableado de baja tensión para alimentación de las torres de iluminación y otras instalaciones de la terminal.

Además, para el diseño de cada etapa del desarrollo deberán tenerse en consideración los requerimientos eléctricos de las siguientes etapas, realizándose todas las previsiones necesarias en tal sentido, tanto en el diseño como en la instalación del sistema eléctrico. Esto será de aplicación tanto a las dimensiones edilicias de las subestaciones, como al dimensionamiento de celdas, tableros, transformadores, conductos subterráneos, etc.

12.2 Demanda Eléctrica

En la **Tabla 34** siguiente se presenta una estimación de la demanda eléctrica por etapas para esta terminal. Esta información debe ser considerada como provisoria, siendo un requerimiento del diseño de detalle definir completamente los ítems dentro de la terminal que requerirán energía eléctrica y sus correspondientes demandas y factores de simultaneidad.

DESCRIPCIÓN	ETAPA	CANTIDAD	DEMANDA [kVA]	POTENCIA (sin simulta- neidad) [kVA]	FACTOR DE SIMULTA- NEIDAD	FACTOR DE OCUPACIÓN	POTENCIA (con simultaneidad y ocupación) [kVA]		
							ETAPA I	ETAPA II	ETAPA III
Grúas Pórtico	Etapa I	6	2.200	13.200	0,70	1	9.240		
	Etapa II	3	2.200	6.600	0,60	1		11.880	
	Etapa III	3	2.200	6.600	0,50	1			13.200
eRTGs	Etapa I	18	842	15.156	1,00	1	15.156		
	Etapa II	9	842	7.578	0,80	1		18.187	
	Etapa III	9	842	7.578	0,80	1			24.250
Tomacorrientes	Etapa I	917	18	16.506	0,50	0,75	6.190		

DESCRIPCIÓN	ETAPA	CANTIDAD	DEMANDA [kVA]	POTENCIA (sin simulta- neidad) [kVA]	FACTOR DE SIMULTA- NEIDAD	FACTOR DE OCUPACIÓN	POTENCIA (con simultaneidad y ocupación) [kVA]		
							ETAPA I	ETAPA II	ETAPA III
para Contenedores Refrigerados	Etapa II	378	18	6.804	0,50	0,75		8.741	
	Etapa III	994	18	17.892	0,50	0,75			15.451
Edificios	Etapa I			2.500	1,00	1	2.500	2.500	2.500
Torres de Iluminación	Etapa I	60	15	900	1,00	1	900		
	Etapa II	20	15	300	1,00	1		1.200	
	Etapa III	43	15	645	1,00	1			1.845
	Subtotal:						33,986	42.508	57.245

DESCRIPCIÓN	ETAPA	CANTIDAD	DEMANDA [kVA]	POTENCIA (sin simulta- neidad) [kVA]	FACTOR DE SIMULTA- NEIDAD	FACTOR DE OCUPACIÓN	POTENCIA (con simultaneidad y ocupación) [kVA]		
							ETAPA I	ETAPA II	ETAPA III
	Factor de Simultaneidad Global de la Terminal:						0,80	0,70	0,60
	Total:						27.189	29.756	34.347

Tabla 34: Demanda Eléctrica Estimada por Etapas

Notas sobre la **Tabla 34**:

- A los fines de solicitar la provisión del suministro externo, se han considerado factores de simultaneidad globales de 0,8; 0,7 y 0,6 para las Etapas I, II y III del desarrollo, respectivamente.
- La estimación de demanda para Edificios se considerará en su totalidad desde la Etapa I.

12.2.1 Suministro Eléctrico Externo

Es de esperarse que la tensión de alimentación a la terminal sea provista en 13,2 kV por parte de la empresa distribuidora de servicios.

De ser necesario, deberá disponerse de un área dentro del sitio para permitir a la empresa distribuidora la construcción de una subestación para reducir la tensión de suministro a 13,2 kV, con suficiente espacio para permitir su futura ampliación en función del incremento de la demanda.

12.2.2 Sala de Interconexión para la Compañía Proveedora del Suministro

Se requerirá la construcción de una sala de interconexión en el punto de acometida de la conexión eléctrica, en la cual se instalarán las celdas de acometida, medición y salida de la empresa distribuidora.

12.2.3 Subestación Principal

Se prevé que el equipamiento requerido dentro de la subestación principal incluirá:

- Celdas de media tensión (13,2 kV).
- Transformadores para Servicios Auxiliares de la Subestación y Sistema de Iluminación de la Terminal (13,2 kV / 0,4 kV).
- Tableros de distribución de baja tensión (0,4 kV).
- Paneles de Control.
- Panel de Alarmas.
- Panel para fibra óptica.
- Sistema de suministro de energía ininterrumpido (UPS) y panel UPS.
- Sistema de corrección del factor de potencia.
- Generadores de emergencia y sus correspondientes tanques de combustible y bancos de carga.

12.2.4 Red de Distribución de Media Tensión Interna de la Terminal

La distribución interna desde la subestación principal hacia las demás subestaciones de la terminal se realizará en media tensión, a 13,2 kV.

Dicha distribución será en anillos, debiendo como mínimo preverse cuatro anillos independientes, para la alimentación de las siguientes subestaciones:

- Anillo 1: para la alimentación de la(s) sala(s) de interconexión y control para grúas pórtico.
- Anillo 2: para la alimentación de las subestaciones para eRTGs.
- Anillo 3: para la alimentación de las subestaciones para contenedores refrigerados.
- Anillo 4: para la alimentación de las subestaciones de las áreas administrativas y de servicios.

Cada rama de cada anillo deberá dimensionarse para la carga total conectada a ese anillo.

Las distintas ramas de un anillo deberán tener recorridos distintos. Ninguna rama o sección de un anillo podrá compartir cámaras o cañeros con otra rama o sección del mismo anillo, con la única excepción de la cámara de salida de la subestación principal. Incluso el ingreso a otras subestaciones de distintas ramas de un anillo deberá hacerse por cámaras y cañeros independientes.

12.2.5 Sala de Interconexión y Control para Grúas Pórtico

El sistema eléctrico de alimentación a las grúas pórtico será en 13,2 kV, con configuración en anillo desde la subestación principal hasta una o más salas de interconexión a ubicarse en cercanías del muelle, y radial a partir de allí hasta las cámaras enrollables.

Se prevé que el equipamiento requerido para la Sala de Interconexión y Control para el suministro eléctrico a Grúas Pórtico incluirá:

- Celdas de media tensión (13,2 kV).
- Transformadores para Servicios Auxiliares de la Subestación (13,2 kV / 0,4 kV).
- Tablero de baja tensión (0,4 kV).

- Paneles de Control.
- Panel de Alarmas.
- Panel para fibra óptica.
- Sistema de suministro de energía ininterrumpido (UPS) y panel UPS.

12.2.6 Subestaciones Secundarias

Las subestaciones secundarias comprenderán como mínimo:

- Subestaciones para eRTGs.
- Subestaciones para contenedores refrigerados.
- Subestaciones de las áreas administrativas y de servicios.

Se prevé que el equipamiento requerido para cada una de estas subestaciones incluirá:

- Celdas de media tensión (13,2 kV).
- Transformadores (13,2 kV / 0,4 kV).
- Tableros de distribución de baja tensión (0,4 kV).
- Paneles de Control.
- Panel de Alarmas.
- Panel para fibra óptica.
- Sistema de suministro de energía ininterrumpido (UPS) y panel UPS.

12.3 Requerimientos de Energía de Emergencia

Se instalará un sistema de generación eléctrica de emergencia en la subestación principal conformado por generadores Diesel y sus tanques de combustible y bancos de carga. El mismo deberá tener suficiente capacidad para proporcionar energía para las siguientes funciones en caso de corte de energía eléctrica por parte de la empresa suministradora:

- Todas las funciones de las cabinas de control de acceso.
- El 25% de la iluminación de la terminal
- El sistema de CCTV de la terminal
- El 25% de la demanda eléctrica de los contenedores refrigerados, para permitir la alimentación de su totalidad de manera cíclica.
- El 25% de la iluminación del Depósito para Consolidación y Desconsolidación de Contenedores
- La operación lenta de una grúa pórtico con el objeto de colocar las tapas de bodega e izar la pluma.
- Todas las funciones del equipo de operaciones.

12.4 Fuentes Renovables de Energía

El diseño del sistema eléctrico de la terminal deberá tomar en consideración el estricto cumplimiento de la Ley 27191, en particular su Capítulo IV, y su Decreto Reglamentario N° 531/2016.

A tal fin se deberán implementar y mantener en operación durante todo el Plazo de Concesión fuentes renovables de energía, incluyendo pero no limitándose a sistemas de calefacción y calentamiento de agua por paneles solares, generación de energía eléctrica por efecto fotovoltaico, energía eólica y demás fuentes identificadas en el Artículo 2º de la citada ley.

12.5 Sistema de Iluminación de la Terminal

Los niveles de iluminación requeridos para las distintas áreas de la Terminal de Contenedores deberán satisfacer los requerimientos de los Manuales para el Diseño y Prácticas Recomendadas de la Illuminating Engineering Society of North America (IESNA) y los valores indicados en la Tabla 35.

ÁREA	NIVEL DE ILUMINACIÓN PROMEDIO [lux]	
	OPERATIVO	SEGURIDAD
Estacionamiento de Automóviles	50	10
Área de Acceso	50	10
Área de Cabinas de Control de Acceso Manual (Bajo Cubierta)	100	-
Muelle	50	10
Playa	20	10
Plataformas de Inspección para Contenedores Refrigerados	100	-
Perímetros del Taller y del Depósito para Consolidación y Desconsolidación de Contenedores	50	10
Depósito para Consolidación y Desconsolidación de Contenedores (Area Cubierta)	100	-
Interior de las Subestaciones	400	-
Interior de la Casa de Bombas	300	-

Tabla 35: Niveles de Iluminación Medios Requeridos

El factor de uniformidad ($E_{\min} / E_{\text{med}}$) deberá ser mayor que 0,4 para la playa de contenedores.

Todos los niveles de iluminación se medirán a 1 m sobre el nivel de pavimento, sin la presencia de contenedores.

En ningún punto se aceptarán niveles de iluminación menores que los mínimos especificados, a la vez que, salvo en circunstancias excepcionales o específicas, tampoco se aceptarán niveles superiores a los máximos especificados.

En los cálculos de iluminación se hará una previsión del 20% por el deterioro del rendimiento de cada luminaria en función del tiempo. Esto deberá tenerse en cuenta al momento de realizar las mediciones finales de niveles de iluminación, debiendo ser los niveles de iluminación medidos un 20% mayor que los niveles de iluminación de diseño precedentemente especificados.

Todas las luminarias a emplearse para el sistema de iluminación exterior de la terminal serán de tecnología LED o la de mejor rendimiento energético existente, accesible en el mercado local, y con la temperatura de color que mejor se adapte a las cámaras de vigilancia.

Para asegurar condiciones de navegabilidad y seguridad, los reflectores de las torres de iluminación deberán orientarse de tal modo que:

- a) Los altos niveles de iluminación estén contenidos dentro del perímetro de los muelles para evitar inconvenientes en el atraque de buques, y
- b) Las luminarias estén orientadas de tal modo que el haz de luz no refleje en el agua.

Para evitar los inconvenientes arriba descriptos podrá resultar necesario el uso de deflectores en las luminarias.

Cada torre de iluminación de la terminal será alimentada por tres circuitos separados, uno de iluminación de seguridad y dos operativos.

El circuito de iluminación de seguridad alimentará al porcentaje de reflectores de cada torre que resulte necesario para obtener los niveles de iluminación de seguridad precedentemente especificados. El mismo estará controlado por células fotoeléctricas a ser montadas en la parte más alta de cada torre de iluminación.

Los circuitos de iluminación operativos controlarán a los restantes reflectores que no estén conectados al circuito de iluminación de seguridad. Estos reflectores se distribuirán en partes iguales

entre los dos circuitos principales. Los circuitos de iluminación operativos estarán controlados indistintamente desde el propio tablero de la torre de iluminación y desde la Sala de Operaciones en el Edificio Administrativo, por medio de un circuito de comando repetidor.

Los reflectores de cada circuito serán distribuidos uniformemente alrededor de la torre de iluminación, de manera que cada circuito proporcione niveles de iluminación razonablemente uniformes.

Las torres de iluminación de la terminal tendrán la altura que surja de los estudios de luminotecnia, medida desde la cara inferior de sus placas base hasta el centro de las estructuras de soporte de las luminarias, a excepción de las que se ubiquen en la zona de alcance posterior de las grúas pórtico (backreach), cuya altura se ajustará en función de la altura libre bajo el backreach. Todas las torres de iluminación de la Terminal serán idénticas en su construcción, excepto las ubicadas en la zona de backreach de las grúas pórtico.

Se requerirá la instalación de un tablero en la base de cada torre para alimentar al sistema de iluminación y para la instalación de tomacorrientes para otros equipos.

A efectos de proteger a las torres de impactos del tránsito, se dispondrán protecciones que den resguardo en todas las direcciones.

Las torres de iluminación deberán diseñarse para la cantidad de reflectores determinados por el cálculo luminotécnico, más dos reflectores adicionales para permitir posibles modificaciones o ampliaciones futuras. Las mismas serán diseñadas para la peor área maestra expuesta al viento resultante de la configuración más desfavorable.

Las torres deberán diseñarse para soportar las cargas de fabricación, manipuleo e izado y para las cargas dinámicas señaladas más abajo.

Cada torre de iluminación de la playa de la Terminal contará con una estructura de soporte de luminarias que pueda ser izada y arriada por medio de un cabrestante u otro equipo mecánico similar. El cabrestante deberá poder operarse mediante el uso de una herramienta eléctrica o de un dispositivo montado sobre un carro.

La estructura de soporte de las luminarias será durable y construida en acero, y estará provista de fijaciones para los reflectores, equipos auxiliares y cajas de paso. Estará conformada por dos mitades unidas mediante bridas abulonadas, a fin de permitir su retiro del mástil erecto. Esta estructura actuará además como conductor de electricidad, con pases para cables protegidos mediante burletes de goma. La estructura de soporte de las luminarias incorporará dispositivos que prevengan daños al galvanizado o esquema de pintura de la torre.

Cada torre de iluminación poseerá un pararrayos, con bajada eléctrica aislada del cuerpo de la torre y conectado a una puesta a tierra independiente del sistema de puesta a tierra de protección y exclusiva para ese fin.

Las torres de iluminación deberán estar preparadas para permitir la instalación, en su parte más alta, de las antenas requeridas para la operación de la terminal y de las cámaras del circuito cerrado de televisión (CCTV). Se dejarán poleas en lo alto de cada torre a ser utilizadas para la instalación de estos sistemas.

Todas las torres serán diseñadas para la máxima reacción proveniente de la velocidad del viento indicada en la Sección 5.7 precedente.

No se considerarán cargas sísmicas en el diseño de las torres de iluminación.

El diseño de las torres de iluminación será tal que las oscilaciones provenientes de la excitación del viento sean amortiguadas tanto como sea posible, debiendo brindarse un adecuado margen de seguridad para las tensiones generadas por estas oscilaciones. Deberá indicarse cuál será el método de amortiguamiento.

Además, las estructuras de las torres tendrán la resistencia necesaria para soportar las cargas de fabricación, manipuleo e izado sin que se excedan las tensiones admisibles o presenten excesivas deflexiones.

12.6 Postes para Cámaras del Circuito Cerrado de Televisión

Se instalarán postes especialmente dedicados para la instalación de cámaras del circuito cerrado de televisión (CCTV) en todo el perímetro de la terminal, adicionalmente a las que se instalen en las torres de iluminación.

12.7 Enlace de Fibra Óptica con la Autoridad Portuaria

El Concesionario deberá instalar, poner en servicio y mantener durante todo el Plazo de Concesión un enlace directo de fibra óptica para sistemas y comunicaciones con las oficinas centrales de la AGPSE.

13 SEGURIDAD PORTUARIA

El diseño de la Terminal deberá adherir a un Plan de Seguridad Portuaria, conforme a la última edición del Código de Seguridad Internacional para Buques e Instalaciones Portuarias (ISPS) publicado por la Organización Marítima Internacional (IMO) y a las Ordenanzas específicas de la Prefectura Naval Argentina.



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

**Hoja Adicional de Firmas
Pliego**

Número: PLIEG-2019-40905191-APN-MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Viernes 3 de Mayo de 2019

Referencia: EX-2017-31040143-APN-MEG#AGP -PLIEGOS - LIC. PÚBL. NACIONAL E
INTERNACIONAL PARA LA CONCESIÓN DE UNA
TERMINAL EN PUERTO NUEVO - PUERTO BUENOS AIRES

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 291 pagina/s.

Guillermo Javier Dietrich
Ministro
Ministerio de Transporte