

Buenos Aires, de agosto de 2014

## CIRCULAR CON CONSULTA N° 4

### LICITACION PUBLICA N° 27-ADIF-2014

#### “INSTALACION DE SISTEMA DE BARRERAS AUTOMATICAS EN EL SECTOR PILAR CABRED DE LAS LINEA SAN MARTIN”

Se informa que la presente Circular forma parte de la documentación de la Contratación de la referencia, en el marco de lo previsto en el Artículo 4º del Pliego de Bases y Condiciones Generales para la Licitación, Contratación y Ejecución de Obras:

La Empresa AUTOTROL SA en nota Trámite N° 2667-ADIF-2014 del 06.08.14 consulta:

**Pregunta 1.** “... En líneas generales, de la lectura de los pliegos, se desprende que los pasos a nivel son independientes de la señalización y no involucran interacción con la operatividad de las formaciones.

Sin embargo durante la visita, se pudo observar que si no se contempla esta situación, las barreras automáticas no cumplirán su función en forma eficiente.

Por lo tanto, agradeceremos ampliar información del pliego de condiciones con los reales requerimientos detectados en dicha visita.

A título de ejemplo, enumeramos los puntos más sobresalientes:

- Estación Pilar: detalle del movimiento de las formaciones que involucra e interrelación con barrera automática de la calle Mercedes existente, tanto en vía descendente como ascendente, ya que se nombró en la visita que se instalarían nuevas señales a interconectar con las barreras.
- Operatividad en la Estación Manzanares. En esta estación se observaron aparatos de vía totalmente en desuso con barras de tiro inutilizadas. En el caso de utilizar circuitos de vía, consultamos si esos ADV deberán ser aislados ya que tienen un avanzado grado de deterioro dado que no figura en el pliego el reacondicionamiento de vías en general.
- Esquema operativo en la estación terminal Cabred, donde se encuentra una tercera vía de maniobras en uno de los cruces. Situación similar a Pilar.
- Revisión de las velocidades máximas en zonas que así lo justifiquen a fin de poder reducir los tiempos de espera en los PAN con barreras bajas.
- Informar en que cruces se puede considerar la energía eléctrica como existente, indicando la distancia aproximada desde donde se podrá tomar la acometida.

Si se confirma la necesidad de la ejecución de estas tareas, observamos que tanto el plazo de entrega exigido como el presupuesto oficial previsto, debería ser readecuado para que se ajuste a este eventual nuevo escenario.

En función de las consultas realizadas y a los fines de poder contar con el tiempo suficiente para poder incorporar las definiciones que surjan de las respuestas

A  
G  
C

correspondientes, solicitamos una prórroga de 30 días adicionales en la fecha de apertura de la presente licitación.

#### ACLARACIÓN N° 1.-

- Estación Pilar:

Para la activación por vía ascendente del paso a nivel Castro (Pilar) y como excepción a lo indicado en el ítems 4 y 26 del PET y en la aclaración N°8 de la circular con consulta N°2, el circuito de operación por vía ascendente de la barrera automática quedara delimitado entre el paso a nivel Maipú y el mencionado paso a nivel Castro.

La operación por vía ascendente quedara condicionada al estado de la señal de partida de plataforma N°1 de la estación Pilar. Disponiendo de circuitos de operación de protección entre dicha señal y el paso a nivel Castro para que en caso de que el conductor trasponga la señal a peligro los brazos de barrera bajen automáticamente.

Para la realización de maniobras se deberá disponer un medio voluntario para la activación de las barreras en la cabina de señales de Pilar y la cabina de señales lindera al paso a nivel Castro (Cruce con vías del ex FC Urquiza).

No se contempla la activación del sistema de barreras automáticas desde la vía cuarta dado su sentido de circulación descendente.

Ampliando lo indicado en la aclaración N° 7.c. de la circular con consulta N°2, las vías del ex FC Urquiza no se contemplaran dentro del alcance de la obra, dado que el mismo no se encuentra operativo y en etapa de renovación. El sistema deberá quedar apto para futuras modificaciones que contemplen la inclusión de dichas vías. Si deberá disponer un medio voluntario para la activación de las barreras en la cabina de señales lindera al paso a nivel Castro.

En caso de ser necesaria la interrelación con barrera automática del paso a nivel Mercedes seguirá actuando según las condiciones de operaciones actuales.

- Operatividad en la Estación Manzanares.

Ampliando lo indicado en la aclaración N° 7.b. de la circular con consulta N°2, se contemplaran en la activación del sistema de barreras automáticas las vías principales ascendente y descendente.

Para la realización de maniobras se deberá disponer un medio voluntario para la activación de las barreras en la cabina de señales y mesas de mando.

El sistema deberá quedar apto para futuras modificaciones que contemplen la inclusión de vías terceras y auxiliares y los enlaces correspondientes.

- Esquema operativo en la estación terminal Cabred:

Ampliando lo indicado en la aclaración N° 7.a. de la circular con consulta N°2, se deben tener en cuenta las rutas de maniobra para la activación de las barreras automáticas en vías principales (ascendente y descendente), se dispondrá de señales de semáforo que habilite al conductor a realizar dichas maniobras, disponiendo de circuitos de operación de protección en caso de que el conductor trasponga la señal a peligro.

Ampliando lo indicado en la aclaración N° 7.a y dada el grado la complejidad que representaría en la operación, la vía tercera y vías auxiliares no serán contempladas en la activación del sistema de barreras automáticas, se deberá disponer de un medio voluntario en la cabina de

A  
C

señales y mesas de mando para la activación de las barreras cuando se ejecuten las maniobras sobre dichas vías.

El sistema deberá quedar apto para futuras modificaciones que contemplen la inclusión de la totalidad de las vías del cuadro.

- Revisión de las velocidades máximas.

Con excepción del Paso a Nivel Castro indicado anteriormente, el resto de los pasos a nivel deberán ajustarse a lo dispuesto en la aclaración N° 8. de la circular con consulta N°2 y lo dispuesto en los ítems 4 y 26 del PET.

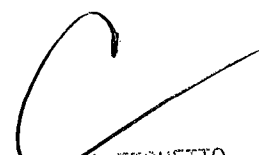
- Energía Eléctrica

Dicha información debe ser relevada por el oferente. Se ratifica el ítem 19 del PET.

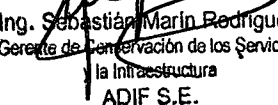
- Prórroga de fecha de Apertura de las Ofertas y Modificación Presupuestaria.

En relación a lo prórroga del plazo de apertura de las ofertas, deberá estarse a lo dispuesto en la Circular con Consulta N° 3.

El presupuesto oficial es el indicado en los Datos del Llamado.



Cdo. SERGIO ETCETTO  
GERENTE DE ADMINISTRACION  
ADMINISTRACION DE INFRAESTRUCTURAS  
FERROVIARIAS S.E.



Ing. Sebastián Marín Rodríguez  
Gerente de Conservación de los Servicios  
de la Infraestructura  
ADIF S.E.