



Buenos Aires, 23 de Agosto de 2017

CIRCULAR CON CONSULTA N° 29

LICITACIÓN PÚBLICA N° LP 26/2017

OBRA: "PROYECTO RECUPERACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL FERROCARRIL GENERAL BELGRANO - ETAPA III. RENOVACIÓN DE INFRAESTRUCURA DE VÍAS EN LOS RAMALES C15, C, C8, C28, CC Y C12. PROVINCIAS DE JUJUY, SALTA, SANTIAGO DEL ESTERO Y TUCUMÁN."

ADIF; Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado; comunica la presente Circular que pasa a formar parte de la documentación licitatoria de la licitación de referencia, en el marco de lo establecido en el Artículo 4° - Circulares y Aclaraciones del Pliego de Bases y Condiciones Generales.

ACLARACIONES CON CONSULTA

CONSULTA N°1:

Balasto de Piedra: en el artículo A.9.3 de la Sección N° 3y4 Especificaciones Técnicas se establece que el Balasto de Piedra "debe responder a la norma FA 7.040, Balasto Grado A-1 y modificatorias como: desgaste los Ángeles no mayor al 25%.

Según establece la Norma FA 7040:

- o piedra partida proveniente del quebrantado o triturado de rocas
- o rocas magmáticas, metamórficas de origen ígneo y cuarcíticas
- o extraído de bancos sanos de la cantera
- o preferentemente forma prismática o piramidal con aristas vivas

Considerando:

- que en esta zona del noroeste argentino no existen canteras ni yacimientos de material de origen granítico
- que las canteras más cercanas que producen esta clase de material se encuentran entre 250km a 500Km de distancia de la zona de obras, dependiendo del tramo en cuestión; y en principio sin posibilidad de transporte ferroviario, y
- que la provisión del balasto resultará crítica debido a las demás obras ferroviarias en ejecución o a realizarse en la región y en forma contemporánea.

Consultamos:

Si se aceptará la utilización de balasto de piedra obtenido de la trituración de gravas de gran tamaño (bochones) de origen fluvial, que permitan la obtención de piedra triturada.

AR



En caso de que se acepte la trituración de gravas, consultamos respecto a la forma de las partículas: ¿Cuál será el porcentaje de aristas vivas a exigir y mediante que norma y/o método de ensayo se determinara que cumpla con dicha exigencia?

RESPUESTA A CONSULTA N°1:

Tal como lo expresa la Norma FA 7040/75, en el punto D-1, el balasto podrá estar constituido "por piedra partida proveniente del quebrantado o triturado de rocas de calidades similares". Entendiendo por rocas de calidades similares, rocas homogéneas, proveniente de un solo tipo de roca. Es decir no se aceptan balastos que tengan mezcla de diferentes tipos de rocas, con diferentes propiedades (dureza, desgaste, resistencia, etc.). Con procedimientos de extracción de bancos sanos (roca fresca) de la cantera, con exclusión de aquellos bancos o variedades de rocas que presenten alteración (material blando).

Si las gravas de gran tamaño (bochones) provenientes de rocas, de igual naturaleza geológica, permiten garantizar que por trituración primaria y secundaria se logre una roca partida con aristas vivas en todas sus caras y debiendo la misma cumplimentar todos los ensayos indicados en la normativa FA 7040, la misma podrá ser utilizada como piedra balasto.

Además de los requerimientos de la Norma FA 7040, se deberán garantizar las siguientes especificaciones:

Los materiales provenientes de la trituración de piedra de cantera no podrán tener un porcentaje mayor al 5 % de rocas que presenten no menos de 4 caras de fractura.

Queda prohibida la utilización de balasto constituido por:

Rocas de naturaleza caliza dolomítica y rocas sedimentarias de cualquier tipo, como areniscas, brechas y conglomerados. Tampoco se acepta la cuarzoarenita u ortocuarcita.

Metamórficas: como el mármol, la pizarra, la filita y cualquier otra roca metamórfica de bajo metamorfismo o con contenidos elevados de materiales blandos.

Igneas de textura vítrea como la obsidiana o la pumita.

Cantos rodados,

Mezcla de rocas de diferente naturaleza geológica

CONSULTA N°2:

Equipo mínimo: en el artículo A.5 de la Sección N° 3y4 Especificaciones Técnicas se establecen equipos mínimos y características mínimas, de las cuales observamos:

- Locomotora con una potencia al gancho de 1500 HP (1 por sector) Entendemos que la limitación de la locomotora con una potencia al gancho de 1500 HP es excesiva ya



que gran parte del proyecto se circunscribe a sectores con pendientes inferiores al 15%0. Asimismo entendemos que la potencia y la capacidad de tiro de la locomotora se puede definir en función de la tabla de remolques de FFCC Argentinos, para cada tramo.

Por lo anterior proponemos que se elimine la limitación mencionada y se permita adoptar para cada tramo y en función de la metodología de trabajo a utilizar, la locomotora que cumpla con lo anterior y que verifique con la tabla establecida en el párrafo anterior.

Por favor confirmar si nuestra propuesta es aceptada.

RESPUESTA A CONSULTA N°2:

Vale lo indicado en la circular n° 18, respuesta a consulta n° 2.

CONSULTA N°3:

Equipo mínimo (2): en el artículo A.5 de la Sección N° 3 y 4 Especificaciones Técnicas se establecen equipos mínimos y características mínimas, de las cuales observamos:

- Estabilizador dinámico (1 por tramo)

Entendemos que técnicamente no sería necesario pasar el estabilizador después de cada levante. En consecuencia, proponemos que se realice una sola pasada después de la mecanizada final lo que resulta suficiente para estabilizar la plataforma de la vía, tal como se hacen en las renovaciones actuales de ferrocarriles en el país.

Solicitamos confirmar si es correcto nuestro entendimiento y que sea aceptada nuestra propuesta.

RESPUESTA A CONSULTA N°3:

Vale lo indicado en el pliego.

CONSULTA N°4:

Reubicación de Interferencias: en el artículo B.4 de la Sección N° 3y4

Especificaciones Técnicas se menciona que "El contratista deberá reubicar y/o adecuar todas las líneas de conducción de energía eléctrica, telefónica, telegráfica o de cualquier otro origen o uso y conducciones de gases o líquidos afecten el desarrollo de las obras" y "Los trabajos que describe esta especificación, se medirá en forma global (GI)". Asimismo en la visita de obra se pudo observar que existen sectores con problemas de "Galibo ferroviario" ya sea de instalaciones aéreas o por construcciones intrusadas en terreno del ferrocarril o inclusive sobre la misma vía. Los tendidos subterráneos merecerán otro análisis a definir luego de realizar los relevamientos, entregado el proyecto ejecutivo y terminada la ingeniería de detalle.



También, según lo mencionado en la reunión informativa realizada en ADIF, toda reubicación de una interferencia y/o adecuación conllevará una gestión, proyecto y ejecución por parte del Contratista, el cual será aprobado por el cliente.

Por lo anterior entendemos que las tareas de adecuación o reubicación de interferencias se reconocerán como adicionales, debiendo incluir solamente en este ítem los gastos de gestionar y obtener las autorizaciones y/o conformidades necesarias para cada caso de las empresas, entes, o reparticiones propietarias de las líneas afectadas; como así también los ajustes a la metodología de ejecución en estos lugares (ya sea por restricción de espacios, accesos, bajos rendimientos, etc.). Por favor confirmar si nuestro entendimiento es correcto.

En caso contrario solicitamos se aclare con mayor detalle el alcance de este ítem.

RESPUESTA A CONSULTA N°4:

Vale lo indicado en el pliego. Las tareas a ejecutar en particular de cada caso surgirán del proyecto ejecutivo.

CONSULTA N°5:

Desbosque, destronque, desmalezado y limpieza de Zona de Vía: en el artículo B.3 de la Sección N° 3y4 Especificaciones Técnicas se menciona que "En los tramos de vía principal, el ancho será de 8 m hacia ambos lados de los ejes de las vías a renovar, pudiendo ser de mayor extensión en todo otro sector donde a criterio de la Inspección de Obra fuese necesario"; "Se deberá efectuar la operación comprendida en este ítem al comienzo de la obra y cada 3 meses entre los meses de mayo y octubre y una vez por mes en los meses restantes." y "La superficie sometida a los trabajos que describe esta especificación, se medirá por unidad (Un) de toda la traza terminada y aprobada por la Inspección de Obra". Además en la visita de obra pudimos observar que en el plano de formación de la vía estaba realizado el desmalezado, salvo algún lugar puntual, pero no así en los sectores donde se supone se colocaran los cerramientos urbanos y rurales.

Por lo anterior entendemos que la superficie a afectar por este ítem corresponde al total de la zona ferroviaria, donde en el límite se colocarán los cerramientos. También entendemos que la primera vez a realizar esta tarea será mucho más costosa que las siguientes que solo serán de mantenimiento. Por tal motivo proponemos que se modifique el ítem 3 de la planilla de cotización dividiéndolo en dos sub-ítems, uno al efectuar la operación al comienzo con unidad de medida hectárea o m²; y otro de mantenimiento cuando se efectúen las sucesivas operaciones.

Por favor confirmar si nuestro entendimiento es correcto y es aceptada nuestra propuesta.

RESPUESTA A CONSULTA N°5:

La superficie a tratar es la que está claramente detallada en el PCP. La forma de medición y certificación es la que indica el PCP.

CONSULTA N°6:

Cómputos Tramo 5: en los tramos 1 a 4 se incluyó en la documentación un archivo en formato Excel de "Computo métrico", donde hay respaldo de las cantidades incluidas en los Items o Sub-items de la Planilla de Cotización. Solicitamos que se entregue este mismo archivo correspondiente al Tramo 5

RESPUESTA A CONSULTA N°6:

La información disponible es la que se incorporó al anteproyecto. A los fines de la cotización vale lo indicado en la planilla de cotización.

Las cantidades finales surgirán del proyecto ejecutivo.

CONSULTA N°7:

Obras Civiles en Zona de Desvíos: solicitamos que se indique qué cantidad de personal debemos estimar para prever consumos y suministros para las instalaciones y equipamientos en las obras civiles de los desvíos

RESPUESTA A CONSULTA N°7:

Las características de las instalaciones son las que se describen en el PCP.


Ing. MARTIN ZUBIETA
Subgerente de Contrataciones
Gerencia de Abastecimiento y Logística

Ing. Eduardo Golijow

Gerente de Abastecimiento y Logística
ADIF Sociedad del Estado


Ing. Heraldo S. Spies
Gerente de Ingeniería y Construcciones
Administración de Infraestructuras
Ferrovitarias S.E.

Ing. Heraldo Spies

Gerente de Ingeniería y Construcciones
ADIF Sociedad del Estado