



Buenos Aires, 04 de Junio de 2018

CIRCULAR CON CONSULTA N° 06

LICITACIÓN PÚBLICA ADIF N° LP 20 /2018

**OBRA: INSTALACIÓN Y PUESTA EN SERVICIO DEL SISTEMA ATS EN
MATERIAL RODANTE**

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.

CONSULTA N° 1

En función de lo expresado en el artículo 14 "Personal del contratista en Obra, Estructura y Organización Propuesta – Responsable de Seguridad e Higiene" de la página N°61 del Pliego de Bases y Condiciones Particulares, donde dice "...deberá presentar certificado de encomienda..." y teniendo en cuenta que esta gestión necesita de la firma del comitente, consultamos si este requisito debe ser cumplido al momento de la presentación de la oferta o en caso de ser adjudicado. Agradeceríamos vuestra confirmación.

RESPUESTA N° 1

Este requisito debe ser cumplido en caso de ser adjudicado.

CONSULTA N° 2

En función de la consulta N°13 y en consecuencia Respuesta N°13 de la CCCN°5, interpretamos que ese requisito "copia del título con la firma del profesional certificada por Escribano Público" solo alcanza al Representante Técnico y no a todas las personas claves que formarán parte del equipo de la contratista.

RESPUESTA N°2

Para la oferta es condición obligatoria la documentación en el esquema solicitado únicamente para el Representante técnico.

El adjudicatario, previamente a la firma del contrato, deberá presentar la documentación en el esquema solicitado de los Jefes de Obra, Capataz, del Experto en Sistemas de Seguridad de Material Rodante y del ISA.

CONSULTA N°3



En función de lo expresado en el punto 4.5.4 "Caja de Relés de salida" de la página N° 89 del Pliego de Bases y Condiciones Particulares – "En determinados modelos de MR será necesario montar relevadores de Frenos de servicio, Frenos de emergencia y Corte de tracción", agradeceríamos nos confirmen específicamente que tipo de actuación(es) (Aplicación de Freno de Servicio, Aplicación de Frenos de emergencia y Corte de tracción) se deberá considerar para cada tipo de MR, teniendo en cuenta la complejidad que conllevaría ciertas aplicaciones en determinados tipos de MR (Ejemplo: Locomotoras Diesel – Eléctricas) Agradeceríamos vuestra confirmación.

RESPUESTA N°3

Se deberán contemplar la aplicación del freno de servicio, freno de emergencia y corte de tracción en todas las unidades de todos materiales rodantes.

CONSULTA N°4

En función de lo descrito en el Punto 4.19 ISA de la página N°112 del pliego de Bases y Condiciones Particulares, solicitamos nos describan con mayor detalle el alcance que debe llevar a cabo el ISA en todo el ciclo de vida del proyecto.

RESPUESTA N°4

El alcance del ISA es la realización de una evaluación de la seguridad de la implementación del sistema ATS de abordaje en la totalidad de las formaciones, tanto en lo que se refiere a la idoneidad de la aplicación del proceso de la gestión de los riesgos como en los resultados finales obtenidos.

El resultado de dicha evaluación será extendido a todas las fases del ciclo de vida del proyecto de implementación del sistema ATS, a saber: diseño (según el alcance indicado en el pliego), instalación, prueba de validación y puesta en servicio.

La misión del ISA es actuar como tercera parte fuera de desarrollo del sistema, y de esta forma llegar a poder detectar cualquier inconveniente que pueda llegar a comprometer la seguridad de la implementación del sistema y reclamar las acciones correctivas oportunas para la justificación de la seguridad del resultado final.

A fin de efectuar la evaluación de forma independiente, el ISA deberá:

- Asegurar que comprende el alcance técnico a partir de la información facilitada por el equipo de análisis de riesgo.
- Efectuar una evaluación de los procesos seguidos en la gestión de la Seguridad y la Calidad durante el ciclo de vida del proyecto de implementación. Para ello el equipo técnico de análisis de riesgo deberá haber desarrollado una metodología de gestión de la seguridad basada en estándares internacionales



reconocidos en el ámbito ferroviario, particularmente en la norma CENELEC EN-50126. Asimismo los aspectos relativos a la calidad del proyecto deberán estar basados en un plan de aseguramiento de la calidad, específico para el proyecto.

- Efectuar una evaluación de la aplicación de tales proyectos relativos a la Seguridad y la Calidad durante el ciclo de vida del proyecto de implementación.

El ISA trabajará siempre con la documentación facilitada por el equipo de análisis de riesgo. Dicha información podrá ser catalogada en los siguientes apartados:

- Documentación Técnica (planos, memorias, especificaciones técnicas y operativas, etc.).
- Documentos de Calidad (organización del proyecto, plan de calidad, procedimientos, plan de verificación y validación, etc.).
- Documentación de Seguridad (plan de seguridad, análisis de peligros, registro de peligro, requisitos de seguridad, casos de seguridad, etc.).

El ISA tomará los documentos presentados como evidencia del nivel de seguridad obtenido en la implementación del sistema ATS, y no podrá emitir juicio alguno respecto a cualquier aspecto relativo a la Seguridad que no se encuentre respaldado por el documento correspondiente.

El ISA desarrollará su metodología para la realización de los trabajos de su responsabilidad:

- Planificación de la evaluación,
- Establecimiento y contraste de objetivo de seguridad con el equipo técnico,
- Control documental,
- Auditoria de proceso de seguridad,
- Auditoria de calidad,
- Elaboración y categorización de observaciones de seguridad,
- Evacuación de dudas relativas a las observaciones de seguridad,
- Comunicaciones al equipo técnico,
- Elaboración de informes de evaluación,



- Control y seguimiento de los trabajos.

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

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

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

Los costos incurridos por el ISA deberán ser incluidos en los análisis de precios de los ítems 3.1, 3.2 y 3.3 de cada planilla de cotización de cada etapa. Deberán ser discriminados del resto de los costos de puesta en servicio (En Materiales: *Materiales ISA*, en Mano de Obra: *Mano de Obra ISA*, en Transporte: *Transporte ISA*, en Equipos: *Equipos ISA*, etc.).

CONSULTA N°5

En función de lo expresado en la página N°61 del pliego de bases y condiciones particulares - *"El Contratista será responsable y tomará todas las medidas que resulten necesarias para que sus equipos no perturben ni sean perturbados por conducción, inducción o radiación producidas por instalaciones existentes en el material rodante... "*. Interpretamos que debido a que no forma parte del alcance de esta licitación la provisión de equipos por parte del oferente (todos los equipos del Sistema ATS son provistos por el Comitente), sólo se referiría a aquellas interfaces que se puedan manifestar durante la instalación de los soportes de antena, acople de generadores de ejes y/o gabinetes que se instalen, quedando afuera de este alcance lo referente a "interferencias electromagnéticas". Agradeceríamos vuestra confirmación.

RESPUESTA N°5

Lo indicado en el ítem 3.6.4. PERTURBACIONES de la Sección 3 aplica a todos los equipos a proveer por el contratista, incluidos los ya indicados en la consulta, como las electroválvulas y todos los relevadores de interfaz entre el material rodante y el receptor ATS.

En cada formación para todas las señales de entrada al receptor, el contratista deberá proveer e instalar una serie de relevadores, zócalos y terminales que actuarán como frontera entre el sistema ATS y el material rodante. No pudiéndose conectar directamente desde la señal de entrada al receptor.



Dichos relevadores deben der de comprobado uso en material rodante ferroviario.

CONSULTA N°6

En función de lo expresado en la página N°75 del pliego de bases y condiciones particulares - "El Contratista deberá ejecutar la ingeniería, los cálculos estructurales, la provisión de materiales y el montaje del conjunto de bobina abordado o soporte de bobina abordado y la estructura de vinculación del soporte al material rodante," solicitamos nos confirmen si es o no parte del alcance el análisis de vibraciones del soporte de bobina abordado.

RESPUESTA N°6

Si aplica para cada tipo de material rodante.

Ing. Eduardo Golijow

**Gerente de Abastecimiento y Logística
ADIF Sociedad del Estado**

Ing. Guillermo Puentes

**Gerente de Ingeniería
ADIF Sociedad del Estado**