



CIRCULAR CON CONSULTA N° 0 8

LICITACIÓN PÚBLICA N° LP 42/2016

OBRA: PROYECTO RECUPERACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL FERROCARRIL GENERAL BELGRANO. RENOVACIÓN TOTAL DE LA INFRAESTRUCTURA DE VÍAS EN EL TRAMO A: KM 1140,000 A KM 1081,564 (RAMAL C12) - KM 1081,564 A KM 1203,800 (RAMAL C18) Y EN EL TRAMO B: KM 1203,800 A KM 1300,300 (RAMAL C18) - KM 1174,050 A KM 1313,000 (RAMAL C15), PROVINCIAS DE SALTA Y JUJUY."

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

SECCIÓN 4: ESPECIFICACIONES TÉCNICAS:

A. INGENIERÍA Y OBRAS PRELIMINARES:

CONSULTA N°1

1.- En el Capítulo 6 (Técnicas Ambientales para la ejecución de las obras), punto 6.2 de "Permisos Ambientales", se apunta una lista de varios permisos ambientales que deben ser obtenidos por el Contratista. Fuera aparte de la elaboración de la documentación necesaria para dar comienzo cada gestión, así del inicio de los actos administrativos de presentación y seguimiento de los expedientes, este Oferente entiende que el tiempo de respuesta de cada Administración escapa a su control y que por lo tanto no se le debería hacer responsable de los tiempos que consume cada Administración en emitir los permisos solicitados. Es por ello por lo que solicitamos que no se haga responsable a los Contratistas de los retrasos administrativos (que penalizan la planificación de los trabajos), cuando los motivos no sean imputables a su gestión.

Respuesta 1:

En caso que a criterio exclusivo del comitente las demoras no fueran imputables a la contratista y que las mismas impliquen un atraso real de las obras, ADIFSE analizará oportunamente una ampliación de plazo.

CONSULTA N°2



2.- En el Capítulo 6 (Técnicas Ambientales para la ejecución de las obras), punto 6.2 de "Permisos Ambientales", se apunta una lista de varios permisos ambientales que deben ser obtenidos por el Contratista. Entre ellos parece haber unos cuantos que son directamente suministrados por el Comitente, como son:

- Permiso de liberación de traza.
- Localización de obradores y campamentos (entendiendo que los terrenos a emplear serán siempre pertenecientes al predio ferroviario).
- Permiso de transporte (por ferrocarril).
- Permiso de cierre temporal de PAN para reparación y construcción.

Este oferente entiende que la obtención de estos permisos por el Contratista no tiene sentido cuando el propio proyecto emana del comitente (ADIF) y que por lo tanto se podría simplificar las fases administrativas del Proyecto.

Respuesta 2:

Vale lo indicado en el pliego.

CONSULTA N°3

3.- En el Capítulo 8 (Hormigón de cemento portland), punto 8.7 de "Dosificación", se indica:

La CONTRATISTA empleará hormigón elaborado por plantas comerciales de reconocida calidad o propias, luego de ser calificadas por la Supervisión de Obra.

Es decir, se hace preceptiva la fabricación de hormigones en planta de tamaño comercial. Por el tipo de obra (lineal de gran envergadura), así como por la tipología de las obras a ejecutar, los consumos de hormigones se "estiman" en bajos (bajos por kilómetro de traza). Lo cual haría impracticable y antieconómico la implantación de plantas de fabricación de tamaño comercial. Este Oferente solicita sea eliminado este requisito, permitiéndose la fabricación de hormigones de una manera más "artesanal", pero cumpliendo las condiciones de control de calidad requeridas.

Respuesta 3:

Vale lo indicado en el pliego.

CONSULTA N°4



4.- En el Capítulo13 (Obras preliminares), punto 13.5.5 de "Sala de Primeros Auxilios", se indica:

Para la atención de su personal y del personal de la Supervisión, el CONTRATISTA proveerá un local para primeros auxilios. anexo al obrador principal.

Dicho local tendrá una superficie mínima de 25 m² y estará provisto de friso sanitario de 1 80 metros de altura de azulejos, piso de mosaico y lavatorio, como mínimo.

Estará equipado con una camilla metálica para curaciones, mesa de trabajo, vitrina para instrumental, botiquín, todo lo necesario para un local de esta índole.

Esta sala de primeros auxilios podrá reemplazarse por un servicio de ambulancia con su personal correctamente habilitado y de presencia permanente en la obra.

Por otro lado el Oferente entiende que por el tipo de traza en el que se desarrollan los trabajos (extensa y relativamente remota), sería recomendable hacer obligatorio el servicio de ambulancia para facilitar la evacuación hacia un centro hospitalario del personal accidentado grave.

Respuesta 4:

Vale lo indicado en el pliego.

CONSULTA N°5

5.- En el Capítulo13 (Obras preliminares), punto 13.7 de "Movilidad y equipamiento del personal de la Supervisión", se indica:

- Respecto a las viviendas:

Una vivienda a disposición para alojamiento del personal de Supervisión de no menos de 80 m² ubicada a no más de 20 minutos en camioneta del Obrador, desde la percepción del anticipo hasta la Recepción Provisoria

Este Oferente solicita se aclare qué tipo de vivienda se requiere para la Supervisión; dado que no se especifican aspectos como: capacidad de la vivienda, comodidades, etc.

Por otro lado este Oferente entiende que se hará cargo de los consumos normales del uso de las viviendas como son agua potable, etc. ¿Es correcto nuestro entendimiento?

Respuesta 5:

La vivienda será evaluada por el Comitente. La misma deberá contar mínimamente con lo siguiente:

- Cuatro (4) ambientes (tres (3) habitaciones);
- Servicios básicos (agua caliente, agua potable, luz, gas, etc.);
- Servicio de cable, telefonía e internet;
- Muebles y equipamiento (lavarropa, aire acondicionado, televisor, microondas, heladera, cocina con horno, etc.).



Los gastos correrán por cuenta de la contratista incluyendo servicios e impuestos municipales y provinciales.

CONSULTA N°6

6.- En el Capítulo13 (Obras preliminares), punto 13.8 de "Laboratorio de Obras", se detalla:

- Respecto al personal:

Todos los ensayos a realizarse en el laboratorio de obra que se indican en este Pliego, serán efectuados por personal de la Supervisión, con la colaboración del personal auxiliar provisto por el CONTRATISTA.

Este Oferente entiende que el personal técnico y especialista que realiza los ensayos y toma de muestras es puesto en obra y por lo tanto soportado económicamente (sus sueldos) por la Supervisión. ¿Es correcto nuestro entendimiento?

Por otro lado, este Oferente que "la colaboración del personal auxiliar" que aporta el Contratista se refiere a personal puntual en campo (en los diversos tajos/tareas de construcción) para auxiliar a los técnicos de la supervisión en la toma de muestra, realización de ensayos y mediciones. ¿Es correcto nuestro entendimiento?

- Respecto a la movilidad:

El CONTRATISTA presentará para su aprobación por parte de la Supervisión, y antes del inicio de los trabajos, un listado con todos los equipos, movilidad, elementos y el personal auxiliar del laboratorio para efectuar los ensayos. Estos elementos y equipos serán provistos según las necesidades de las obras o cuando los disponga la Supervisión, reponiendo los que se rompan o estén inutilizados.

¿Qué entiende el Comitente por movilidad?

¿Qué personal y con qué medios se realizará el desplazamiento a los diversos frentes de trabajos para la toma de muestras o realización de ensayos in situ?

- Reposición de equipos: Se indica que el Contratista repondrá todos los equipos del laboratorio que se rompan o queden inutilizados. Este Oferente entiende que esta reposición sólo se producirá cuando las roturas sean causadas por un normal uso de los aparatos y equipos o por accidentes y nunca por un mal empleo o imprudencia. ¿Es correcto nuestro entendimiento?
- Respecto al equipamiento: Del listado de equipamiento requerido, este Oferente ha apreciado algunas inconsistencias y posibles deficiencias que se señalan:
 - Bastón de bola de 7 Kg.: es un equipo de construcción y no de ensayo. Entendemos que es un error incluirlo como equipo de laboratorio.
 - Escuadra óptica: ya no se emplea y ha sido sustituido por otros equipos.
 - Medidor de distancia digital: entendemos que lo que se quiere indicar es una estación topográfica total.

Respuesta 6:



- La Contratista deberá realizar todos los ensayos con personal propio conforme a lo indicado en el párrafo decimo del punto 13.8.1. En caso que la Inspección considere necesario realizar un ensayo propio, la Contratista deberá poner a disposición el laboratorio y el personal auxiliar necesario.
- Se entiende movilidad a todo medio de transporte (incluyendo los móviles, personal, etc.) necesario para realizar las tareas. Los móviles y personal son los que indica el pliego que deben presentar en su listado para su aprobación.
- La Contratista debe garantizar la existencia en laboratorio de todos los equipos propuestos, y reponerlos a su costo en todos los casos.
- Vale lo indicado en el pliego.

CONSULTA N°7

7.- En el Capítulo14 (Proyecto Ejecutivo), punto 14.3 de "Relevamiento", se detalla:

El Contratista deberá realizar el Relevamiento de hechos existentes en los Sectores correspondientes al Ramal C15 del Tramo B. Los datos de relevamiento de los sectores restantes correspondientes a esta Licitación Pública serán provistos por ADIF. El objetivo del estudio es tener un conocimiento acabado de la zona de vía, sus interferencias y características principales, de manera de poder proyectar las futuras obras de renovación de vías y de ejecución de traza nueva.

Complementariamente, con la red de apoyo materializada en el tramo, se busca el relevamiento de hechos existentes a lo largo del corredor, para la confección del proyecto a ejecutar.

Según esto éste Oferente entiende que el contratista NO tendrá necesidad de realizar el relevamiento de los ramales cuyos datos son entregados por ADIF, disponiendo de los datos necesarios para realizar los diseños de la obra desde el primer momento. ¿Es correcto nuestro entendimiento?

Además, ¿debemos entender que la amplitud de este relevamiento (a facilitar por ADIF) alcanza la extensión y profundidad que se detalla en el punto 14.3.2?

Respuesta 7:

Si bien ADIF aporta el relevamiento topográfico, correrá por cuenta de la contratista, considerándose incluido en el precio de la oferta, los relevamientos adicionales que resulten necesarios para el correcto desarrollo del proyecto ejecutivo y la obra.

CONSULTA N°8





8.- En el Capítulo 14 (Proyecto Ejecutivo), punto 14.4 de "Estudio de suelos", no se hace referencia a los posibles ensayos necesarios para determinar la capacidad portante de la plataforma ferroviaria. Sin embargo en el punto 14.5.2 de "Cálculo de la capacidad portante de la vía", se detalla:

Se deberá realizar para cada sector el cálculo de la capacidad portante de la vía conforme lo estipulado en el boletín técnico VO N° 1-99 emitido por la CNRT. Para el cálculo, se deberá tomar un coeficiente de seguridad igual a 3 entre la tensión de rotura del suelo y la admisible.

En caso de no verificarse para las cargas estipuladas, se deberá en primer lugar mejorar el diseño planialtimétrico, y de ser imposible proponer el mejoramiento de la plataforma o la incorporación de geosintéticos.

De esta manera se da a entender que se debe determinar la capacidad portante de la plataforma ferroviaria actual (sin tratar), para determinar su tratamiento (si procede).
¿Puede indicar el comitente el número y tipo de ensayos mínimos que se deben prever para estas determinaciones?

Respuesta 8:

El estudio de suelos será provisto por ADIF. De todas formas, correrá por cuenta de la contratista, considerándose incluido en el precio de la oferta, los relevamientos adicionales que resulten necesarios para el correcto desarrollo del proyecto ejecutivo y la obra.

CONSULTA N°9

9.- En el Capítulo 14 (Proyecto Ejecutivo), punto 14.5.1 de "Diseño geométrico", se indica:

Por otro lado, se deberá incluir los desvíos para sobrepaso con el correspondiente diseño de los mismos. En los andenes se deberá indicar las tareas necesarias para ajustarlos a la vía, cumpliendo con el gálibo correspondiente en estaciones. Las vías auxiliares deberán estar por debajo de la vía principal para evitar que una formación parada ingrese accidentalmente a la misma

Tratándose de los "andenes" parece indicarse la necesidad de ajustarlos a la vía. Este Oferente entiende que no es objeto del contrato realizar trabajos sobre las estructuras de los andenes y que debe limitarse exclusivamente a realizar diseños de los mismos para posibles obras a futuro que organizará el Comitente para reactivar el uso de las estaciones o mejorarlas. ¿Es correcto nuestro entendimiento?

Respuesta 9:

Se encuentra incluido dentro de los trabajos los trabajos necesarios en los andenes para lograr el gálibo definido en la normativa, conforme a lo indicado en el punto 15.3.1 del PCP.

CONSULTA N°10

10.- En el Capítulo 14 (Proyecto Ejecutivo), punto 14.5.5 de "Estudio Hidráulico", respecto a las cuentas y otros elementos de drenaje, se indica:



14.5.5.4 Cunetas

Se deberá realizar el dimensionamiento de los desagües longitudinales en función del estudio hidrológico a lo largo de toda la traza del proyecto. El perfil de cuneta deberá responder a lo establecido en el plano GVO 489.

14.5.5.5 Obras complementarias de drenaje

Se deberá realizar el dimensionamiento y verificación de todos los elementos constitutivos del sistema de drenaje como ser: drenes, cámaras de inspección, caños, sumideros, alcantarillas longitudinales, reservorios y todo aquel necesario para asegurar la correcta evacuación de las aguas.

Es decir, parece apuntarse la necesidad de "re construir" o "construir" elementos de drenaje longitudinal, como son cuentas y drenes profundos. Sin embargo presupuestariamente NO aparece referencia alguna a estas unidades, ni tampoco en la descripción del alcance de las obras. ¿Cómo se van a presupuestar y pagar estas obras por parte del Comitente?

Respuesta 10:

La formación de los desagües longitudinales se considera parte de la conformación del perfil de vía y estarán prorrateadas en los demás ítems, no recibiendo pago adicional por ello.

CONSULTA N°11

11.- En el Capítulo 14 (Proyecto Ejecutivo), punto 14.5.6 de "Obras de Arte", respecto a las alcantarillas, se indica:

Las alcantarillas de tablero abierto deberán ser reemplazadas en su totalidad para permitir la continuidad de la estructura de vía.

Tal y como se indica se deben sustituir todas las alcantarillas abiertas por otras obras de drenaje que permitan la continuidad de la estructura de vía. Entendemos que para ellos son válidos tanto las alcantarillas tipo caño como las tipo pórtico prefabricado de hormigón, dependiendo de las sección requerida. ¿Es correcto nuestro entendimiento?
Por otro lado, dado que sólo se han considerado mediciones para las alcantarillas tipo pórtico entendemos que en general se ha optado por esta solución, más que por las de caño. ¿Es correcto nuestro entendimiento?

Respuesta 11:

Serán admitidas ambas opciones siempre y cuando verifiquen estructural e hidráulicamente.

CONSULTA N°12



12.- En el Capítulo 14 (Proyecto Ejecutivo), punto 14.7 de "Documentación de Obra", respecto a los convenios entre el Operador (Belgrano Cargas y L) y el contratista se indica:

- Aval de la instalación del obrador en el predio.

Podría el Comitente informar a este Oferente sobre el alcance, forma e importe de este "aval", así como de su permanencia temporal y mecanismo de devolución.

Respuesta 12:

Dicho aval deberá surgir del acuerdo de la contratista con el comitente y el operador al inicio de la obra.

CONSULTA N°13

13.- En el Capítulo 15 (Reubicación de las líneas de conducción...), punto 15.2 de "Descripción", se indica:

En cualquier caso, los trámites correspondientes deberán comenzarse con la anticipación suficiente, ya que no se reconocerá atraso alguno por este motivo.

En el caso de que el Contratista haya comenzado las actividades de "tramitación" ante los organismos, entes y empresas responsables con la "antelación suficiente" y que se hayan realizado de forma correcta (a juicio de ADIF), y se den retrasos en estas tramitaciones, totalmente ajenos a las gestiones/tramites realizadas por el Contratista; este Oferente entiende que el Comitente

(ADIF) sí que tendrá en consideración los tiempos perdidos y que se concederán ampliaciones de plazos acotadas a esos tiempos fuera del alcance y responsabilidad del Contratista. ¿Es correcto nuestro entendimiento?

Respuesta 13:

En caso que a criterio exclusivo del comitente las demoras no fueran imputables a la contratista y que las mismas impliquen un atraso real de las obras, ADIFSE analizará oportunamente una ampliación de plazo.

CONSULTA N°14



14.- En el Capítulo 15 (Reubicación de las líneas de conducción...), punto 15.3 de "Demolición de obras varias", se indica:

- Respecto a los andenes de estaciones existentes:

Están incluidas dentro de estas tareas, la demolición y reconstrucción del borde de andén cuando fuere necesario para liberar el gálibo indicado en el plano G. V. O. 3236 (entrevía de 4.10m y distancia del eje de vía al borde de andén bajo de 1.45m). Se considerará esta intervención dentro del precio del presente ítem.

A la vista de este párrafo parece ser necesario el ejecutar obras para ajustar los gálibos de los andenes existentes en estaciones. Sin embargo, esta actuación no se ha descrito en el "alcance de los trabajos" ni tampoco queda recogida en ninguna unidad descrita en la planilla de cotización. Tampoco podemos conocer a priori unas mediciones que acoten el alcance de estos posibles trabajos. Por ello: ¿Cómo va a presupuestar el Comitente y facturar estos trabajos al contratista?

- Respecto a la "distancias de transporte":

Todos los escombros y materiales producto de la demolición deberán ser retirados del sitio de origen, disponiéndose en zonas que cuenten con expresa aprobación de la Supervisión, considerándose una D.M.T. de 10 km.

Tal como se aprecia, sólo se debería considerar una distancia media de transporte (DMT) de 10 Km. hasta la zona de vertido o depósito. En el caso en el que esta distancia (en promedio) resulta superior, no se ha incluido ninguna partida o forma de valorar el exceso de transporte en m3 por kilómetro o toneladas por kilómetros. ¿Considera el Comitente incluir esta partida bajo el epígrafe de Items por "unidad de medida"?

- En los puntos 15.3.3 y 15.3.4 se trata principalmente de la posible demolición o desmontaje de una "obra de arte" mayor, tipo puente. Sin embargo, este tipo de actividad no está considerada ni en la "descripción del alcance de los trabajos" ni tampoco en los capítulos y unidades a ofertar (planillas de cotización): no parecen ni los rubros "puentes de hormigón armado", ni los "estribos y pilas", ni tampoco el de "desmontaje de estructura metálica".
¿Cómo debe interpretar este Oferente estas consideraciones?

Respuesta 14:

- El alcance de los trabajos y su forma de pago está descrita claramente en el párrafo citado. Las mediciones para estimar el alcance de los trabajos corren por cuenta del oferente.
- La DMT para el producido de demolición será igual o menor a 10 km.
- Dicha demolición deberá estar considerada en el ítem demolición de obras varias.

B. VÍA FÉRREA:



CONSULTA N°15

15.- En el Capítulo 17 (Movimiento de suelos) punto 17.1 de "Desbosque, destronque y limpieza del terreno", se indica:

En los tramos de vía principal, el ancho será de 7,5 m hacia ambos lados del eje de las vías a renovar, pudiendo ser de mayor extensión si fuese necesario.

Estará incluida en este ítem, la remoción de los alambrados, cercos, pircas, etc. existentes dentro de la zona de obras.

Como se indica la limpieza de la superficie cubierta por vegetación se limita a una banda de 15 metros (7,5 m a cada lado del eje de la vía). Sin embargo, el área afectada por el predio ferroviario (en vía general) es mucho más amplia. Se trata de una banda de unos 30 m de ancho. Supuestamente el vallado original estará colocado en el extremo de esos límites. Como se puede apreciar de una sencilla recorrida por la traza en un modo de vista satélite esta banda está cubierta en gran medida en todo su ancho por una importante masa forestal. Si esto es así, la retirada del vallado original resultará muy complicada y casi imposible de realizar, ya que estará invadida por la masa forestal. Y como esta no se retira en el 100 % del ancho del predio, resultará inviable su retirada. Y de igual manera su reposición, aspecto este punto no tratado aquí.

¿Cómo piensa el Comitente que se aborden estos trabajos y de qué manera se cubrirán los trabajos de desbosque y limpieza que se tendrán que hacer fuera del ancho indicado?

Respuesta 15:

Vale lo indicado en el pliego.

CONSULTA N°16



16.- En el Capítulo 17 (Movimiento de suelos) punto 17.2 de "Excavaciones", se tratan diversos aspectos que este Oferente solicita sean aclarados:

- Respecto del "juicio de la Supervisión":

Si a juicio de la Supervisión el material a la cota de subrasante no fuera apto, la excavación se profundizará en todo lo ancho de la plataforma hasta 0.30 m como mínimo, por debajo de la cota de la subrasante proyectada y se rellenará con suelo de mejor calidad, rigiéndose estos trabajos según lo especificado en el apartado "Terraplenes".

No parece lógico fijar una forma "subjetiva" para la determinación de la necesidad de refuerzo de la plataforma. Tal como se ha redactado este párrafo parece que la simple opinión no soportada (justificada por ensayos y pruebas de campo) de la Supervisión, pudiera forzar a realizar un refuerzo de la plataforma. Se solicita por lo tanto sea modificado este punto para fijar un criterio "objetivo" mediante el cual la Supervisión pueda requerir el refuerzo de plataforma.

- Comunicaciones con la Supervisión:

El CONTRATISTA comunicará a la Supervisión con la anticipación suficiente, el comienzo de todo trabajo de excavación, con el objeto de que el personal de la Supervisión realice las mediciones previas necesarias, de manera que sea posible determinar posteriormente el volumen excavado.

¿Puede indicar que se considera a juicio del Comitente como "anticipación suficiente" (expresado en nº de días)?
Por otra parte, si esa comunicación ha sido realizada con "anticipación suficiente" y la Supervisión no ha tenido tiempo, ni medios, para realizar las mediciones previas, ¿debe entender el Contratista que podrá dar comienzo a los trabajos sin más delación?

Respuesta 16:

- La necesidad de mejoramiento resultará del análisis de los estudios que forman parte del proyecto ejecutivo que forma parte de la presente contratación.
- Vale lo indicado en el pliego.

CONSULTA N°17



17.- En el Capítulo 17 (Movimiento de suelos) punto 17.5 de "Requerimientos de CBR", se apunta:

Las exigencias de densidades expresadas más arriba, se complementan con requerimientos de CBR que también deben cumplirse.

En el capítulo: "Terraplenes", se indica que se requiere C.B.R. mayor o igual a 5%.

Para la capa superior de los terraplenes se requiere C.B.R. mayor o igual a 9% en una capa no menor a 30 cm de espesor. En los casos en que éstos no puedan alcanzarse aun cumplimentando las exigencias de densidades citadas, el CONTRATISTA deberá colocar suelos mejorados con cal. Para la definición de estos materiales, la Supervisión, con el apoyo y en el laboratorio del CONTRATISTA, deberá proceder a realizar los estudios y ensayos necesarios para lograr el cumplimiento de los requerimientos del proyecto.

A partir de esta consideración a este Oferente le surgen varias dudas:

- Por un lado, no se hace referencia al caso o situación de plataforma ferroviaria construida en desmonte o bien sobre plataformas consolidadas (sean o no de terraplén) y que no serán modificadas. ¿Se debe entender que este requerimiento de CBR y posible tratamiento será extensible a estas?
- Por otro lado, y refiriéndonos al Capítulo 2 de este Pliego, punto 3.1.2 de Alcance Particular, en este punto se indicaba la forma en la que se conforma la nueva sub rasante, pareciendo indicar que esta se logra tras el desmontaje de la vía existente con las simple colocación de un geotextil de separación y refuerzo o en re aprovechamiento de sub balasto. ¿Cómo se debe entender la solución estructural del conjunto de la plataforma ferroviaria? ¿Qué solución prevalece?

Respuesta 17:

Las soluciones constructivas surgirán del proyecto ejecutivo dentro de lo indicado en el pliego.

CONSULTA N°18

18.- En el Capítulo 19 (Suelo mejorado con cal) punto 19.3 de "Construcción", se apunta:

Luego de mezclada y conformada la capa, se procederá a su estacionamiento por un período de 24 a 72 horas. Transcurrido este tiempo se roturará el suelo de modo de obtener que el material cumpla con la siguiente exigencia de granulometría por vía seca.

A este respecto a este Oferente le asaltan las siguientes dudas:

- Por un lado, dado que este tipo de tratamiento de suelos requiere un periodo de curado de entre 24 y 72 horas. ¿Cómo ha previsto el Comitente que esta condición sea compatible con las necesidad de mantenimiento de la circulación ferroviaria, en la que



aparentemente se debe reponer el tráfico ferroviario tras un corte de trabajo de 8 horas?

- Por otro lado, parece indicarse que el terreno ya tratado y tras el periodo de curado volverá a ser roturado. Entendemos que lo que se busca con esto es mejorar las condiciones de los suelos para su posterior tratamiento (compactación), es decir, permitir la "compactación especial" de la plataforma. ¿Es correcto nuestro entendimiento?

Existe también la posibilidad de estabilizar la plataforma (compactándola en el momento del estabilizado) y tras el tiempo de curado proceder a construir las capas ferroviarias (geotextil + balasto). Eso sí, si los ensayos de determinación del suelo cumplen con los requisitos del Pliego. ¿Ha considerado el Comitente esta posibilidad?

Respuesta 18:

Las soluciones constructivas surgirán del proyecto ejecutivo dentro de lo indicado en el pliego.

CONSULTA N°19

19.- En el Capítulo 20 (Materiales) punto 20.1 de "Balasto", y en la Circular N°3-Aclaración 1, se fijan las condiciones de cobro para el suministro y colocación del balasto. Tras la Circular 3 se fija una nueva condición de pago que obliga a colocar el material para recibir el cobro. En la redacción original se separaba el acopio en obrador de la colocación. Este Oferente considera que dado las condiciones de fabricación, acopio y suministro, esta nueva forma de cobro obliga a un importante desembolso por parte de Contratista, que supone un adelanto o financiamiento de parte de los trabajos por este. Se someterá por lo tanto al Contratista a unas tensiones financieras innecesarias, que pueden además repercutir en los proveedores de materiales. Este Oferente solicita se revierta la condición de pago a la fórmula original, permitiendo el fraccionamiento del pago de la unidad entre un 40 % al ingreso en acopio y un 60 % en el momento de la colocación. Además, se solicita que la condición de acopio pueda ser verificada tanto en los obradores como en las propias canteras, toda vez que estos materiales serán con toda seguridad fabricados de manera exclusiva para su empleo en estas obras y que esta fabricación debe comenzar con mucha antelación a la puesta en obra de los materiales, lo que causará importantes tensiones financieras a los proveedores que habrá que mitigar con adelantos por acopio en cantera o fabricación de balasto.

Respuesta 19:

Vale lo indicado en la Circular N° 3.

CONSULTA N°20



20.- En el Capítulo 21 (Desarme y retiro de vía principal) punto 21.1 de "Descripción", se apunta:

Preparación del desarme: uno o varios días antes si así lo requiere el estado de tuercas y bulones (se prohíbe el corte con soplete), con autorización de la Supervisión se les podrá colocar un líquido apropiado para su aflojamiento, dejando las juntas con 2 bulones. Así como también, preparar el retiro de las fijaciones. La vía quedará precaucionada para la circulación.

¿Puede el Oferente proponer algún otro sistema de preparación del desarme, seguro y compatible con las condiciones de circulación con precauciones?

Respuesta 20:

Vale lo indicado en el pliego. Cualquier modificación en etapa de obra se analizará oportunamente por la Inspección.

CONSULTA N°21

21.- En el Capítulo 24 (Montaje de vía nueva) punto 24.1 de "Descripción", se apuntan las siguientes cuestiones de las cuales precisamos aclaración:

- Respecto a los espesores de la primera capa de balasto:

La 1^{er} capa de se realizará de forma tal que quede conformado un plano horizontal cuya cota será la que surja de calcular la cota de la cara inferior del durmiente más alto menos 20 cm: siendo la cota de la cara inferior del durmiente la que resulte de restarle a la cota de riel del proyecto ejecutivo aprobado menos el espesor del paquete compuesto por riel + almohadilla + durmiente.

Entendemos que la frase subrayada ha sido incorrectamente redactada y que lo se quiere expresar es la cara inferior de la parte más baja del durmiente.

- Respecto al primer levante se indica:

Cuando en la estructura de vía se encuentre incorporada una capa de geotextil, el primer levante deberá efectuarse por medios manuales a los efectos de no dañar la manta geotextil

Entendemos que aquí ha habido un error de interpretación, dado que ese geotextil siempre va a quedar protegido por una capa de al menos 10 cm (cama de balasto) sobre la que se monta el esqueleto de vía, por lo que en ningún caso y aunque se emplee el mecanizado pesado se dañará el geotextil. ¿Es correcto nuestro entendimiento?

Respuesta 21:

- Debe entenderse que debe haber por lo menos 20 cm desde la cara inferior del durmiente, considerando la cota final de proyecto.
- Vale lo indicado en el pliego.



CONSULTA N°22

22.- En el Capítulo 24 (Montaje de vía nueva) punto 24.2 de "Cupones", se habla siempre de los cupones provisorios o definitivos para enlazar la vía principal, sin embargo en las estaciones o cruces definidos habrá que situar cupones definitivos para enlazar las vías de estacionamiento con el resto de las playas de vías existentes en las estaciones. ¿Es correcto nuestro entendimiento?, ¿de qué manera se van a financiar estas unidades?

Respuesta 22:

Los cupones necesarios se encuentran incluidos en el ítem Montaje de vía nueva, y no corresponde pago adicional.

CONSULTA N°23

23.- En el Capítulo 31 (Pasos a nivel) punto 31.3 de "Calzadas", no queda acotado la cantidad de firme a reponer a cada lado de la vía. Indicándose sólo un requerimiento de pendientes en esos viales. ¿Puede el comitente señalar que longitudes máximas (y si es posibles anchos) puede esperar reponer el contratista según el tipo de vial?

Respuesta 23:

Asumiendo que en su consulta quiso preguntar la longitud de calzada que debe renovar a cada lado de la vía, se informa que se debe renovar toda la longitud necesaria para lograr una pendiente del 3%, hasta el rombo de visibilidad, o hasta la bocacalle más próxima. El ancho surgirá de la calle existente.

CONSULTA N°24

24.- En el Capítulo 32 (Desvío de Cruce – Vías auxiliares) punto 32.1 de "Alcance", se apuntan una serie de cuestiones de las cuales se precisa aclaración:

- Respecto a los materiales a emplear en la construcción de las vías:

Los desvíos tendrán una longitud útil de 1200m y serán construidas con material producido proveniente de la vía renovada.

Este Oferente entiende que para la construcción de estas vías de apartado o de desvío el material de segundo uso al que se refiere el Comitente serán sólo los durmientes de madera, ya que tanto los rieles como el balasto (principalmente) son provistos por el Comitente, tal y como se aprecia en la estructura de precios.

¿Es correcto nuestro entendimiento?



- Respecto a los tipos de desvíos considerados:

Los aparatos de vía que se encuentren sobre vía principal serán de tipo monoblock a proveer por ADIF y aquellos que se encuentren vinculando vías auxiliares entre sí serán ensamblados y provistos por el Contratista.

De este párrafo se entiende que hay dos tipos de ADV:

- Los primeros a situar sobre la vía general de tipo monobloc y provisto por ADIF. Se sitúan según las planillas de cotización en los desvíos a situar en las estaciones indicadas (2 por estación).
- Los segundos a "conformar por el contratista" son desvíos montados sobre durmientes de madera y están formados íntegramente por partes de riel de 54 (agujas, contra-agujas, contraríeles, corazón, etc.). Estos se colocarán en otros puntos ligados a vía de apartado.

Respecto a estos últimos se plantean las siguientes dudas:

- Si están formados por elementos de riel de peso 54 es inviable el reaprovechamiento de otros aparatos de vía existente en la traza (recuperados). Por ello se entiende que se deberán comprar nuevos o primer uso ya que muy difícilmente se encuentre este material en la Rep. Argentina. ¿Es correcto nuestro entendimiento?
- La situación de estos aparatos será la de ser colocados entre las vías de desvío a renovar (5 en el tramo A y 3 en el B) y el resto de vías de apartado de esas estaciones. ¿Es correcto nuestro entendimiento?
- Existen otras estaciones a lo largo de cada tramo o sector en las que las vías de apartado quedarán inutilizadas al no reponerse los desvíos de conexión hacia estas. ¿Es correcto nuestro entendimiento?

Respuesta 24:

- Los rieles y durmientes serán producidos, no así el balasto.
- Vale lo indicado en el pliego.

C. CONDICIONES OPERATIVAS:

CONSULTA N°25

25.- En el Capítulo 42 (Condiciones operativas en vías) punto 42.3 de "Cortes de vía – tiempos de ocupación", se indica:

A los efectos de asegurar una adecuada prestación de los servicios ferroviarios del Operador, y de garantizar una eficaz ejecución de las obras en los plazos y modalidades determinadas, se coordinará de común acuerdo, entre el CONTRATISTA, la INSPECCION DE OBRA y el Operador, la ejecución de cortes diurnos y/o de mayor duración en aquellos tramos en los que eventualmente las condiciones de circulación lo permitieran, siempre que ello implique una significativa mejora en el avance de los trabajos.



Dado la posibilidad del carácter nocturno del trabajo que pudiese adoptar el CONTRATISTA, para esa instancia sólo se autorizará los cortes de vía si el CONTRATISTA dispone de los equipos de iluminación adecuados que aseguren un nivel de visibilidad necesaria para la seguridad de los trabajos y del personal.

Con estas indicaciones no queda claro si el Comitente prevé que la ejecución de los trabajos sea realizada en horario diurno o nocturno. Condición que condiciona tanto el ritmo productivo, como los costos finales de ejecución.

Independientemente de las necesidades del Operador, que pueden ser acordadas y consensuadas, este Oferente entiende que los trabajos de renovación pueden ser ejecutados en horario diurno. ¿Puede el Comitente apoyar esta afirmación?

Respuesta 25:

Vale lo indicado en el pliego.

Ing. Eduardo Golijow

Gerente de Abastecimiento y Logística
ADIF Sociedad del Estado

Ing. Heraldo Spies

Gerente de Ingeniería y Construcciones
ADIF Sociedad del Estado