



**CIRCULAR CON Y/O SIN CONSULTA N°07**

**LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL E INTERNACIONAL N° LPI 28/2016**  
**OBRA: SISTEMA DE SEÑALAMIENTO PARA IMPLEMENTACIÓN DE ATS EN RAMALES**  
**DIESEL MITRE Y SARMIENTO**

ADIF, Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, comunica la presente Circular que pasa a formar parte de la documentación licitatoria de la Licitación del título, en el marco de lo reglamentado en el PBC.

**ACLARACIÓN CON CONSULTA N°1**

¿Cuáles son las progresivas de cada estación? Solicitan dicha información para calcular la cantidad total de los Circuitos de Vía.

**RESPUESTA N°1**

Las mismas son indicadas en el PCP - Sección 1 Hojas 3 y 4; Sección 3 – Anexo I.

**ACLARACIÓN CON CONSULTA N°2**

¿Cada dominio tiene que comunicarse con los demás? ¿O ellos son independientes?

**RESPUESTA N°2**

Remitirse a lo indicado en el PCP – Sección 3 – Artículo 5.7.

**ACLARACIÓN CON CONSULTA N°3**

¿Cuál es la cantidad total de CTL? ¿Uno por sector o uno por estación?

**RESPUESTA N°3**

Debe considerarse UNO (1) por estación.

**ACLARACIÓN CON CONSULTA N°4**

¿Los CTL necesitan comunicarse con el Puesto Central de Operación? En caso de ser así.  
¿Quién debería proponer la interfaz?

102

**RESPUESTA N°4**

Remitirse a lo indicado en el PCP – Sección 3 – Artículo 5.7.

**ACLARACIÓN CON CONSULTA N°5**

"Pliego de bases y condiciones particulares - Memoria - Documentación Técnica - Especificaciones Técnicas" "Sección 3: Especificaciones Técnicas" "5.6 - Enclavamientos" "Fojas 352-353"

Dado que el circuito de vía es Vital SIL 4 y la lógica de enclavamiento es a relé, consultan si es necesario contar adicionalmente con la "Protección por pérdida de detección".

**RESPUESTA N°5**

Se considera necesario a los efectos de este proyecto contar con protección por pérdida de detección espuria de los circuitos de vía en los casos en que resulte necesario proteger el bloqueo de rutas, cambios u otra función vital ante la pérdida transitoria de la detección.

A tal efecto se considera la implementación de un retardo fijo en la información de desocupación de cada circuito de vía afectado, la cual debería ser ajustable al menos en un rango entre 2 y 10 segundos. Tanto el tiempo de temporización como el sistema de protección y los circuitos afectados deberán surgir del proyecto ejecutivo del Contratista.

CF 

MNR 

JS 



**Ing. Heraldo Spies**

Gerente de Ingeniería y Construcciones



**Ing. Eduardo Golijow**

Gerente de Abastecimiento y  
Logística