



CIRCULAR SIN CONSULTA N° 15

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

CONSULTA N°1:

Sección 4: Especificaciones Técnicas

B. Vía Férrea

En el Capítulo 19 (Suelo mejorado con cal), puntos 19.2 a 19.5, se establecen las premisas de empleo y construcción de las capas mejoradas con cal.

El empleo de este tratamiento se destina principalmente al mejoramiento de las condiciones geotécnico-resistentes de las capas de subrasante, terraplenes, etc. De cara a obtener una plataforma adecuada a las necesidades que impone el uso de la vía.

En la Sección 6 se calculan unas cantidades aproximadas de este tipo de suelo tratado, así en el sector A se construyen un total de 170.730m³ y en el Sector B un total de 181.200 m³. Si pensamos en que este tratamiento afecta a un ancho de plataforma de 6,5 metros y en una profundidad de tratamiento de 30cm (valores que entendemos como generosos para este tratamiento), se llega a unas cantidades de:

- Sector A: 87,5 Kilómetros (48% de la traza de ese sector)
- Sector B: 93 Kilómetros (39,5% de la traza de ese sector)

Atendiendo a las condiciones de ejecución la mezcla debe permanecer entre 24 y 72 horas sin recibir tráfico alguno sobre ellas (estacionada).



Comparando estos valores de traza o zona a estabilizar con los tiempos que se requiere para su ejecución y con un ritmo "normal de ejecución" se llega a la conclusión que estas cantidades y este sistema de trabajo es incompatible con la condición requerida de devolver a vía a tráfico tras ocho horas de trabajo. Incluso considerando que los cortes de 8hs sean un promedio mensual y se puedan ejecutar cortes de vía de mayor duración.

Se solicita por lo tanto al Comitente su opinión al respecto, así como si admitiría otra formas de conformar una sección resistente sin necesidad de realizar estabilizaciones de terrenos de una forma tan amplia.

RESPUESTA A CONSULTA N°1

A efectos de planificar y ejecutar todas las tareas descritas en el presente llamado, en lo relación a cortes de vía, se debe considerar el Cap N°42. CONDICIONES DE OPERATIVIDAD EN VIAS, el Ap 42.3 CORTES DE VIA. TIEMPOS DE OCUPACIÓN y el Ap. 7.1.3 CORTES DE VIA - TIEMPOS DE OCUPACIÓN DE VIA del PCP.

CONSULTA N°2:

D. Condiciones de Operatividad en Vías:

En el capítulo 42 (condiciones de operatividad en vías) se establece las condiciones de trabajo bajo sistema de corte de vía (de duración mínima 8 horas).

Este oferente ha tratado de analizar las condiciones actuales de circulación de la línea y "a priori" ha encontrado un par de puntos en las proximidades de la estación de Las Lajitas (Sector A, Prog. Km 1128+650 del Ramal C18), que impiden la circulación ferroviaria por hallarse cortada físicamente la línea férrea.

Cabe por lo tanto la siguiente cuestión:

Si no se repone la condición de circulación previamente al comienzo de los trabajos nos encontraremos que en la sección entre las estaciones de Las Lajitas y Coronel Pizarro del Sector A, la circulación ferroviaria estará interrumpida. Si esto es así el Comitente y el Explotador de la línea (BCyL) podría considerar la ejecución de este tramo bajo condiciones de corte total de tráfico, lo que permitiría asegurar una mejor planificación de los trabajos. ¿Se puede dar esta circunstancia o prevé el Comitente que el tráfico sea repuesto antes de dar comienzos los trabajos?

Aun considerando que se reponga la condición de circulación en estos puntos, se aprecia que desde la estación Coronel Mollinedo (última estación con silos de carga agrícola), hasta la estación General Pizarro (esta sin silos), no existen estaciones con silos agrícolas de carga y además parece que las situaciones de explotación han sido mínimas o nulas. Es por esto por lo que se podría pensar en la no necesidad de que en este tramo hubiese circulaciones comerciales del BCyL, lo que se favorecería la



seguridad de la programación de la etapa de construcción. ¿Se puede dar esta circunstancia o prevé el Comitente que el tráfico sea repuesto también en esta zona?

RESPUESTA A CONSULTA N°2

A efectos de planificar y ejecutar todas las tareas descritas en el presente llamado, en lo relación a cortes de vía, se debe considerar el Cap N°42. CONDICIONES DE OPERATIVIDAD EN VIAS, el Ap 42.3 CORTES DE VIA. TIEMPOS DE OCUPACIÓN y el Ap. 7.1.3 CORTES DE VIA - TIEMPOS DE OCUPACIÓN DE VIA del PCP.

CONSULTA N°3:

Sección 6: Planos y Esquemas

De la documentación que el Comitente pone a disposición a los oferentes, se echan en falta la siguiente:

- Topografía de la traza-ramales (al menos de aquellos en los que se ha comunicado que el trabajo está realizado).
- Planos: citaremos de manera no sistemática algunos, como los detalles de sección tipo de vía y otros detalles ferroviarios como ADVs monoblock, etc. Y otros, como: detalles de caños y pórticos para alcantarillas.
- Planes de gestión ambiental de la etapa de factibilidad.

RESPUESTA A CONSULTA N°3

La información suministrada es la entregada con el pliego, siendo la realización del proyecto ejecutivo responsabilidad del contratista. Se aclara que conforme a lo indicado en el Capítulo 1 de la sección 4 del PCP, "toda la documentación de proyecto entregada en el proceso licitatorio de la Obra es a modo informativo y no tiene carácter definitivo".

Ing. Eduardo Golijow

Gerente de Abastecimiento y Logística
ADIF Sociedad del Estado

Ing. Heraldo Spies

Gerente de Ingeniería y Construcciones
ADIF Sociedad del Estado