



Buenos Aires, 11 de Octubre de 2017

CIRCULAR SIN CONSULTA N° 2

LICITACIÓN PÚBLICA ADIF N° LP50/17

**OBRA: RENOVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE VÍAS Y ADV's.
RAMAL RETIRO – TIGRE, FERROCARRIL MITRE.**

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.

ACLARACION N° 1

Al alcance de la obra proyectada para el RENGLÓN II se agrega las siguientes Tareas:

1- MONTAJE DE PARAGOLPES COMBINADOS.

ALCANCE.

La presente especificación rige para los trabajos montaje de paragolpes combinados.

DESCRIPCIÓN.

Los paragolpes a instalar serán de tipo combinado, con una primera etapa hidráulica por compresión de un cilindro y el resto del frenado por deslizamiento mediante mecanismos de fricción. Los elementos de fricción deben actuar sobre el riel solamente en caso de superarse la capacidad hidráulica del paragolpes.

Los paragolpes deberán ser diseñados según los parámetros indicados a continuación.

El tren deberá detenerse en una distancia apropiada de acuerdo con las prácticas usuales de la industria para lo cual, el paragolpes debe permitir el agregado de elementos de fricción y retardadores pre y/o post paragolpes.

MEDICIÓN Y FORMA DE PAGO.

Se considerarán los siguientes criterios de certificación:

- 50% del precio ofertado luego de realizada la instalación en vía.

- 50% del precio ofertado luego de realizadas las pruebas de impacto.

2- PROVISIÓN Y TRANSPORTE DE PARAGOLPES COMBINADOS.

ALCANCE.

- Diseño, fabricación, pruebas en fábrica, entrega, supervisión de montaje y puesta en marcha de paragolpes de fin de vía con las características técnicas detalladas en la presente Especificación Técnica.
- Capacitación del personal, en el mantenimiento y reparación de los paragolpes.
- Entrega de planos, planos del refuerzo de vía, memoria descriptiva del equipo, manuales de operación y mantenimiento, catálogos de repuestos y herramientas, plan de mantenimiento y toda otra documentación necesaria para la puesta en servicio, operación, mantenimiento y reparación del equipo.
- Listado de los repuestos recomendados para el funcionamiento y el mantenimiento normales durante dos años de servicio.
- LA CONTRATISTA debe entregar la ingeniería para la construcción de la fijación de la vía en la zona de paragolpes e indicar las distancias totales de vía necesarias.

DESCRIPCIÓN.

Debido a su masa, un tren transfiere una gran cantidad de energía cinética en una colisión con un paragolpes. Esta energía puede disiparse con paragolpes fijo, hidráulico, de fricción o una combinación de los anteriores. El paragolpes es un elemento accesorio de la instalación de vía que se coloca normalmente en forma permanente en punta de rieles o fin de vía, con el objeto de transformar la energía de un tren circulando a velocidad reducida al impactar contra el mismo, sin provocar lesiones graves al pasajero, daños al material rodante ni en la estructura de la vía, hasta detener su marcha.

Los paragolpes a instalar serán de tipo combinado, con una primera etapa hidráulica por compresión de un cilindro y el resto del frenado por deslizamiento mediante mecanismos de fricción. Los elementos de fricción deben actuar sobre el riel solamente en caso de superarse la capacidad hidráulica del paragolpes.

A los fines de pre diseño se podrán adoptar los siguientes parámetros:

Formaciones eléctricas.



- Cantidad paragolpes: 4.
- Velocidad: 15 km/h.
- Coef seguridad: 1,5.
- Peso total: 420 Tn.

En todos los casos deberá tenerse presente los siguientes lineamientos:

- Deberá tenerse presente que los mismos serán instalados sobre una vía en placa.
- La velocidad de impacto de diseño no puede ser inferior a los 15 km/h con un coeficiente de seguridad de 1.5.
- Los trenes deberán tener una parada controlada luego de impactar, con una desaceleración no mayor a 1.50 m/s^2 ($+0,5 \text{ m/s}^2$ de tolerancia). En los lugares en que debido a limitaciones en la infraestructura no se logró lo antedicho, la desaceleración para los trenes livianos no podrá ser mayor de $0.25g$ (2.45 m/s^2).

VERIFICACIONES.

LA INSPECCIÓN DE OBRA podrá realizar todas las verificaciones necesarias para asegurarse que las condiciones de fabricación previstas se cumplen exactamente.

Para esto podrá tener destacada en la planta de fabricación LA INSPECCIÓN técnica que considere conveniente. Asimismo, tendrá derecho a inspeccionar en cualquier momento la fabricación de los aparatos de vía en todos sus detalles, así como efectuar todas las verificaciones que crea convenientes, para lo cual LA CONTRATISTA pondrá a su disposición los equipos de control necesarios para el cumplimiento de esta Especificación, juntamente con el personal técnico afectado a los mismo, sin que ello interfiera en las operaciones normales de producción, INSPECCIÓN propia d LA CONTRATISTA y entrega. Cada aparato presentado en fábrica para INSPECCIÓN final, en las condiciones indicadas, será sometido como mínimo a las verificaciones establecidas en las respectivas Normas, debiendo ajustarse exactamente a las indicaciones de los planos aprobados:

Todas las verificaciones se efectuarán con métodos, elementos y/o gálibos a acordar entre LA INSPECCIÓN DE OBRA y LA CONTRATISTA, y a cargo de éste último.

GARANTÍA.

Los paragolpes serán garantizados por LA CONTRATISTA contra todo defecto imputable a la fabricación y no detectado en las pruebas de recepción, por un plazo de CINCO (5) años contados desde la marca N del mes de fabricación. Si durante el periodo indicado, algún equipo debe ser retirado de servicio por razones de rotura o defecto, se realizara una verificación con LA CONTRATISTA. LA INSPECCIÓN DE

OBRA pondrá a disposición de LA CONTRATISTA, si así lo requiriera, el o los equipos defectuosos para efectuar las pruebas que considere convenientes.

En el caso que el defecto de fabricación sea reconocido, el o los equipos deben ser reparados a cargo de LA CONTRATISTA. Si los defectos o roturas no son reconocidos por LA CONTRATISTA, se recurrirá a expertos en el tema, con acuerdo de ambas partes, con el objeto de reglar el litigio. Los gastos que esto demande serán soportados por la parte que resulte responsable. Los aparatos de vía averiados seguirán siendo propiedad del Comitente.

Los casos de avería bajo garantía y/o su retiro del servicio deberán ser informados al CONTRATISTA a más tardar el 31 de Marzo de cada año. LA CONTRATISTA dispondrá de 60 días calendarios desde la fecha de conocimiento del hecho para efectuar sus consideraciones u observaciones. Además, LA CONTRATISTA garantizará al comitente contra todo reclamo por eventuales derechos de licencias o royalties.

MEDICIÓN Y FORMA DE PAGO.

La medición y forma de pago establecido para el ítem será la unidad de paragolpes aprobados por LA INSPECCIÓN y de acuerdo al control establecido por la misma.

Se considerarán los siguientes criterios de certificación:

50% del precio ofertado contra documentos de embarque y entrega de ensayos aprobados.

20% del precio ofertado en acopiado en obrador.

30% del precio ofertado colocado en vía.

Dicho precio será compensación total de los materiales auxiliares, de las estructuras auxiliares y de todos los procedimientos necesarios, e incluirán el costo de toda la mano de obra con sus correspondientes cargas sociales, seguros y otros adicionales sobre salarios, de todos los costos provenientes de la utilización de los equipos, maquinarias y herramientas y de todas las erogaciones para una correcta terminación de las tareas.

ACLARACION N° 2

Se comunica a los oferentes que no se ejecutaran las tareas según Punto 23.1.2 sobre los Pasos a Nivel de las calles **Marabotto (Progresiva 26,869); Rocha (Progresiva 26,563); Q. Costa (Progresiva 25,323) y España (Progresiva 20,615).**

ACLARACION N° 3

La velocidad de diseño para el cálculo de peralte en curvas cercanas o dentro de las Estaciones será de 90km/h.

ACLARACION N° 4

Se modifica el siguiente párrafo del Punto 37.4.3:

“Los corazones serán del tipo monoblock de acero al manganeso, o sea el sector de la punta del corazón de un bloque fundido de aleación de acero de alta resistencia soldado a rieles de calidad dura y patas de liebre de rieles de perfil UIC-54 calidad 900 A con hongo endurecido por tratamiento térmico o 1100, totalmente soldado o sea sin juntas mecánicas, todo unido con bulones y con la interposición de tacos.”

Por el siguiente:

“Los corazones serán del tipo monoblock de acero al manganeso y antenas soldadas por chisporroteo de Riel 54E.1 de calidad R350HT.

Se deberá prever la soldabilidad total del cruzamiento con los rieles intercalarios y con las vías de corrida. El Oferente indicará en su Oferta el tipo y sistema a emplear.”

ACLARACION N° 5

Se adjunta planilla de cotización del RENGLON II según los alcances modificados en ACLARACIONES 1 y 2.

ACLARACION N° 6

En el ítem 1.1.6.2 Materiales a Proveer por la Contratista se agregan los siguientes puntos:

- Sistema de tercer riel de Aluminio-Acero en los sectores donde se encuentra previsto su reemplazo.
- Ligar de cobre de conexión entre pilares de vía y tercer riel.
- Todo material eléctrico y de tercer riel (cables, pilares, ligar, cobertores, aisladores, soportes, etc.) que como consecuencia de los trabajos del contratista se deteriorasen.



ACLARACION N° 7

En el ítem 39.1.2 Alcance de Suministro, en la Tabla 1, se modifica el siguiente valor:

ITEM	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD
1	Sistema de tercer riel con cobertura de protección	km	22,2

Por el Siguiete:

ITEM	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD
1	Sistema de tercer riel con cobertura de protección	KM	22,402

Ing. Eduardo Golijow

Gerente de Abastecimiento y Logística
ADIF Sociedad del Estado

Ing. Heraldo Spies

Gerente de Ingeniería y Construcciones
ADIF Sociedad del Estado

