

Montevideo, 31 de enero de 2018

Licitación Pública Internacional 35/2017

Proyecto Ferrocarril Central

COMUNICADO N° 03

Aclaraciones y modificaciones:

- 1) Se incluye como anexo a este Comunicado la Resolución del Poder Ejecutivo N° 1243/017, la cual promueve el Contrato de Participación Público – Privada Ferrocarril Central de acuerdo a la Ley N° 16.906 de 7 de enero de 1998.
- 2) La Administración Contratante pone a disposición de los oferentes datos relativos al proyecto **que no tienen carácter vinculante** para la Contratante, y se proporcionan a efectos meramente informativos.

Ver: <http://ppp.mef.gub.uy/23002/2/areas/proyecto-ferrocarril-central.html>

3) PREGUNTA:

El anexo A apartado 7.1 Datos de Referencia, hace mención a que “Durante la fase de pre-ingeniería se generaron (entre otros) los siguientes datos de referencia ANEXO O:- Modelo del Terreno y datos vectoriales del LIDAR”

En el mismo ANEXO A y en el apartado 7.2 Datos del relevamiento LIDAR hace mención a como se realizó dicho relevamiento LIDAR y al final del apartado dice: “Los datos de resultado LIDAR utilizados en el diseño de fase 2 de pre-ingeniería constaban de los siguientes archivos:

- Cartografía vectorial en formato dwg.
- Modelo de superficie del suelo como archivos de puntos clave del modelo (x,y,z)
- Orthophoto-tiles (jpg2) que se fusionaron en orto-fotos”

Solicitamos disponer de estos archivos para comprobar las mediciones y en su caso realizar los ajustes de diseño que fueran necesarios.

RESPUESTA:

La información que corresponde al Anexo O1 será enviada por FTP para lo cual se enviará vía mail a las empresas adquirentes del pliego el link y clave para acceder a dichos archivos.

4) PREGUNTA:

¿Sobre qué antecedentes de este tipo de obras o qué bases han tomado para solicitar como requisito un ratio de endeudamiento de 5 siendo este algo no usual?

RESPUESTA:

Ver respuesta a pregunta 9 del Comunicado 2.

5) PREGUNTA:

En el anexo A, pág. 25/46 indica que las acciones de mejora se muestran entre otros en el ANEXO M2. Este anexo no se encuentra dentro de la documentación aportada por el cliente.

Solicitamos la entrega de dicho anexo.

RESPUESTA:

En el Anexo M2 se presenta la pre-ingeniería esquemática básica para el sistema de señalización. En el Anexo M3 se presenta la relación de aspectos para el sistema de señalización.

Ambos anexos se han incluido en la información brindada a través de los sitios web establecidos en el pliego.

6) PREGUNTA:

En el Anexo B – Especificaciones técnicas, Req. 9 se mencionan las carreteras de mantenimiento y servicio que se muestran en los Planos de Vía (“Caminos de Mantenimiento”), pero no figuran en ellos. Por favor, ¿se incluirán estos en los Anexos a publicar (20/12)? Se solicita aclarar su ubicación, longitud. ¿Cuál es el ancho y la estructura del camino de mantenimiento?

RESPUESTA:

Ver: Anexo H5, Anexo G5, Anexo L4 (dwg) y el Req 9 de la cláusula 11 del Anexo B. En los Planos de Vía del Anexo E se indica la ubicación de los caminos de mantenimiento propuestos en el proyecto básico.

El contratista deberá mantener en condiciones de uso los caminos de mantenimiento durante el periodo del contrato.

7) PREGUNTA

1. En el plano “Track map and profile Km 263+0800 – 265+0200”, la progresiva del puente B164 de la planimetría y altimetría no coincide. Este caso sucede en otros puentes en otros planos. ¿Es un error? Se solicita aclaración.
2. En la carpeta J BRIDGE DESIGN, no se encuentran los datos sobre la fundación de los puentes y sus datos geológicos.
¿Se incluirá esta información en los Anexos a publicar el 20/12)? En caso contrario, se solicita esta información.
3. En la carpeta J BRIDGE DESIGN, no se encuentran las dimensiones de los elementos diagonales y apoyos de las vigas del puente, sin estos datos, no se podrán realizar los cálculos de vigas. Se solicita los mismos.
4. No se encuentran los datos sobre el mantenimiento de los puentes existentes de esta vía en el pliego, ¿Podrían facilitar estos datos?
5. En el pliego no hay datos de diseño de los pasajes superiores y puentes peatonales existentes a lo largo de toda la vía, ¿podrían facilitar estos datos? Bvar Artigas, Colon, Canelones, Ruta 14.

6. En el pliego solo se encuentran los datos de cálculo de los 3 puentes metálicos (Puente de Río Santa Lucía 07-060+20, Puente Río Yí 11-200+300, y Puente Río Negro 13-264+200), ¿Podrían brindar los datos de cálculo de los otros puentes metálicos?

RESPUESTA:

1. B164 es un puente cuya longitud es de 755,73 metros (ver Anexo G2). En el plano de vía correspondiente al tramo Km 263,8 – 265,2 se indica en planta con trazo fino en color gris la ubicación de los estribos y de las pilas del puente. Tener en cuenta la aclaración del numeral (10) del comunicado número 2.
2. En los Anexos O2 y O3 figuran los resultados del Estudio Geotécnico del Puente sobre el Río Yí y las inspecciones subacuáticas de las pilas de varios puentes existentes. Se están realizando y se pondrán a disposición de los interesados los estudios Geotécnicos de los Puentes sobre el arroyo Canelón Grande (Margat), el Río Santa Lucía, el arroyo Pintado, el arroyo Villasboas y sobre el Río Negro. Asimismo se pondrán a disposición los resultados de la extracción de testigos en puentes metálicos.
3. Existen algunos planos de construcción de los puentes que serán puestos a disposición de los oferentes en el Anexo O4. Tener en cuenta la aclaración del numeral (10) del comunicado número 2.
4. La información requerida no está disponible. El estado actual de todas las estructuras podrá ser evaluado por su cuenta por los oferentes mediante las inspecciones, relevamientos y estudios que estimen necesarios.
5. Se agrega Anexo O4 con información sobre puentes existentes. Otra información adicional que pueda ser necesaria para respaldar la propuesta técnica deberá ser obtenida por el Oferente mediante los relevamientos, inspecciones, estudios o ensayos correspondientes.
7. No se cuenta con información de cálculo de otros puentes metálicos. Otra información adicional que pueda ser necesaria para respaldar la propuesta técnica deberá ser obtenida por el Oferente mediante los relevamientos, inspecciones, estudios o ensayos correspondientes.

8) PREGUNTA:

1. No se encontraron los planos de la planta de estaciones existentes (situación actual). Para la adecuación de las estaciones, se necesitan los planos de las vías secundarias y laterales existentes, detalles de ingeniería de las instalaciones del transporte de pasajeros y de carga, mantenimiento de locomotoras, materiales rodantes. Se solicita dicha información de planos constructivos en formato DWG.
2. Faltan planos de vías secundarias y laterales, funciones básicas, procedimiento de trabajo, y documentos administrativos de las estaciones existentes. ¿Podrían brindar esta información?
3. Falta el programa de operación ferroviaria, se necesita la tabla de densidad de trenes y el diagrama de circulación ferroviaria, malla de servicios. Se solicita esta información.
4. Se necesitan los parámetros y características de locomotoras y materiales rodantes (nuevos o ya en uso) que se utilizará en la nueva vía.
5. Se necesita conocer la longitud del tren de pasajeros, tren de carga, masa remolcable, y forma de combinación de locomotora y vagones.
Para el estacionamiento de tren de 800m. Nuestros ingenieros recomiendan utilizar la longitud efectiva de

850m (definición de longitud efectiva: longitud de vía secundaria que permite el estacionamiento del tren sin afectar la circulación o maniobras de tren de vía adyacente). La longitud efectiva se determinará de acuerdo con el control de circulación del tren, el sistema de freno del tren, sistema de señalización, etc., y longitud efectiva = longitud del tren + distancia de seguridad.

En el pliego no está determinada la distancia de seguridad. ¿Es correcta nuestra recomendación? En caso contrario, se solicita indicar esta distancia de seguridad.

6. Cuando los desvíos u otras vías conectan con la vía principal, ¿en el diseño, se requiere colocar desvíos de trampa?
En varios puntos (la conexión de Sayago, la progresiva K28+400 (la doble vía se sustituirá por vía única), la conexión entre vía existente y la estación 25 de Agosto, la junta de línea para cereales y vías secundarias), no se incluye desvíos de trampa (aparatos de desvío de seguridad).
¿Es necesario incluir desvíos de trampa (aparatos de desvío de seguridad)? ¿O se deben hacer según los planos de Anexo E2?
7. ¿Se debe diseñar 2 desvíos de trampa en los dos extremos de vías secundarias en estación de cruce?
Debido a que en esta línea se mejorará el sistema de control del tren y sistema de señalización, ¿se podría no diseñar 2 desvíos de trampa? ¿Se podría diseñar desvíos de trampa de acuerdo con los principios siguientes?
Cuando la pendiente de una bajada fuera del equipamiento de señalización sea mayor o igual a 6‰, en el extremo de vía secundaria (para el estacionamiento) debe diseñar los desvíos trampa; sin embargo, si hay otras vías laterales o ramales, las cuales pueden actuar como desvíos trampa, en este caso, no se requiere diseñar desvíos trampa.
8. En el pliego que se publicó, no se encuentran los anexos técnicos sobre el alcance de los ajustes de estaciones existente y sus requisitos respectivos. ¿Podrían brindar esta información?
9. La longitud efectiva de las vías secundarias de la estación Florida renovada no alcanzan a los 800m de longitud. ¿Se puede diseñarlas según las dimensiones del plano de carpeta E2?
10. ¿Cuál es la pendiente longitudinal de las vías secundarias de estaciones intermedias? ¿Es menor o igual 1.5‰ o menor o igual a 1.0‰?
Si se aplica la pendiente longitudinal mayor, se aumentaría la posibilidad de escape de trenes sin frenos. Esta situación puede suceder en: estaciones intermedias (subida y bajada de pasajeros), carga y descarga de carga transportada, en el armado de los trenes. En los casos anteriores, es posible que el tren no tenga frenos.
11. ¿Cuál es la pendiente longitudinal de vías secundarias de estaciones de cruce? Se recomienda aplicar la pendiente máxima $\leq 6‰$. Cuando la pendiente longitudinal de una estación sea mayor de 1.0‰, entonces no se permite que las estaciones adyacentes tenga la pendiente mayor de 1.0‰. Sucede que cuando el tren está estacionado o en el cruzamiento de trenes en las estaciones, el tren detenido deberá estar en estado de freno, lo cual afectará el efecto de sistema de freno y la seguridad de circulación del tren.
12. La geometría vertical de la vía debe permitir a los trenes, parar y continuar ante aparatos de desvío y señales. Las señales no deben colocarse en las pendientes de más de 7,5‰.
La frase "Las señales no deben colocarse en las pendientes de más de 7,5‰", ¿Quiere decir que la pendiente máxima de la vía secundaria antes del señal es de 7,5‰ y/o que la pendiente máxima desde la señal hasta el aparato de vía exterior de estaciones es de 7,5‰?
13. ¿La circulación en los tramos de vía doble será por la derecha en el sentido ascendente? El dispositivo de señal debe ser colocado en la derecha de la vía, ¿esto es así?

14. ¿La circulación en los tramos de vía única será por izquierda o derecha? El dispositivo de señal se debe ser colocado en la derecha de la vía, ¿esto es así?
15. El ancho entre ejes entre Montevideo- Progreso es de 4m, y el ancho en las estaciones también es de 4m, así que no se puede colocar el dispositivo de señal entre las dos vías. Entonces, el diseño de la vía principal y vía secundaria sólo se requiere para la circulación del tren en un sentido o para la circulación del tren en el sentido reverso?
16. Según los requisitos del punto 8 del anexo B (superestructura de la vía): el riel de la vía principal es de 54E1 (UIC 54), los rieles deben ser rieles continuos soldados a lo largo de la sección de la línea principal y cambio de vía.
La pregunta es: ¿los rieles de las vías secundarias (vías para la llegada y salida de tren) y vías laterales de estaciones deben ser rieles continuos soldados también?
17. ¿Se permite los movimientos de maniobra en la línea principal?
¿Se permite los movimientos de maniobra en la línea principal dentro de las estaciones? (dentro de las estaciones significa dentro del alcance de dispositivo de señalización, movimientos de maniobra dentro de estaciones, es decir, realizar los movimientos de maniobra bajo el control del sistema de señalización en la estación).
Si no se permite los movimientos de maniobra en la línea principal, ¿cómo se deberán realizar los movimientos de maniobra en la nueva conexión para el nuevo puerto Montevideo? ¿Se permite el movimiento de maniobras en la vía principal de la estación Carnelli?
18. En las estaciones por renovar, las vías que no van a ser reutilizadas, ¿tienen que ser desmontadas todas? ¿O solamente se desmontan las vías que no van a ser reutilizadas dentro de la ubicación de la nueva vía, y mantienen lo que está fuera del alcance de la nueva vía. En los pliegos no se encuentra el plano de distribución de vías secundarias de estaciones por renovar.

RESPUESTAS:

- 1 y 2. Ver Anexos E, Q y WebMap link.
3. Ver Anexos A y B (cláusula 4.4 del Anexo A y cláusula 3 del Anexo B). Ver estudios de tráfico del Anexo O3.
4. Ver Anexo B, requisitos 1 al 4. El material rodante a utilizar, así como la composición de los trenes serán regulados por la DNTF.
- 5, 6 y 7 Los desvíos de Cruce (Meeting Stations) figuran en los planos de vía (Track Maps) del proyecto Básico y sus especificaciones técnicas están establecidas los Anexos a las Bases Técnicas.
En los Planos de Vía del Anexo E están indicados también los aparatos de desvío de seguridad (Safety switches) requeridos por el proyecto.
8. Ver Anexo Q y Anexo P5.
9. Ver Planos de Vía del Anexo E. La estación Florida del Km 105 no es una estación de cruce por lo que no es necesario que la longitud libre de la vía secundaria sea de 800 metros. La siguiente Estación de cruce hacia el norte es la Nº 6 (km 109,3) que se encuentra cercana.
- 10 y 11. La pendiente longitudinal máxima de vía está establecida en el Anexo B. En las Estaciones de cruce la pendiente no superará la definida para cada caso en los planos de vía del Anexo E donde las vías secundarias

tienen la misma geometría vertical que en la vía principal, lo que puede ser visto en las Secciones Transversales del Anexo I2. La pendiente máxima del resto de las vías secundarias será para cada caso, la que existe actualmente.

12. Refiere a la pendiente de la vía en la zona previa a la señal donde debe detenerse el tren para permitir que luego de su detención pueda reiniciar la marcha.

13, 14 y 15. El sistema de señalización en la zona de vía doble permitirá la circulación en ambos sentidos (bidireccional) en cada una de las vías.

En vía simple los dispositivos de señal se colocarán, siempre que resulte posible, de forma que el conductor del tren los vea a su derecha.

En la vía doble entre Montevideo y Progreso, las señales correspondientes a la circulación por la vía oeste se colocarán de preferencia sobre el lado oeste de la misma, y las señales correspondientes a la circulación por la vía al este se colocarán de preferencia al este de esta última vía.

En la vía doble entre Sayago y Peñarol, las señales correspondientes a la circulación por la vía norte se colocarán de preferencia sobre el lado norte de la misma, y las señales correspondientes a la circulación por la vía sur se colocarán de preferencia al sur de esta última vía.

Cuando no sea posible seguir estos criterios se plantearán soluciones alternativas.

16. Todas las vías indicadas con trazo negro (New Railway Alignment) en los planos de vía (Track Maps) se construirán con riel continuo soldado de perfil UIC 54 E1 de acuerdo a las especificaciones del Anexo B. El resto de las vías deberán cumplir con lo especificado en el Anexo Q.

17. Ver cláusulas 3.3.26 y 3.3.27 del Anexo M y cláusula 4.4 del Anexo A. Ver Anexo M2.

Las maniobras en vía principal en los patios de maniobra se podrán realizar solamente con permiso de operación local o con señales de maniobra de acuerdo con el Anexo M2.

18. Todas las vías existentes (principal y secundarias) deberán ser desmontadas de acuerdo al Anexo Q, con excepción de las vías secundarias en las estaciones Carnelli, Florida y la vía principal existente en la zona del by pass de Santa Lucía.

En los planos de vía (Track Maps) de las estaciones Carnelli y Florida se indica las vías que deberán ser desmontadas con trazo rojo punteado y en la nueva Terminal de Pasajeros se indica con trazo en color verde las vías que podrán ser rehabilitadas de acuerdo a lo indicado en el Anexo Q. Las vías indicadas con trazo azul deberán ser desmontadas y armadas con material recuperado de acuerdo al Anexo Q.

9) PREGUNTA:

1. ¿Se debe cumplir con las dimensiones del durmiente mencionadas en el pliego? ¿O se permite que el oferente proponga unas mejoras que resulten en dimensiones distintas, pero que se cumplan con los estándares europeos?
2. Según el pliego, la capa de balasto (desde la parte superior del durmiente a la parte superior de capa intermedia) es de 550mm, y no debe haber menos de trescientos (300) mm de balasto bajo el durmiente. Sin embargo, no determina la altura de durmiente en el pliego. Entonces, el espesor de balastos de durmiente no debe ser menos de trescientos (300) mm de balasto bajo el durmiente, ¿La medida de la distancia mínima de 300mm se mide debajo del riel? ¿O se mide en el eje del durmiente?
3. ¿Se podría hacer mejoras de la sección de superestructura de vía descrita en el anexo técnico del pliego? ¿Se puede cambiar la pendiente del talud de hombro de balasto?

4. Según los requisitos del pliego, para este proyecto, no se permite utilizar los rieles desmontados desde la vía existente, sin embargo, ¿se los podría utilizar como contra-riel (guarda rail) en puentes?

RESPUESTA:

1. Ver nota en el Req. 2 de la cláusula 2 del Anexo B.
2. Deberá cumplirse con lo especificado en la cláusula 8 del Anexo B. Ver cláusula 4.7 del Anexo D.
3. Ver nota en el Req. 2 de la cláusula 2 del Anexo B.
4. El destino de los rieles provenientes del desarme de la vía existente está establecido en el Anexo Q.

10) PREGUNTA:

1. ¿Cuál es la cantidad de locomotoras de carga y de pasajeros que requieren colocación de equipamientos de señalización de locomotoras del sistema de control del tren de la presente línea, se tiene que colocar equipamiento?
2. El alcance del presente proyecto no incluye la estación de Paso de los Toros. Sin embargo, el sistema de señalización es un sistema integral, entonces para garantizar la integridad ntos necesarios de señalización en esta estación. Esto es tiene un costo adicional. En este caso, ¿qué solución plantea la administración?
3. ¿El enclavamiento tiene que tomar en cuenta el estado de señalización de paso a nivel (cerrado o abierto)?
4. Según el pliego, el nuevo sistema de señalización tiene que ser compatible con sistema del control de tráfico existente (AUV).
¿Cuáles son los equipamientos principales del sistema AUV, y sus funciones principales?
Si proponemos un nuevo sistema de señalización con interfaces universales que cumple con los estándares internacionales y conexión con otros sistemas y equipamientos, ¿es aceptable?

RESPUESTA:

1. No corresponde equipar locomotoras en esta etapa del proyecto.
2. Ver Requerimiento 2 de la cláusula 16 del Anexo B.
3. Ver Clausulas 11 y 16 del Anexo B. El Anexo M incluye los requerimientos del Sistema de Señalización y del Sistema Centralizado de Control de Tráfico con respecto a los pasos a nivel.
4. Ver Anexo M4 a las Bases Técnicas. Ver Req 2 de la cláusula 2 del Anexo B.

11) PREGUNTA:

Hay cables en muchos lugares bajo la vía actual. Su ubicación exacta es desconocida. Se establecerá un procedimiento para evitar daños o accidentes de terceras partes durante la fase de construcción.

1. Hay otros medios de obtener las informaciones de la ubicación de los cables? Así como las autoridades de electricidad de cada ciudad o pueblo?
2. Puede ofrecer o ayuda los oferentes a conseguir la lista, las especificaciones y ubicaciones de los alambres, cables y tuberías de terceros?

RESPUESTA:

Ver Anexo R. Será responsabilidad del contratista verificar la información del Anexo R con los organismos competentes (UTE, OSE, ANTEL, INTENDENCIAS, etc.).

12) ACLARACIÓN

Se sustituye en la página web del Ferrocarril Central el Anexo M con una nueva versión cuya única diferencia con la original es la corrección del índice.
Se agregan además los Anexos M2 y M3.

13) Pliego de Condiciones Administrativas. Cláusula 24.2.1.

Literal g) Constancia de haber pago a la Administración Contratante, o a quien esta disponga, los costos derivados de los servicios externos contratados para la realización de estudios previos y estructuración técnica del proyecto. El monto de dicho pago no superará en ningún caso la cantidad de U\$S 5.000.000 (dólares estadounidenses cinco millones).

PREGUNTA:

El monto de USD 5.000.000, ¿incluye el IVA y cualquier otros impuestos que corresponda?

RESPUESTA:

Si, el monto indicado incluye todos los impuestos.

14) PREGUNTA:

Bases Técnicas. 1.1. Descripción del objetivo del proyecto Km 8+900 aprox. de línea al Este.Km 8+820

¿Podrían facilitar los datos sobre los puentes y alcantarillas existentes de la línea al Este (línea ferroviaria Minas) y otros ramales ferroviarios?

Tales como el tipo, longitud, luz y vano de los puentes y alcantarillas.

¿Podrían facilitar los datos del puente km 008+390 en Batlle y Ordóñez?

Tales como el tipo, longitud, luz y vano del puente.

RESPUESTA:

En el Anexo O4 (Planos Antiguos de Puentes) se presenta información sobre el puente ferroviario sobre Br. Batlle y Ordóñez (Este).

El resto de las alcantarillas y caños existentes en el tramo Sayago a Peñarol serán reforzados para las condiciones del proyecto.

15) PREGUNTA:

Bases Técnicas. Anexo A Alcance del Proyecto.

4.7 Los límites del área del ferrocarril son 10m en áreas urbanas o 17.8m en áreas rurales (según el Código Rural) desde el límite del área ferroviaria al centro de la vía principal más cercana. El Área Ferroviaria deberá tener un ancho superior a 10 m ó 17,8 m donde la vía este en desmonte, en terraplén, en donde exista la tercera vía de las estaciones de cruce o en las carreteras de mantenimiento que requieren más espacio que el Área Ferroviaria básica.

Las líneas divisorias mostradas en los mapas de la vía, Anexo E2 (Planos de vía), no consideran ninguna de las áreas ferroviarias más extensas existentes, por ejemplo vías cerca de las estaciones existentes o antiguas. El supuesto es que estas áreas ya están en uso ferroviario, y que lo estarán en el futuro también.

El proyecto ferroviario central Montevideo - Paso de los Toros (km0+000-km264+500) incluye la construcción de caminos de mantenimiento y reubicación de carreteras.

¿La Administración contratante se encargará de la expropiación del terreno para estos objetos (las obras mencionadas)? Se solicita confirmar esto.

RESPUESTA:

Ver clausulas 4.7 y 4.8 del Anexo A.

16) PREGUNTA:

Bases Técnicas FC - Anexo B - Especificaciones Técnicas.pdf

8 Superestructura de la Vía
Sección de superestructura de vía principal

Según el pliego, la capa de balasto (desde la parte superior del durmiente a la parte superior de capa intermedia) es de 550mm, y no debe haber menos de trescientos (300) mm de balasto bajo el durmiente. Sin embargo, no determina la altura de durmiente en el pliego. Entonces, el espesor de balastos de durmiente no debe ser menos de trescientos (300) mm de balasto bajo el durmiente, ¿La medida de la distancia mínima de 300mm se mide debajo del riel? ¿O se mide en el eje del durmiente?

RESPUESTA:

Ver respuesta a pregunta 10 de este Comunicado.

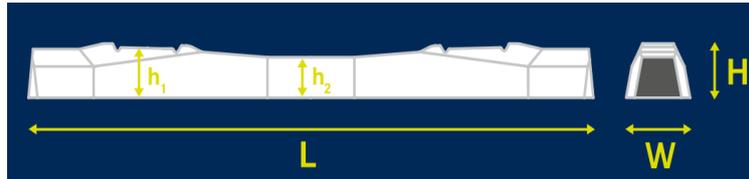
17) PREGUNTA:

8 Superestructura de la Vía

Comentario 1: La Longitud del durmiente será de 2460 - 2650 mm, altura de 190-290 mm y ancho de 200 a 300 mm

En siguiente figura, h_1 , h_2 y H , ¿qué representan?

¿Se debe cumplir con las dimensiones del durmiente mencionadas en el pliego? ¿O se permite que el oferente proponga unas mejoras que resulten en dimensiones distintas, pero que se cumplan con los estándares europeos?



RESPUESTA:

Se sustituye el comentario 1 del requerimiento 6 de la cláusula 8 del Anexo B por el siguiente texto:

Comentario 1: La longitud del durmiente (L) será de 2460mm–2650mm, altura bajo el apoyo del riel (h_1) de 210mm–290mm y ancho (W) de 200mm a 300mm. La altura en el centro del durmiente (h_2) será de 175 mm como mínimo.

Ver nota en el Req.2 de la cláusula 2 del Anexo B.

18) PREGUNTA:

Sistema de Señalización y Sistema de Centro de Control de Tráfico.

Comentario 1: Además, deberá proveerse un sistema que provea un método automático de transición entre el sistema actual de control de trenes de AFE (AUV) y el nuevo sistema de señalización.

Según el pliego, deberá proveerse un sistema que provea un método automático de transición entre el sistema actual de control de trenes de AFE (AUV) y el nuevo sistema de señalización.

¿Cuáles son los equipamientos principales del sistema AUV y sus funciones principales?

RESPUESTA:

Ver respuesta a pregunta 11 de este Comunicado.

19) PREGUNTA:

Bases Técnicas FC - Anexo Q - Desarme y Traslado de Vía y Vías Auxiliares

1.1 Desmontaje de la vía existente

Tabla 1

Los aproximadamente 11 km de la vía del actual trazado entre el inicio del By-Pass en Margat y el final del mismo en la cabecera sur del Puente Santa Lucia no se desarman y quedarán en las condiciones actuales conectados a la vía nueva mediante sendos aparatos de desvío en ambos extremos.

Si este tramo se quedará en las condiciones actuales sin rehabilitar, no se incorpora el sistema de

enclavamiento de señalización, así que los trenes entrarán a este tramo sin indicación de señalización. ¿Se insiste en mantener este estado?

RESPUESTA:

El sistema de señales y el CTC controlarán la entrada y la salida al Tramo antiguo del By Pass de Santa Lucía. El interior de dicho tramo no estará incorporado al nuevo sistema de Señalización.

20) PREGUNTA:

1.1 Desmontaje de la vía existente

1.1 "Desarme de la vía existente, clasificación, traslado y acopio de los materiales (Montevideo - Paso de los Toros)

Se solicita confirmación sobre el punto 1.1 "Desarme de la vía existente, clasificación, traslado y acopio de los materiales (Montevideo - Paso de los Toros)". ¿Este incluye las superestructuras de vías ferroviarias de estaciones existentes?

RESPUESTA:

Ver respuesta a pregunta 8, numeral 18, de este Comunicado.

21) PREGUNTA:

Rehabilitación de las vías secundarias en estaciones.

¿Podrían facilitar la tabla de la superestructura de vía a desmontar y sus parámetros?

¿Solo en las líneas que representa en la línea azul (vía a ser rehabilitada) en el plano E2 se puede utilizar los aparatos de vía, rieles, fijaciones y durmientes usados?

¿Las demás líneas que se representan en color negro (principal y secundarias) tiene que utilizar los materiales nuevos y diseñarlas de acuerdo con lo establecido en el anexo B.?

Se necesita confirmación sobre este punto: ¿Las líneas que se representan en color azul deben ser vía sin junta? ¿Deben ser UIC 50?

¿Cuáles materiales pueden ser reutilizados? ¿Rieles, aparatos de vía, fijaciones, durmientes y balastos?

Falta la lista de superestructura a desmontar. Se precisan los parámetros de la superestructura de vía. En Anexo E2-01, hoja 2, están las líneas azules de la Estación Carnelli solamente.

RESPUESTA:

Ver respuesta a pregunta 8, numerales 16 y 18, de este Comunicado.

Las vías secundarias representadas en los Track Maps del Anexo E con trazo azul se rehabilitarán utilizando materiales recuperados de acuerdo a lo indicado en el Anexo Q.

22) PREGUNTA:

Anexo E-Maps

E2- Track Maps

La información de distribución de líneas ferroviarias y estructuras de estación no está completa. No está claro el alcance de demolición de rieles y estructuras (andenes existentes) en las estaciones. Sólo en algunos mapas de estaciones se indica cuales vías serán desmontadas (en representación con línea roja punteada). Se precisa aclaración del alcance del desmontaje de vías ferroviarias en las estaciones. ¿Se desmontan las vías que no van a ser reutilizadas dentro de la ubicación de la nueva vía y mantienen lo que está fuera del área de la nueva vía?
¿Podrían facilitar planos de estaciones existentes?

RESPUESTA:

Ver respuesta a pregunta 8, numeral 18, de este Comunicado.

23) PREGUNTA:

Anexo G List of Objects

G2 List of Bridges, List_of_Bridges_20171215

La construcción en trinchera bajo el "puente carretero KM003+170(cruce a desnivel)" afectará la fundación del mismo, ¿podrían facilitar las características fundamentales del dicho puente, tales como el tipo de fundación y profundidad, etc.)

RESPUESTA:

Ver Anexo O4

24) PREGUNTA:

Anexo J Bridge Design

En la carpeta J BRIDGE DESIGN, no se encuentran las dimensiones de los elementos diagonales y apoyos de las vigas del puente metálico existente a reforzar, sin estos datos, no se podrán realizar los cálculos de vigas. Se solicita los mismos.

No se encuentran los datos sobre el mantenimiento de los puentes existentes de esta vía en el pliego, ¿Podrían facilitar estos datos? Se quiere conocer el estado actual de los puentes existentes a reforzar.

En el pliego no hay datos de diseño de los pasajes superiores y puentes peatonales existentes a lo largo de toda la vía, ¿podrían facilitar estos datos?

RESPUESTA:

Ver respuesta a pregunta 7 de este Comunicado.

25) PREGUNTA:

Suministro de energía eléctrica en la zona de influencia del proyecto: ¿Podrían facilitar el tiempo promedio de corte de electricidad de la red eléctrica de UTE?

RESPUESTA:

No se dispone de datos. Si el interesado lo considera pertinente puede realizar la consulta a UTE.

26) PREGUNTA:

Anexo P Obras adicionales

"La adecuación de estaciones incluye:

- 1) camino accesible al andén, escaleras, puente peatonal, etc.
- 2) pavimento de andén, barandas, muro de andén, refugio de techo, banco, etc.
- 3) sistema integral y sistema informático relacionado con el andén (tales como la iluminación, recolección de datos, etc.).
- 4) señales ferroviarios del andén, etc.

Otras obras, tales como terraplén, superestructura de vía, drenajes en estas estaciones se incluyen en el contrato PPP.

Se solicita confirmar que se incluye en el contrato PPP (otras obras) y que los puntos 1 a 4 se incluye en el contrato de Obras Adicionales."

RESPUESTA:

Los puntos 1 a 4 están incluidos en el Contrato de Obras adicionales.

27) PREGUNTA:

Equipamiento de señalización en locomotoras

¿Cuál es la cantidad de locomotoras de carga y de pasajeros que requieren colocación de equipamientos de señalización de locomotoras?

¿Las locomotoras cumplen los requisitos para instalar los dispositivos a bordo del tren necesarios para el sistema de control E1, E2?

¿Podrían facilitar las características de tren de pasajero y carga, tales como el peso y carga del tren?

Se necesitan los datos mencionados para calcular la curva que contienen las velocidades máximas de cada punto a efecto de controlar la velocidad del tren."

El alcance del presente proyecto no incluye la estación de 19 de Diciembre, Santa Lucía, Paso de los Toros. Estas 3 estaciones, ¿mantienen el sistema de señalización existente?

RESPUESTA:

Ver respuesta a pregunta 8 numeral 4 de este Comunicado.

Las Estaciones Santa Lucía y Paso de los Toros, y la parada 19 de diciembre mantienen el sistema de Señalización existente.

28) PREGUNTA:

¿Se incorporará el estado de señalización (cerrado o abierto) de paso a nivel de sección al enclavamiento?

RESPUESTA:

Ver respuesta a pregunta 10, numeral 3, de este Comunicado.

- 29)** En el punto 5.7.5 del Anexo A se menciona la existencia de cámaras; “Las cámaras de control, para controlar el estado del material rodante, se acordaran en la fase de diseño base recibido.
Solicitamos que se aporte alguna información con el fin de poder prever el coste o se especifique si será objeto de un importe a añadir.-

RESPUESTA:

Ver Anexo M5.

ANEXO – Resolución del Poder Ejecutivo N° 1243/017

E/ 889



República Oriental del Uruguay
Ministerio de Economía y Finanzas

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS

Montevideo, 28 DIC 2017

2017/05/001/60/231

VISTO: lo dispuesto por la Ley N° 18.786 de 19 de julio de 2011, y por el Decreto N° 45/013 de 6 de febrero de 2013.

RESULTANDO: I) que la Ley citada regula el régimen de los Contratos de Participación Público - Privada.

II) que el Decreto N° 45/013 de 6 de febrero de 2013, establece que los proyectos amparados en la mencionada Ley, acceden a los beneficios fiscales previstos en la Ley N° 16.906 de 7 de enero de 1998, siempre que se cuente con asesoramiento previo de la Comisión de Aplicación (COMAP), y que se hayan previsto en el pliego de condiciones de la licitación correspondiente.

CONSIDERANDO: que resulta conveniente otorgar al Proyecto "Ferrocarril Central", por la actividad de construcción, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria del tramo Puerto de Montevideo - Estación Paso de los Toros, aquellos beneficios tributarios que coadyuven a su realización, en mérito a su importancia para el mejoramiento del sistema ferroviario.

ATENTO: a lo dispuesto por la Ley N° 18.786 de 19 de julio de 2011, y por el Decreto N° 45/013 de 6 de febrero de 2013, así como a las facultades otorgadas al Poder Ejecutivo por la Ley N° 16.906 de 7 de enero de 1998, y a que se cuenta con el dictamen favorable de la Comisión de Aplicación,

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

RESUELVE:

PC/A-DG

1º) Declárase promovida de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 11 de la Ley N° 16.906 de 7 de enero de 1998, la actividad de construcción, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria del tramo Puerto de Montevideo - Estación Paso de los Toros, en el marco del Proyecto "Ferrocarril Central" a ejecutarse a través de un Contrato de Participación Público- Privada.

2º) Exonérase de todo recargo, incluso el mínimo, del Impuesto Aduanero Único a la Importación, de la Tasa de Movilización de Bultos, de la Tasa Consular y, en general, de todo tributo de importación o aplicable en ocasión de la misma, incluyendo el Impuesto al Valor Agregado, a la importación de equipos, máquinas y materiales destinados a integrar el costo de la inversión promovida, importados directamente por la entidad que desarrolle la actividad mencionada en el numeral 1º, siempre que hayan sido declarados no competitivos con la industria nacional.

3º) Otórgase a la entidad que desarrolle la actividad mencionada en el numeral 1º, un crédito por el Impuesto al Valor Agregado incluido en las adquisiciones de equipos, máquinas, materiales y servicios destinados a integrar el costo de la inversión promovida. Dicho crédito será materializado mediante certificados de crédito en el régimen correspondiente a los exportadores, en las condiciones que determine la Dirección General Impositiva.

Se consideran comprendidos dentro de los servicios a que refiere el inciso anterior, los financieros, de garantías y de seguros.

4º) La entidad que desarrolle la actividad mencionada en el numeral 1º, incluirá en las facturas correspondientes a los Contratos de Participación Público-Privada el Impuesto al Valor Agregado, el que será devuelto al adquirente mediante certificados de crédito según el procedimiento correspondiente a los exportadores, en las condiciones que determine la Dirección General Impositiva.

A los solos efectos de lo dispuesto en el presente numeral, no será de aplicación la retención establecida en el artículo 2º del Decreto Nº 528/003 de 23 de diciembre de 2003.

5º) Exonérase a la entidad que desarrolle la actividad mencionada en el numeral 1º, del Impuesto al Patrimonio por los bienes intangibles y del activo fijo destinados a la actividad que se declara promovida, durante el período de vigencia del contrato. Los bienes objeto de la exención se considerarán activos gravados a los efectos del cálculo del pasivo computable para la determinación del patrimonio gravado.

6º) La entidad titular de la actividad mencionada en el numeral 1º, deberá presentar ante la Comisión de Aplicación creada por el artículo 12 de la Ley Nº 16.906 de 7 de enero de 1998, un detalle de las inversiones a efectos de establecer los bienes y servicios comprendidos en los beneficios dispuestos

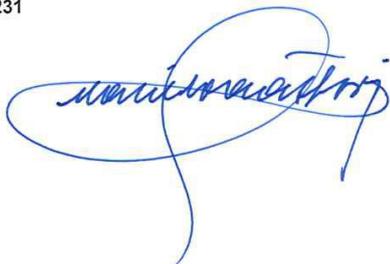


República Oriental del Uruguay
Ministerio de Economía y Finanzas

en la presente resolución. A estos efectos, dicha Comisión emitirá una resolución con las inversiones promovidas.

7º) Comuníquese, notifíquese y archívese.

2017/05/001/60/231



D. TABARÉ VÁZQUEZ
Presidente de la República
Período 2015 - 2020