



Montevideo, 23 de marzo de 2018

Licitación Pública Internacional 35/2017

Proyecto Ferrocarril Central

COMUNICADO N°06

1) PREGUNTA:

Anexo C. Estándares de Mantenimiento.

1.1. En la página 43 de Anexo C Estándares de Mantenimiento se indica:

7.2 Depósitos y Talleres

El Administrador de Infraestructura garantizará lugar para suficientes depósitos y talleres a lo largo de la línea de la vía ferroviaria para el uso del contratista de ferrocarril. Cada taller o depósito deberá contar con un equipo de mantenimiento en el sitio formado por personal calificado.

Las áreas de depósito y talleres de mantenimiento propuestos se muestran en lista y cuadro (Figura 15):

Sayago

Santa Lucía/25 de Agosto

Florida

Durazno

Consulta:

¿Cuántos patios y talleres para mantenimiento existen y cuantos serán los nuevos?

Se solicita información más detallada y precisa sobre el alcance de las obras relativas a Depósitos y Talleres, dado que en el Anexo A Alcance del Proyecto Ferroviario no hay referencia a ellos.

1.2. En el Apartado 2 Gestión de la Infraestructura, no se encuentra en la documentación facilitada lo correspondiente a la Declaración de Red en el Apéndice A. ¿A qué se refiere?

1.3. En el Apartado 3 se indica "Monitoreo automático significa que el régimen de vigilancia puesto en marcha por los administradores de las infraestructuras o las entidades responsables del mantenimiento para controlar que el sistema de gestión, esté correctamente aplicado y sea eficaz". ¿Quiénes son las entidades responsables del mantenimiento?

1.4. En el Apartado 3.3 Gestión Ambiental se indica que el Administrador y el Contratista deberán desarrollar e implementar un sistema de gestión ambiental, dado que no son el mismo agente, ¿Quién es el encargado de la gestión ambiental?

1.5. En el Apartado 4.1 se indica dentro de mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, el mantenimiento de los sistemas de servicios públicos. ¿A qué se está refiriendo?

1.6. En el apartado 4 Alcance del Mantenimiento se indica “El alcance de mantenimiento incluye el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y el mantenimiento del materia rodante perteneciente o a disposición del contratista” ¿A qué material rodante se está refiriendo?

1.7. En el Apartado 4.1.1 Tareas de Mantenimiento, se indica el mantenimiento de equipos de estación, ¿A qué se está refiriendo dado que el mantenimiento de las estaciones están fuera del alcance del proyecto?

1.8. En el Apartado 4.1.1 Tareas de Mantenimiento, los apeaderos/passenger stops que se mencionan en el Anexo G “Lista de Objetos”, ¿Están dentro del alcance del mantenimiento?

1.9. En el Apartado 4.1.1 Tareas de Mantenimiento ¿A qué se refieren con el término puntos fijos? ¿Cuáles son?

1.10. En el Apartado 4.1.1 Tareas de Mantenimiento ¿Cuántos y dónde están definidos los aparatos de dilatación del riel continuo soldado, RCS?

1.11. En referencia a los descarriladores, mencionados en el Apartado 4.1.1 Tareas de Mantenimiento, Sistema de señalización, página 12, del Anexo C, a los efectos de previsión de recursos y logística de mantenimiento, si se presenta un descarrilamiento por activación de los descarriladores. ¿Cuál es el alcance de mantenimiento con respecto al material rodante?

1.12. En el Apartado 4.2 Mantenimiento del Materia Rodante, ¿Está dentro del alcance del presente contrato el Mantenimiento del MR? ¿Este punto es a modo informativo u obliga al Contratista al mantenimiento del MR?

1.13. En el Apartado 5.4 se indica que el sistema de gestión de mantenimiento debe cumplir interfaces a otros sistemas como gestión de desviación, herramientas de programación y material de sistema ERP. ¿Nos pueden indicar mayor información sobre los mismos?

1.14. En el Apartado 5.6.1 se indica que el contratista es responsable de “Organizar el tráfico de automóviles a una ruta alternativa”. La gestión del tráfico rodado está fuera del alcance del contrato, entonces no entendemos que el contratista tenga que ser responsable del ello. ¿Podría indicarnos a qué se refiere?

1.15. En el Apartado 7.2 Depósitos y Talleres, el Administrador proporciona lugar suficiente para depósitos, necesitamos que se nos especifique concretamente la localización de los terrenos, si existen o no depósitos existentes y si van a ser utilizadas solo por el Contratista o también como bases para los distintos operadores ferroviarios.

1.16. En el caso de una reposición de repuestos por falla para la vía secundaria, ¿el contratista debe prever la adquisición de rieles nuevos u otro material o se puede disponer, con la debida autorización, de lo extraído de la vía principal?

RESPUESTA:

1.1. El Oferente deberá estimar las necesidades de mantenimiento (incluidos depósitos, talleres, etc.) e incluirlas en su oferta. Ver respuesta a pregunta 35.9 del Comunicado 5.



- 1.2. Ver respuesta a la pregunta 4 del Comunicado 5.
- 1.3. La empresa Contratista será responsable del mantenimiento objeto de este Contrato.
- 1.4. La empresa Contratista será la encargada de la gestión ambiental en todo lo relacionado con este Contrato.
- 1.5. Ver aclaración 63 del Comunicado 5 que modifica el apartado 4.1 del Anexo C.
- 1.6. Refiere a todo el material rodante que pertenezca o esté a disposición de Contratista (zorras, vehículos de medición, maquinaria para construcción y mantenimiento de vía, locomotoras, vagones tolva, etc.).
- 1.7. El mantenimiento de todas las obras e instalaciones incluidas en el contrato de Participación Público Privada (PPP) está incluido dentro del alcance del proyecto de acuerdo a lo establecido en las Bases Técnicas y sus Anexos.
El mantenimiento de las obras adicionales del Anexo P es responsabilidad del Contratista solamente hasta la recepción definitiva de las obras.
Todos los equipos e instalaciones en las estaciones que se hayan instalado o construido mediante el contrato de Participación Público Privada (PPP) deberán ser mantenidos durante la Fase de Mantenimiento del contrato (vías, señalización, etc.)
- 1.8. El mantenimiento de las obras adicionales del Anexo P es responsabilidad del Contratista solamente hasta la recepción definitiva de las obras.
- 1.9. Los puntos fijos son los puntos (mojones) de referencia geodésica.
Ver aclaración 3 del Comunicado 5.
- 1.10. Ver Requerimiento 3 de la cláusula 8 del Anexo B de las Bases Técnicas. La necesidad y ubicación dispositivos de dilatación surgirá del diseño del Oferente. Si el diseño los incluye deberán ser mantenidos durante la fase de mantenimiento del proyecto.
- 1.11. Ver cláusula 4 del Anexo C y cláusula 3.2 de las Bases Técnicas.
- 1.12. Ver cláusula 4 del Anexo C de las Bases Técnicas.
- 1.13. Esos sistemas son los requisitos para llevar a cabo procesos ferroviarios de mantenimiento eficientes. El administrador de infraestructuras ferroviarias también tendrá sistemas para estas actividades y las interfaces con los sistemas del Contratista serán a cargo de este último y se deben convenir antes del inicio de la fase de mantenimiento.
Gestión de desviación: gestión de desviación se relaciona con gestión del riesgo del sistema ferroviario. El Contratista debe tener un sistema para poder supervisar, recoger, desarrollar y reportar las desviaciones de calidad y seguridad.
Herramientas de programación: están relacionadas con la planificación correcta del mantenimiento. El contratista debe tener un sistema para poder planificar y llevar a cabo un mantenimiento eficiente con los recursos correctos en los plazos acordados por el centro de Control de Tráfico.
ERP: sistemas materiales ERP (Enterprise resource planning) se relaciona con la gestión de procesos y materiales, principalmente en tiempo real y apoyado por software y tecnología. El Contratista debe tener información actualizada sobre repuestos y materiales para evitar perturbaciones excesivas causadas por fallas en dispositivos o en la vía.
- 1.14. En los accidentes en pasos a nivel será responsabilidad del contratista la organización del tráfico por rutas alternativas mientras que las autoridades de tránsito locales o nacionales (inspectores de tránsito municipales o policía nacional de tránsito) no se hagan cargo del control del tránsito por calles y carreteras en la zona del accidente. Las condiciones de esta intervención deberán estar contenidas en el Protocolo de gestión de incidentes y eventos definido en el numeral 3.2 de las Bases Técnicas (Indicador 2: respuesta ante incidentes y eventos).
- 1.15. Ver respuestas a preguntas 1.1 de este Comunicado y 35.9 del Comunicado 5.
- 1.16. El Contratista podrá disponer para el mantenimiento de las vías secundarias indicadas con trazo azul y verde en los planos de vía hasta 2000 metros de rieles, 2000 durmientes de madera

y 8000 tirafondos recuperados del desarme de la vía. Estos materiales serán seleccionados y se acopiarán de acuerdo a lo que disponga el Supervisor del Contrato.

2) PREGUNTA:

Anexo M Sistemas de Señalización.

2.1. Página 7 del Anexo M punto 1.8 y página 20 punto 2.3.11.

Se requiere un sistema de control automático del tren (ATP) (ETCS Nivel 1 como mínimo; para ello es necesario conocer la cantidad de trenes o locomotoras del cual dispone el administrador para estimar la cantidad de equipos embarcados y elementos asociados

¿Favor indicar la cantidad de trenes o locomotoras que dispone el administrador?

2.2. En el Apartado 3, para la integración del Sistema de Señalización y Centro de Control de Tráfico es importante para el contratista disponer de la información suficiente referida al material rodante que circulará por la vía.

2.3. En el Apartado 3.3.2, se indican los requerimientos que tiene que tener el Centro de Control de Tráfico - Montevideo. Se necesita conocer la localización exacta y los requerimientos de diseño para el centro de control al ser operado por personal de la Administración o del Operador Ferroviario.

2.4. En el Anexo M2 se indica la señalización de las vías hacia la zona de Peñarol, de aproximadamente unos 9 km, a modo de vía secundaria. Dado que esto varía la idea inicial establecido en las versiones iniciales del pliego, y no encontrándose en el listado del Anexo Q de vías secundarias a mantener, entendemos que afectos del mantenimiento queda fuera de nuestro alcance.

RESPUESTA:

2.1. Ver respuesta a pregunta 10 del Comunicado 3.

El Contratista deberá proveer la infraestructura de vía necesaria para un sistema ETCS Nivel 1, como mínimo, capaz de interactuar con sistemas ATP de abordaje ETCS nivel 1.

2.2. Para esta integración es suficiente la información brindada en Anexo M – Sistema de Señalización y CTC, secciones 2.1 y 3.

Ver respuesta a Consulta 8 numeral 4 del Comunicado 3.

2.3. Ver Anexo M – Sistema de Señalización y CTC, Sección 2, subsección 2.3. Ver también Anexo M – Sistema de Señalización y CTC, Sección 3.

2.4. La afirmación contenida en la consulta no es correcta.

En el Plano de vía (Track map 8+136 - 10+310 Peñarol connection) se indica con trazo negro las vías y aparatos de cambio de vía que deben construirse de acuerdo al Anexo B y con trazo azul aquellas vías y aparatos de cambio de vía que deben construirse de acuerdo al Anexo Q. El pre diseño planialtimétrico de este tramo corresponde al oferente.

Todas estas vías deberán mantenerse durante la fase de mantenimiento del contrato.

3) PREGUNTA:

Anexo Q. Desarme y traslado de vía y vías auxiliares.

3.1. En el Apartado 2.1 se indica que las vías de Nueva Terminal deben ser mantenidas durante el plazo del contrato, ¿se entiende que es la fase de mantenimiento del contrato PPP y en el contrato de mantenimiento posterior?

3.2. En el Apartado 2.1 se indica que el alcance incluye el "contrato del suministro de energía". ¿A qué se está refiriendo? ¿Podrían aclararnos este punto?

RESPUESTAS:

3.1. Todas las vías de la Nueva Terminal indicadas en los planos de vía deberán ser rehabilitadas y luego mantenidas durante la fase de mantenimiento del contrato PPP de acuerdo a las Bases Técnicas y sus Anexos.

En el objeto del contrato de mantenimiento posterior se encuentran incluidas todas las vías e instalaciones que se incluyeron en el objeto del contrato PPP.

3.2. Se entiende que la consulta se refiere al numeral 2.1 del Anexo M.

Ver respuesta a pregunta 36.2 del Comunicado 5.

4) PREGUNTA:

4.1. ¿Cuáles son las garantías de pago que ofrecerá el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para asegurar el cumplimiento de las obligaciones devengadas de la referida obra?

a) ¿Se incluirá dentro del presupuesto anual del Estado?

b) ¿De dónde provienen los recursos suficientes para hacer frente a las obligaciones?

4.2. Teniendo en cuenta la última Ley aprobada N° 19.535, consulta si eventualmente el Poder Ejecutivo va a hacer uso de las potestades de la misma, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15.

RESPUESTA:

4.1. Los Pagos por Disponibilidad serán incluidos en los Presupuestos Nacionales durante toda la vida de Contrato, suponiendo un compromiso de pago por parte de la Administración. Asimismo, en cumplimiento con la Ley se informará anualmente a la Asamblea General, en ocasión de cada Ley de Rendición de Cuentas, la evolución de los pasivos derivados de estos contratos.

4.2. Ver cláusula 3 del Pliego de Condiciones Administrativas.

5) ACLARACIÓN:

Donde dice:

“La oferta debe incluir, como integrante del oferente o como subcontratista que declare por escrito estar de acuerdo en participar de la oferta, una empresa que acredite su solvencia técnica en mantenimiento de acuerdo con lo siguiente:

Ser contratista o tener como mínimo 25% del capital accionario de una sociedad que sea contratista de al menos un contrato que tuviera entre sus objetivos el mantenimiento de infraestructura ferroviaria, mayor a 200 km de vía simple, y que dicho contrato sea por al menos cinco (5) años. Uno de los años de vigencia de este contrato deberá haberse ejecutado en los últimos cinco (5) años.”

Debe decir:

“La oferta debe incluir, como integrante del oferente o como subcontratista que declare por escrito estar de acuerdo en participar de la oferta, una empresa que acredite su solvencia técnica en mantenimiento de acuerdo con lo siguiente:

- A) Ser contratista o tener como mínimo 25% del capital accionario de una sociedad que sea contratista de al menos un contrato que tuviera entre sus objetivos el mantenimiento de infraestructura ferroviaria, mayor a 200 km de vía simple, y que dicho contrato sea por al menos cinco (5) años. Uno de los años de vigencia de este contrato deberá haberse ejecutado en los últimos cinco (5) años.

Para acreditar la experiencia en mantenimiento será válida la presentación de contratos con una vigencia menor a 5 años, y que hayan sido renovados en las mismas condiciones, y que con dichas renovaciones acumulen un total mínimo de 5 años.

o

- B) Ser contratista o tener como mínimo 25% del capital accionario de una sociedad que acredite poseer experiencia en mantenimiento por al menos 400 km de vía simple. Esto podrá ser acreditado por uno o más contratos, con un máximo de 3 contratos, cada uno de ellos por al menos cinco (5) años. Uno de los años de vigencia de cada contrato deberá haberse ejecutado en los últimos cinco (5) años.

Para acreditar la experiencia en mantenimiento será válida la presentación de contratos con una vigencia menor a 5 años y que hayan sido renovados en las mismas condiciones, y que con dichas renovaciones acumulen un total mínimo de 5 años.

6) PREGUNTA:

Mantenimiento de 5 años por 200 km (experiencia)

En el Pliego de Condiciones Administrativas, punto 18.3, sobre la Experiencia del Oferente, se establece que debe “Ser contratista o tener como mínimo 25% del capital accionario de una sociedad que sea contratista de al menos un contrato que tuviera entre sus objetivos el mantenimiento de infraestructura ferroviaria, mayor a 200 km de vía simple, y que dicho contrato sea por al menos cinco (5) años. Uno de los años de vigencia de este contrato deberá haberse ejecutado en los últimos cinco (5) años.”



Se pregunta si es válido para cumplir, el caso de una empresa que sea contratista de varios contratos de mantenimiento que sumen entre sí 200 km o más, y que dichos contratos sean para esos mismos tramos, anuales o de varios años, sin interrupciones por lo menos durante 5 años.

RESPUESTA:

Ver aclaración 5 de este Comunicado.

7) ACLARACIÓN:

Modificación en el Anexo O

Con respecto a los apartados existentes, se producen las siguientes modificaciones:

En el Anexo O2 30 Investigaciones Estudios de Puentes

Se agregan los siguientes archivos:

- A_Pintado_steeltests_20180319.pdf
- Rio_Negro_steeltests_20180319
- Rio_Yi_steeltests_20180319

En el Anexo O3 Estudios

El archivo MTOP - Railroad Quarries.pdf, se mueve de la carpeta **Anexo O3 Estudios** a la carpeta **Anexo O2 60 Investigaciones Estudios de Canteras**.

8) ACLARACIÓN:

Modificación en el Anexo R

Se agregan los siguientes archivos indicando las interferencias de los tendidos de cable y líneas de UTE.

- Intersección Cable BT 230V 400V
- Intersección Cable BT Desuso
- Intersección Cable MT 6kv 15kv
- Intersección Cable MT 30kv
- Intersección Cable MT Desuso
- Intersección Fibra Óptica
- Intersección Línea BT 230V 400V
- Intersección Línea MT 6kV 15kV
- Intersección Línea MT 30kv
- Intersección Tramo Aéreo AT 150kV
- Intersección Tramo Aéreo AT 500kV



- Intersección Tramo Subt AT 150kV

Cuando se informe la existencia de cables se deberá realizar cateos correspondientes para detectar la instalación que interfiere con las obras. Los archivos están separados por clase de tensión que implican el mismo tipo de obra, por ejemplo, los cables de 6 kV y 15 kV, están juntos porque se usan el mismo cable y el mismo diseño constructivo, en cambio los cables de 30 kV están en otro kmz.

Se indican también los cables en desuso, a los efectos que al trabajar igual se tienen que identificar y comprobar su estado de fuera de servicio.

En los casos de cables subterráneos, se deberá catear la profundidad a la que están enterrados, y antes que se realicen los trabajos de relleno y compactación para la vía del tren, se deberá asegurar su integridad mediante el entubado (medias cañas) y por medio de macizo de hormigón dejando ductos libres de PVC de reserva.

Por norma de diseño, la profundidad de los cables en cruces con la vía férrea debe ser de 1.2 metros respecto la vía y 20 cm por debajo de la cuneta (4.2.3.1.4 de la Norma de Diseño de Instalaciones de Distribución), para Baja y Media Tensión. En caso de detectarse algún caso fuera de lo establecido se deberá realizar las obras correspondientes para solucionarlo.

La información enviada no exime a la empresa de cumplir con los procedimientos establecidos antes de realizar las obras, deberá consultar a UTE, la posibilidad de existencia de tendido de cables o líneas ya sea por actualización de la información, datos no relevados o confirmación de la misma.