

## CIRCULAR N° 8

**Ref.: LICITACION PÚBLICA NACIONAL E INTERNACIONAL CON FINANCIAMIENTO PARA LA CONTRATACIÓN DE LA OBRA INTEGRAL DE INFRAESTRUCTURA DE VÍAS, OBRA CIVIL, SEÑALAMIENTO, COMUNICACIONES Y PROVISIÓN DE MATERIAL RODANTE, PARA LA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE UN TREN DE ALTA PRESTACIÓN, EN EL CORREDOR BUENOS AIRES – MENDOZA, CORRESPONDIENTE A LA LÍNEA DEL FERROCARRIL GENERAL SAN MARTÍN  
RESOLUCIÓN S.T. N° 514/2008**

BUENOS AIRES, 7 de octubre de 2008

Se informa a los adquirentes de los pliegos de licitación mencionados en la referencia que de acuerdo a lo especificado en el Artículo N° 11 del PBC, se emiten las siguientes aclaraciones de oficio:

### ACLARACION N° 1

Con relación al Artículo 30 del PCP, se informa a los OFERENTES PRECALIFICADOS en la presente Licitación, que a los efectos de la precalificación del Sobre N° 2, la PROPUESTA TÉCNICA deberá alcanzar un puntaje mínimo de SETENTA (70) puntos de conformidad a los parámetros establecidos en el Anexo I comunicado por Circular N° 6 de fecha 27 de Agosto de 2008.

### ACLARACION N° 2

La AUTORIDAD de APLICACIÓN informa mediante Circular el tiempo máximo de recorrido de la marcha base.

2.1. A los efectos previstos por el Artículo 2.1 del PET, se informa a los OFERENTES PRECALIFICADOS en la presente Licitación, lo siguiente:

Marcha Base: Tiempos.

Recorrido Total: 9 hs 10 min

Marcha Comercial: Tiempos.

Tren Expreso: 10 hs 30 min

Tren Rápido o Semiexpreso: 11 hs 30 min

Tren Regular de Recorrido Parcial: 5 hs 30 min

Se evaluará positivamente la obtención, por parte de los OFERENTES PRECALIFICADOS, de tiempos menores a los indicados precedentemente.

2.2. A los efectos previstos por el Artículo 12.1.3 del PET, se formula la siguiente aclaración:

Marcha base: Se define como marcha base al diagrama de velocidad modelizado para el material rodante propuesto, con una potencia 100%, y 160 km/h de velocidad límite, tomando sólo la relación de esta potencia

(esfuerzo tractivo) y las limitaciones dadas por las resistencias propias del tren rodante, los límites de infraestructura y las resistencias externas (perfil geométrico - planialtimétricas – de la vía, velocidades de paso sobre agujas, radios de curva, peraltes e insuficiencias de peraltes permitidos, aerodinámicas – etc.). Para la definición de la marcha base deberán tomarse los valores característicos de los puntos singulares para la circulación en cada sentido, sin tener en cuenta paradas de ningún tipo (comerciales – técnico-operativas), ni límites impuestos por regulaciones especiales, siendo los tiempos netos de circulación.

Marcha tipo: En un Diagrama de velocidad modelizado para potencia “100%, y 160 km/h de velocidad límite”, es la resultante de considerar restricciones (límites) adicionales a aquéllos que se verifican en la marcha base, como son los determinados por condiciones reglamentarias (paradas intermedias, precauciones permanentes – zonas con restricción urbana, etc.). Los tiempos resultantes, son los correspondientes a la “marcha base” afectados por aceleraciones y frenados. Se utilizan los mismos criterios de simulación, pero con nuevas restricciones que condicionan la marcha libre del tren.

Marcha comercial: Es la resultante de la “marcha tipo” afectada a los tiempos de las paradas impuestas por servicios técnico-operativos (vg. cruces vs. diagramación) y/o comerciales. Los tiempos resultantes, por lo tanto, son los provenientes de sumar a los tiempos de marcha tipo, los adicionales. Como itinerario final se considera a efectos de previsión de recuperos en marchas degradadas, un tiempo incrementado en un DOCE POR CIENTO (12%), compatible con limitaciones de potencia y velocidad que pudieran presentarse.