



CIRCULAR Nº 9

REF: LICITACION PÚBLICA NACIONAL E INTERNACIONAL PARA LA CONTRATACIÓN DEL PROYECTO DE INGENIERÍA, PROYECTO EJECUTIVO Y EJECUCIÓN DE LA OBRA CON FINANCIAMIENTO DEL SOTERRAMIENTO DEL CORREDOR FERROVIARIO EN EL TRAMO CABALLITO-MORENO. Resolución S.T. Nº 82 de fecha 21 de febrero de 2006

Se informa a los OFERENTES PRECALIFICADOS de la licitación mencionada en la referencia, las siguientes aclaraciones de oficio, sin consulta, de acuerdo a lo especificado en el artículo 3.2. del PCP:

ACLARACION Nº 1:

En el punto 1 del PET de Especificación Técnica Señalización y Sistemas de Seguridad dice:

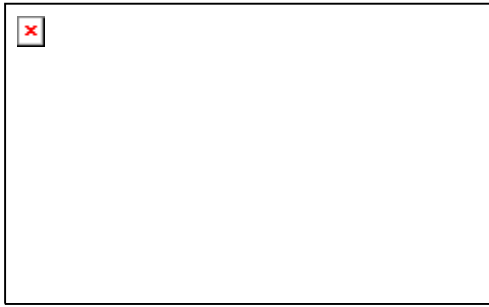
"El alcance de este CTC comprende el telecomando y la telesupervisión de las siguientes cabinas de señales:

- *Once*
- *Caballito*
- *Liniers*
- *Ciudadela*
- *Ramos Mejía*
- *Haedo*
- *Castelar*
- *Ituzaingó*
- *Merlo*
- *Paso del Rey*
- *Moreno"*

Se reemplaza por el siguiente:

"El alcance de este CTC comprende el telecomando y la telesupervisión de las cabinas de señales, las cuales deberán contar con capacidad de mando local, y cuya ubicación dependerá del plan de vías presentado por el OFERENTE"

ACLARACION Nº 2:



En el punto 1 del PET de Especificación Técnica Estaciones se incorpora lo siguiente:

“Longitud de andenes: 220 mts. para formaciones de trenes de NUEVE (9) coches”

ACLARACION Nº 3:

En el punto 3.3.2. la Etapa 2, del Pliego de Especificaciones Técnicas. Condiciones Generales se incorporar lo siguiente:

“ En esta Etapa se debe contemplar la previsión de un segundo túnel que contenga una tercera vía electrificada, banalizada para la operación ferroviaria, con las vinculaciones pertinentes al túnel principal. Esta previsión no implica cotización alguna en el actual proceso licitatorio, ni diseño de anteproyecto. El COMITENTE desarrollará conjuntamente con el CONTRATISTA y en coincidencia con la construcción de la Etapa 2, estudios de evaluación sobre la factibilidad técnico-económica del segundo túnel”

ACLARACION Nº 4:

Se deja sin efecto lo mencionado en el punto 3.3.1 párrafo DECIMO referido al “...remolque de formaciones con tracción diesel...”.

En el punto 3.3.1 del pliego de Especificaciones Técnicas Condiciones Generales referido a los Talleres Ferroviarios se incorpora lo siguiente:

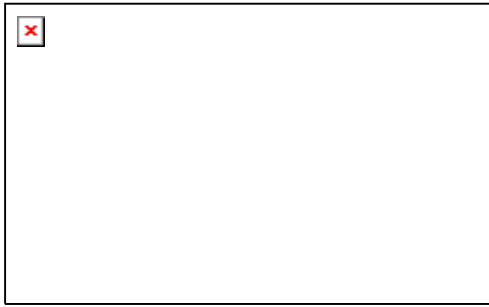
“Deberá electrificarse el tramo Moreno-Francisco Alvarez con un tercer riel de 815 V de cc (corriente continua) para hacer circular los trenes vacíos que ingresarán desde la Estación Moreno para ser reparados en el nuevo taller en esa localidad, no significando esto, la continuidad del servicio electrificado cuya terminal continua siendo Moreno”.

Lo anteriormente expuesto implica prever en esta etapa la continuidad de los pasos a nivel que sean afectados por la rampa de salida de la estación Moreno.

ACLARACION Nº 5:

En el punto 3.3.2 Etapa 2

“Se debe dejar prevista en el momento de la construcción del Túnel principal entre Ciudadela y Castelar la conexión al mismo del Ramal Haedo – Temperley/Jose Marmol de manera tal que pueda empalmarse con la línea ya soterrada Caballito-Moreno”.



En el punto 3.3.3 Etapa 3

“Se debe dejar prevista en el momento de la construcción del Túnel principal entre Castelar y Moreno la conexión al mismo del Ramal Merlo – Lobos de manera tal que pueda empalmarse con la línea ya soterrada Caballito-Moreno”.

ACLARACION Nº 6:

Se elimina el Punto 8 del PET Sistema de Comunicaciones.

ACLARACION Nº 7:

En el punto 4 Medio Ambiente del PET Condiciones Generales, último párrafo donde dice:

“El Oferente basará su Oferta en el Estudio Preliminar de Impacto Ambiental, entre otras consideraciones. Al respecto, las eventuales modificaciones que registrara el Estudio mencionado como parte del proceso de aprobación podrían resultar en modificaciones de la metodología constructiva, logística, plazos, etc. de la Oferta adjudicada, por lo que la Autoridad de Aplicación reconocerá los impactos que dichas modificaciones generen en la real medida de su incidencia”.

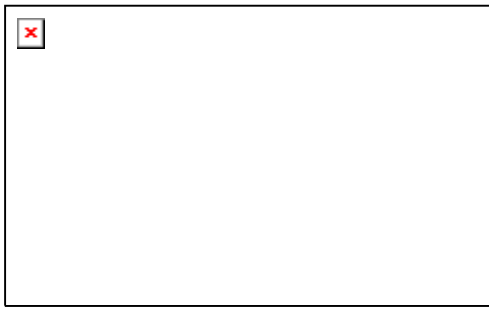
Se reemplaza por el siguiente:

“El Oferente basará su Oferta en el Estudio Preliminar de Impacto Ambiental, entre otras consideraciones. Al respecto, las eventuales modificaciones que registrara el Estudio mencionado como parte del proceso de aprobación y que las mismas implicaran modificaciones de la metodología constructiva, logística, plazos, etc. de la Oferta adjudicada, la Autoridad de Aplicación reconocerá, en caso de corresponder, aquellos impactos debidamente justificados que dichas modificaciones generen en la real medida de su incidencia.

Dichos reconocimientos no contemplan aquellos aspectos específicos que el Estudio de Impacto Ambiental Preliminar realizado por el OFERENTE contuviera errores o estuviera basado en una interpretación incorrecta de la legislación ambiental aplicable, no obstante lo cual las modificaciones o mejoras derivadas de la realización del Estudio de Impacto Ambiental definitivo y su proceso de aprobación serán debidamente contempladas por la Autoridad de Aplicación”.

ACLARACION Nº 8:

De acuerdo a los respondido en la Consulta Nº 1 de la Circular Nº 7 y según lo exigido en Pliego de Condiciones Particulares (PCP) que hace referencia a la PLANILLA DE COTIZACION, “...entregada por la AUTORIDAD DE APLICACIÓN



"2007 - Año de la Seguridad Vial"

como parte integrantes de los documentos de la LICITACION a los efectos de su cotización", se adjunta como Anexo IV a la presente circular.