



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
Sociedad del Estado

LICITACIÓN PÚBLICA N° 144/10

LÍNEA "H" TRAMOS A0, A1 Y C2: CONSTRUCCIÓN INTEGRAL Y PUESTA EN SERVICIO, PROVISIÓN DE MATERIAL RODANTE Y FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES

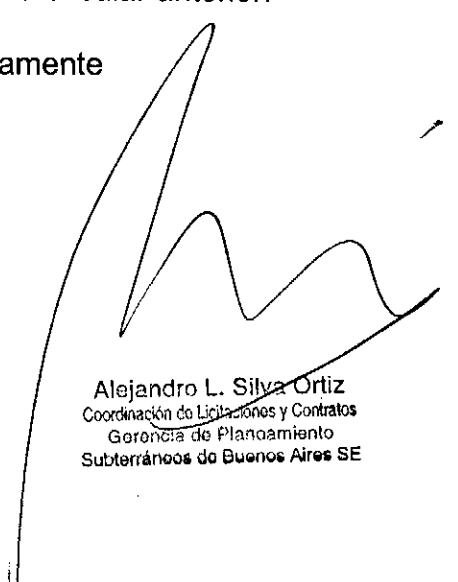
CIRCULAR CON CONSULTA N° 009

Buenos Aires, 24 de noviembre de 2010

Se ponen en conocimiento de los interesados en participar de la licitación las respuestas a las consultas recibidas.

Se hace notar que la numeración continúa la de la circular anterior:

Sin otro particular, saludamos a Uds. muy atentamente



Alejandro L. Silva Ortiz
Coordinación de Licitaciones y Contratos
Gerencia de Planeamiento
Subterráneos de Buenos Aires SE



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
Sociedad del Estado

ÍNDICE DE LA CIRCULAR

120.	CONSULTA 011 PUNTO 4 - EQUIPAMIENTO ELECTOMECÁNICO TALLER PARQUE PATRICIOS	3
121.	CONSULTA 23 - SISTEMA DE VENTILACIÓN - TÚNEL TRAMO A0 + A1	3
122.	CONSULTA 39 – PTG OCI - SISTEMA DE VENTILACIÓN – CONDUCTOS Y ACCESORIOS	4
123.	CONSULTA 39 PUNTOS 1 A 14 - MATERIAL RODANTE	5
124.	CONSULTA 41 – PUNTOS A) B) C) - INTERFERENCIAS	12
125.	CONSULTA 43 PUNTOS 02, 03, 04 Y 05 – INTERFERENCIAS	13
126.	CONSULTA 47 PUNTO 03 – PET MATERIAL RODANTE – ANEXOS	13
127.	CONSULTAS 052/4 053/24 056/13 065/01 068/11 – PREDIOS PRIVADOS	14
128.	CONSULTA 053 PUNTOS 22/23/26/22/29/30/31/32 – VARIOS	14
104.	CONSULTA 056 – PUNTO 01, 03, 09, 10 - VARIOS	16
105.	CONSULTA 058 – BARANDAS Y PASAMANOS EN ESCALERAS PEDESTRES	17
106.	CONSULTA 065 – PUNTO 05, 08, 09, 12 - OBRAS CIVILES	17
107.	CONSULTA 066 – PUNTOS 01, 02, 05 Y 06 - OBRAS CIVILES – TÚNELES	18
108.	CONSULTA 067 PUNTO 09 - VÍAS	19
109.	CONSULTA 068 PUNTOS 01. 03, 04, 05, 06, 07 – OBRA CIVIL VARIOS	19
110.	CONSULTA 074 – PTP OCI – TAPAS DE PROTECCIÓN.....	21
111.	CONSULTA 081 PUNTOS 08 A 10 Y 12 A 15 – VARIOS.....	21
112.	CONSULTA 084 – PUNTOS 01 A 12 - SISTEMA DE VENTILACIÓN	23
113.	CONSULTA 081 PUNTO 011 – CANAL OCHOA	26
114.	CONSULTA 087 – PUNTO 05 - INTERFERENCIAS.....	26
115.	CONSULTA 092/04 – GASTOS DE NACIONALIZACIÓN	26
116.	CONSULTA 094 PUNTOS 22, 23 Y 23B - ARQUITECTURA	28
117.	CONSULTA 095 – PUNTOS 02, 03 – VARIOS	28



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
Sociedad del Estado

CONSULTAS

120. CONSULTA 011 PUNTO 4 - EQUIPAMIENTO ELECTROMECAÁNICO TALLER PARQUE PATRICIOS

RESPUESTA: Se completa la respuesta 71 de la CCC 007 adjuntando a la presente la especificación de la Sala de Lavado de Bogies del Taller Parque Patricios

121. CONSULTA 23 - SISTEMA DE VENTILACIÓN - TÚNEL TRAMO A0 + A1

Texto: A. Pliego de Especificaciones Técnicas Particulares de Obras Civiles En el mencionado pliego, en el Artículo 9 – SISTEMA DE VENTILACION punto 9.2.7 Ventilación en Inter-estaciones, en el tercer párrafo se indica: • En la inter-estación Pompeya – Saenz del Tramo A0 – A1 no se dispondrá ventilación forzada. B. Planillas de Desglose del Sistema de Ventilación del Túnel Tramo A0+A1 En las Planillas de Precios correspondientes a: Obra: Línea H – Tramo A1 – Estación Saenz Terminal – Planilla de Desglose – A1T.A.1 - Estación Saenz Terminal, se indica: Item/Descripción/U/Cantidad A01.A.6.18 Sistema de Ventilación Forzada A01.A.6.18.1 Ventiladores Axiales Sistema de Inyección General A01.A.6.18.1.1 VCE 01 u 2.00 A01.A.6.18.1.2 VCE 02 u 2.00 A01.A.6.18.1.3 Sil. de caja de expansión para frec.Pre. gl 1.00 A01.A.6.18.1.4 Sil. de pp diseño para frec. Prep. gl 1.00 A01.A.6.18.1.5 Pant fonoabs c/cámara de aire aisl a calle gl 1.00 C. Planillas de Desglose del Sistema de Ventilación del Túnel A1 En las Planillas de Precios correspondientes a: Obra: Línea H – Tramo A1 – Estación Saenz Terminal – Planilla de Desglose – A1T.A.6 – Túnel A1, se indica: Item/Descripción/U/Cantidad A1T.A.6.14 Sistema de Ventilación Forzada A1T.A.6.14.1 Ventiladores Centrifugos Sistema de Extracción A1T.A.6.14.1.1 VAR 01 u 1.00 A1T.A.6.14.1.2 Sil. de caja de exp para frec.Pre. gl 1.00 A1T.A.6.14.1.3 Sil. de pp diseño para frec. Prep. gl 1.00 A1T.A.6.14.1.4 Pant fonoabs c/cámara de aire aisl a calle gl 1.00 D. Planos SH-TA1-VF-E01-A1 y SH-TA1-VF-E01-A1. En los mencionados planos se muestran el encofrado y armadura de la cámara destinada a la ventilación forzada. E. Plano SH-TA1TT-T01-A3 Hoja 2 y SH-TC2-IV-003-A1 En la progresiva 1352.613 del plano SH-TA1TT-T01-A3 Hoja 2 se indica la ubicación de una cámara de ventilación forzada "VF1", mientras que en el plano Unifilar SH-TC2-IV-003-A1 no se muestra ningún acceso de ventilación forzada a menos que no involucre el tramo ente la estación Saenz y Estación Hospitales.

PREGUNTAS:

a) Solicitamos nos indiquen si deben incluirse en la propuesta los ventiladores indicados en las Planillas de Desglose, ya sea con Estación Saenz Intermedia o Terminal.

RESPUESTA:

En los ítems A01-A.2.25.1.1, A01-A.2.25.1.2, A01-A.2.25.1.3 y A01-A.2.25.1.4 de la estación Sáenz Intermedia se debe cotizar un ventilador axial

de inyección para cada uno de los ítems. En el ítem A01-A.2.25.2.1 se debe cotizar 2 ventiladores axiales reversibles.

La cantidad total de ventiladores VCE a instalar será de 12 (doce) según el plano unifilar, a colocar en cada una de las siguientes salas: V16a, V01a, V18, V21, A07, A02, A03, A04, A14, A08, A10, A11. A las 8 unidades indicadas en el Itemizado, en los ítems A01.A.2.25.3.1 a A01.A.2.25.3.8 se agregarán 4 más, en sucesivos ítems numerados A01.A.2.25.3.9; A01.A.2.25.3.10, A01.A.2.25.3.11, A01.A.2.25.3.12.

En la estación Sáenz Terminal se cotizara según indica la planilla de desglose.

b) *Solicitamos nos indiquen si deberá ejecutarse la obra civil, a pesar de que no resulte necesaria la instalación de los ventiladores propiamente dichos.*

RESPUESTA: Debe ejecutarse la obra civil.

c) *En el caso de suministrar los ventiladores VCE 01 y VCE 02, solicitamos nos indiquen cuáles deberían ser las características de caudal y presión de los mismos.*

RESPUESTA: Siendo que no está prevista la instalación de ventilación forzada en el tramo de túnel entre las estaciones Pompeya y Sáenz, los ítems A01.A.6.18.1 a A01.A.6.18.1 no deberán cotizarse.

d) *En el caso de suministrar el ventilador VAR 01, solicitamos nos indiquen cuáles deberían ser las características de caudal y presión del mismo.*

RESPUESTA: Las características del ventilador a instalar en el túnel entre las estaciones Sáenz y Hospitales están descriptas en el PTP ítem 9.2.7. Ventilación de Interestación.

e) *Solicitamos nos indiquen si existe algún plano donde puedan verse los equipos instalados.*

RESPUESTA: No hay plano de montaje mecánico de equipos.

122. CONSULTA 39 – PTG OCI - SISTEMA DE VENTILACIÓN – CONDUCTOS Y ACCESORIOS

Texto: A. Pliego de Especificaciones Técnicas Generales de Obras Civiles En el artículo 16.7.4 Conductos de Distribución de Aire, se menciona que los conductos serán de acuerdo a lo indicado en los planos.

B. PREGUNTAS:

a) *Les solicitamos tengan a bien remitirnos los planos de conductos de aire para estaciones y demás locales y detalle de los accesorios.*

RESPUESTA: No se han entregado en la licitación planos de detalle de arquitectura de conductos de aire para estaciones, locales como así detalles



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
Sociedad del Estado

constructivos, estos deberán ser propuestos por el oferente al momento de haber desarrollado el proyecto ejecutivo.

b) Se solicita nos indiquen si existen dampers, y si son manuales o motorizados (indicar tipo de motorización, fuente de alimentación y tablero de control).

RESPUESTA: En todas las ventilaciones naturales de los túneles deberá preverse la instalación de Dámper motorizados. (tanto la motorización, la fuente de alimentación y el tablero de control se definirán en la etapa del proyecto) estas motorizaciones según corresponda están indicadas en los planos unifilares entregados en la licitación.

123. CONSULTA 39 PUNTOS 1 A 14 - MATERIAL RODANTE

Punto 1 - 3.5 CARACTERÍSTICAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS TRENES

Pliego:

"Los coches a proponer deberán satisfacer las condiciones de funcionamiento que se detallan a continuación, en formaciones de trenes de seis (6) coches con la tensión mínima de alimentación, con independencia de la carga, máximo diámetro de ruedas, en vía recta y horizontal y según las indicaciones del Anexo I – Ítem I."

Planteamiento:

El requisito de cumplir las prestaciones con la tensión mínima de catenaria es muy restrictivo además de poco habitual. Normalmente las prestaciones de tracción se definen para una determinada condición de carga, en vía recta y en horizontal, y para la tensión nominal, de manera que las prestaciones bajan linealmente según baja la tensión de alimentación por debajo de la nominal. Solicitamos una adecuación de las prestaciones en ese sentido.

RESPUESTA: Se reemplaza el párrafo del punto 3.5 CARACTERÍSTICAS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS TRENES que dice: "Los coches a proponer deberán satisfacer las condiciones de funcionamiento que se detallan a continuación, en formaciones de trenes de seis (6) coches con la tensión mínima de alimentación, con independencia de la carga, máximo diámetro de ruedas, en vía recta y horizontal y según las indicaciones del Anexo I – Ítem I."; por el siguiente:

"Los coches a proponer deberán satisfacer las condiciones de funcionamiento que se detallan a continuación, en formaciones de trenes de seis (6) coches con la tensión nominal de alimentación, con independencia de la carga, máximo diámetro de ruedas, en vía recta y horizontal y según las indicaciones del Anexo I. El oferente deberá acompañar la documentación que indique la variación de la performance a desarrollar con la tensión hasta el valor mínimo de alimentación."

Punto 2 - 4.2.5 PROTECCIÓN CONTRA EL INGRESO DE AGUA - Pliego:

"Ensayo de estanqueidad: Todas las estructuras de los coches deberán ser sometidas a un ensayo de estanqueidad, antes de recibir el revestimiento interno."

Planteamiento: Como práctica habitual y con el objeto del ahorro de coste para SBASE sin perder de vista la calidad y prestación del material rodante, en los casos de estructuras no de acero inoxidable, se realizan ensayos de estanqueidad a toda la serie a coche terminado (con revestimientos).

Para estructuras de acero inoxidable se puede realizar el ensayo de estanqueidad a 1 caja, y ensayo con líquidos penetrantes a la serie. De manera tal que se consiga una reducción en el coste del producto para SBASE manteniendo la óptima calidad y prestación.

Pedimos considerar como válida estas alternativas de uso habitual.

RESPUESTA: Se reemplaza el párrafo del punto **4.2.5 PROTECCIÓN CONTRA EL INGRESO DE AGUA** que dice: *"Ensayo de estanqueidad: Todas las estructuras de los coches deberán ser sometidas a un ensayo de estanqueidad, antes de recibir el revestimiento interno."*; por el siguiente:

"Ensayo de estanqueidad:

Todas las estructuras de los coches deberán ser sometidas a un ensayo de estanqueidad, antes o después de recibir el revestimiento interno."

Punto 3 - 4.2.16 PUERTAS Pliego: *"Todas las puertas se podrán accionar en caso de emergencia. Se asegurará que dicha apertura pueda producirse, aunque sea manualmente, frente a cualquier avería o accidente, con la condición de que para su desbloqueo el tren esté completamente detenido, siendo re-armable desde el puesto de conducción o a distancia desde el centro de control de operaciones."*

Planteamiento: Una vez que una puerta se ha desbloqueado manualmente de emergencia, no se considera seguro el rearme a distancia. Si se ha hecho uso del desbloqueo de emergencia el conductor debería ir para actuar como sea oportuno: Rearme de la puerta, cierre manual de la misma y condena, etc.

Este caso de actuación no se contempla ni en trenes con conducción automática en la que no hay personal en el tren. Es un asunto que concierne a la seguridad. Pedimos considerar como válida esta alternativa, con el único objeto de incrementar la seguridad del material rodante y pasajeros.

RESPUESTA:

Se reemplaza el subpárrafo del punto 4.2.16 que dice

"Todas las puertas se podrán accionar en caso de emergencia. Se asegurará que dicha apertura pueda producirse, aunque sea manualmente, frente a cualquier avería o accidente, con la condición de que para su desbloqueo el tren esté completamente detenido, siendo re-armable desde el puesto de conducción o a distancia desde el centro de control de operaciones. En este último caso se garantizará que el envío de esta señal de rearme hacia el tren se hace de manera segura. Una vez recibida esta señal, será gestionada, de forma segura, por el sistema de control del tren."; por el siguiente:



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
Sociedad del Estado

"Todas las puertas se podrán accionar en caso de emergencia. Se asegurará que dicha apertura pueda producirse, aunque sea manualmente, frente a cualquier avería o accidente, con la condición de que para su desbloqueo el tren esté completamente detenido, siendo re-armable por el personal del tren que acuda a la emergencia. Una vez realizado dicho rearme, se enviará una señal que será gestionada por el sistema de control del tren"

Punto 4 - 5.1 SALON DE PASAJEROS - Pliego: "Los materiales utilizados responderán a normas internacionales que el Oferente deberá indicar en su propuesta. SBASE podrá solicitar ensayos, a cargo del Contratista, para verificar la calidad de dichos materiales."

Planteamiento:

Con el objeto de reducir el costo para SBASE manteniendo la calidad y prestación del producto, solicitamos permitir como alternativa equivalente que en lugar de hacer los ensayos solicitados por SBASE se puedan entregar certificados de haber realizado dichos ensayos.

RESPUESTA:

Se reemplaza el tercer párrafo del punto 5.1 que dice: "Los materiales utilizados responderán a normas internacionales que el Oferente deberá indicar en su propuesta. SBASE podrá solicitar ensayos, a cargo del Contratista, para verificar la calidad de dichos materiales."; por el siguiente:

"Los materiales utilizados responderán a normas internacionales que el Oferente deberá indicar en su propuesta. Para tipos de materiales ya utilizados, el Contratista deberá presentar la certificación acompañada de los ensayos realizados y cabalmente aprobados por entidades reconocidas, mientras que para nuevos tipos de materiales, el Contratista deberá realizar los respectivos ensayos amparados por normas internacionales de uso ferroviario, para verificar la calidad de los mismos."

Punto 5 - 5.1.7 DISPOSITIVOS DE EMERGENCIA EN EL SALÓN DE PASAJEROS
Pliego: "Cada coche estará equipado con un sistema de apertura de puertas en caso de emergencia para uso de los pasajeros. El mismo controlará a todas las puertas de cada lado del salón en forma independiente permitiendo que todas las de un lado, se abran manual y fácilmente, luego de la detención del tren, mediante el accionamiento de un mecanismo de liberación, que pueda accionarse desde el interior y desde el exterior del coche indistintamente."

Planteamiento: Visto esto parece que se solicita 1 tirador interior y exterior por coche y costado, pero en el pliego apartado 4.2.16 se pedía un desbloqueo interior por puerta. Solicitamos aclarar el ítem indicado.

RESPUESTA:

Se solicita un desbloqueo interior y exterior por coche y por lateral, no por puerta; así lo indica el Apartado 5.1.7. En el Apartado 4.2.16 no se solicita un tirador por puerta.

Punto 6 - 5.1.7 DISPOSITIVOS DE EMERGENCIA EN EL SALÓN DE PASAJEROS



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
Sociedad del Estado

Pliego: "Se debe contemplar también la instalación de: Una escalerilla de dos peldaños y pasamanos, fijos a la estructura, en todas las puertas de acceso al salón de cada lado del coche que no invada gálibo ni obstaculice la ejecución de las tareas de mantenimiento."

Planteamiento: La instalación de estas escalerillas puede interferir con la accesibilidad a los equipos bajo bastidor o incluso interferir con los bogies. En vista de que se pide también escalera desmontable, sugerimos adoptar la alternativa de no instalación de escalerillas fijas. Solicitamos aceptación de esta alternativa.

RESPUESTA:

Se reemplaza el párrafo del punto 5.1.7 que dice: "Se debe contemplar también la instalación de: Una escalerilla de dos peldaños y pasamanos, fijos a la estructura, en todas las puertas de acceso al salón de cada lado del coche que no invada gálibo ni obstaculice la ejecución de las tareas de mantenimiento."; por el siguiente:

"Se debe contemplar también la instalación de: Una escalerilla de dos peldaños y pasamanos, fijos a la estructura, en una de las puertas de acceso al salón de cada lado del coche (siempre la misma para todos los coches) que no invada gálibo ni obstaculice la ejecución de las tareas de mantenimiento."

Punto 7 - 7 BOGIES, SUSPENSIÓN Y CONEXIÓN CAJA-BOGIE

Pliego: A lo largo del capítulo se hace referencia a normativa GM/RT.

Planteamiento: Dejar abierta la especificación a normativa Europea (EN). Solicitamos adoptar esta alternativa EN.

RESPUESTA:

Se reemplaza el párrafo del punto 7.1 GENERALIDADES que dice: "El equipamiento unido y/o anclado al bastidor del bogie debe resistir las cargas indicadas en el punto 15 de la Norma GM/RT 2100, mientras que el equipamiento unido a las cajas de punta de ejes debe satisfacer lo requerido en el punto 17 de la referida Norma"; por el siguiente:

"El equipamiento unido y/o anclado al bastidor del bogie debe resistir las cargas indicadas en el punto D.2.1 de la Norma EN 13749, mientras que el equipamiento unido a las cajas de punta de ejes debe satisfacer lo requerido en el punto D.2.2 de la referida Norma "

Se reemplaza el párrafo del punto 7.1 GENERALIDADES que dice:

"Unión caja- bogie: Debe soportar las cargas indicadas en el punto 14.6 de la Norma GM/RT 2100."; por el siguiente.

"Unión caja- bogie: Debe soportar las fuerzas que se obtienen multiplicando las masas significativas por los siguientes niveles de aceleración: a). - Longitudinal: la masa del bogie sujeta a una aceleración de $\pm 3g$, b).- transversal $\pm 1,1g$ y c).- Vertical $\pm 2g$

Punto 8 - 8.2 SISTEMA ELÉCTRICO AUXILIAR - Pliego: "Los convertidores estarán dimensionados para suministrar la energía necesaria para el funcionamiento en régimen continuo de las formaciones en sus diferentes variantes (4 y 6 coches)."

Planteamiento: Confirmar que lo de 4 coches se trata de una errata.



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
Sociedad del Estado

RESPUESTA:

Se reemplaza el párrafo del punto 8.2 .SISTEMA ELECTRICO AUXILIAR que dice: "Los convertidores estarán dimensionados para suministrar la energía necesaria para el funcionamiento en régimen continuo de las formaciones en sus diferentes variantes (4 y 6 coches)."; por el siguiente:

"Los convertidores estarán dimensionados para suministrar la energía necesaria para el funcionamiento en régimen continuo de las formaciones de 6 coches."

Punto 9 - 8.4 SISTEMA DE CAPTACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA Pliego: "La captación de energía eléctrica proveniente de la catenaria de 1500 Vcc de tensión, será realizada por medio de pantógrafos, ubicados en todos los coches motores, para poder asegurar el suministro eléctrico en el eventual caso de indisponibilidad de algún pantógrafo."

Planteamiento: Teniendo en cuenta que se solicitan 4 coches motores para composición de 6, esto supondría instalar 4 pantógrafos por composición de 6 coches. La práctica habitual de las compañías de primera línea en composiciones de este tipo es instalar 2 pantógrafos (por redundancia), de los cuales funciona 1 cada vez. Solicitamos considerar como alternativa válida, a los fines de disminuir el costo para SBASE manteniendo la calidad y prestación del producto, instalar sólo 2 pantógrafos, además de dejar libre su instalación en coches motores o remolques, de manera que se deje libre al fabricante la posibilidad de realizar la instalación más sencilla tendiente a disminuir el precio del producto y simplificar toda acción posterior de mantenimiento del material rodante.

RESPUESTA:

Se reemplaza el párrafo del punto 8.4 SISTEMA DE CAPTACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA que dice: "La captación de energía eléctrica proveniente de la catenaria de 1500 Vcc de tensión, será realizada por medio de pantógrafos, ubicados en todos los coches motores, para poder asegurar el suministro eléctrico en el eventual caso de indisponibilidad de algún pantógrafo."; por el siguiente:

"La captación de energía eléctrica proveniente de la catenaria de 1500 Vcc de tensión, será realizada por medio de pantógrafos, ubicados en algunos coches de la formación, de manera tal de asegurar el suministro eléctrico en el eventual caso de indisponibilidad de algún pantógrafo."

Punto 10 - 9.2 SISTEMA DE FRENOS DE FRICCIÓN - Pliego: "El sistema de frenos de fricción tendrá la capacidad para realizar la totalidad de las funciones de frenado del tren en el nivel de desempeño especificado, en el caso de fallas en el sistema de freno electrodinámico, lo cual permitirá que aquél permanezca en servicio por lo menos durante un viaje completo, hasta su ingreso a zona de mantenimiento."

Planteamiento: Este requerimiento parece innecesariamente exigente. Si no se dispone de freno electrodinámico en toda la composición, se trataría de algún fallo en la alimentación (catenaria, etc.), o de un fallo múltiple que no se considera para nada probable, por lo que un tren en esas condiciones ni siquiera podría moverse. Un planeamiento más realista sería que el sistema de frenos de fricción tenga la



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
Sociedad del Estado

capacidad para realizar la totalidad de las funciones de frenado del tren en el nivel de desempeño especificado, en el caso de falla en el sistema de freno electrodinámico en un coche. De esta forma, se mantiene la seguridad en toda la formación y se disminuye el costo final del producto, manteniendo óptimos estándares de calidad y seguridad.
Solicitamos adoptar esta sugerencia.

RESPUESTA:

Se reemplaza el párrafo del punto 9.2 SISTEMA DE FRENOS DE FRICCIÓN que dice: "El sistema de frenos de fricción tendrá la capacidad para realizar la totalidad de las funciones de frenado del tren en el nivel de desempeño especificado, en el caso de fallas en el sistema de freno electrodinámico, lo cual permitirá que aquél permanezca en servicio por lo menos durante un viaje completo, hasta su ingreso a zona de mantenimiento."; por el siguiente: "El sistema de frenos de fricción tendrá la capacidad para realizar la totalidad de las funciones de frenado del tren en el nivel de desempeño especificado, en el caso de fallas en el sistema de freno electrodinámico, lo cual permitirá que pueda completar el viaje hasta su ingreso a zona de mantenimiento. El Oferente indicará qué restricciones implican estas marchas degradadas".

Punto 11 - 9.3.1 COMPRESOR PRINCIPAL - Pliego: "No se aceptará la propuesta de utilización de un compresor de origen diverso al del proveedor principal del resto del equipo neumático"

Planteamiento: Las distintas compañías fabricantes de material rodante llevan años instalando equipos de freno y de producción de aire que no necesariamente son del mismo proveedor del resto del equipo neumático, si bien, siempre se trata de marcas de reconocido prestigio y primer nivel en el mercado ferroviario y con prestaciones compatibles entre sí. Los resultados que se obtienen son inmejorables.

Solicitamos dejar abierta al fabricante del material rodante la alternativa de suministrar equipos de producción de aire y freno de distinto origen, aunque se exija experiencia en mercado ferroviario, y evitar propuestas que contemplen compresores no ferroviarios.

RESPUESTA:

Se reemplaza el párrafo del punto 9.3.1 COMPRESOR PRINCIPAL, que dice: "No se aceptará la propuesta de utilización de un compresor de origen diverso al del proveedor principal del resto del equipo neumático"; por el siguiente: "Los compresores a utilizar deberán tener un amplio y comprobado funcionamiento satisfactorio en el ámbito ferroviario de trenes suburbanos y metropolitanos, y compatibles con el resto del equipamiento neumático, de acuerdo a las normas de aplicación específicas".

Punto 12 - 9.3.3 ACCESORIOS - Pliego: "La capacidad de los depósitos será tal que permita una secuencia de 5 frenados de servicio por fricción consecutivos y con parada completa de la unidad, en caso de no funcionar el compresor"

Planteamiento: Al igual que lo planteado en el apartado 9.2, este requerimiento se nos antoja excesivamente exigente y poco realista. Las probabilidades de que un



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
Sociedad del Estado

tren tenga que hacer 5 frenadas de urgencia consecutivas sólo con freno neumático son ínfimas, y este requisito grava mucho al sistema de producción de aire. Solicitamos contemplar sólo 2 frenadas de urgencia como máximo.

RESPUESTA:

Se confirma lo expresado en el Pliego de Especificaciones Técnicas.

Punto 13 - 13.2 FIABILIDAD - Comentarios:

1 En el apartado "Índice de fiabilidad" se dice que el MDBF se expresa en Tren – kilómetro para trenes de 6 coches. Sin embargo, el valor objetivo que se define está expresado en Coche – Kilómetro.

Entendemos que el valor está definido adecuadamente en Coche-km y es el texto el que está mal. Luego, se debería sustituir la frase "...de material rodante expresados en Tren-kilómetro para trenes de 6 coches." por "...de material rodante expresados en Coche-kilómetro para trenes de 6 coches:".

2 En el apartado "Concepto de falla" se define una falla como cualquier anomalía que impida el funcionamiento normal del tren habiendo o no generado un incidente en el servicio de la línea (a su vez, se define incidente como parada o retraso mayor de 5 minutos). Y por otro lado, en el apartado "Índice de fiabilidad" se define el índice de fiabilidad como MDBF, distancia media entre fallas.

Para que el valor objetivo del Pliego (200.000 Coche-Km = 33.333 Tren-Km) sea alcanzable y de acuerdo al estado del arte, entendemos que la definición del índice de fiabilidad debe venir dado por MDBF, distancia media entre incidentes. Luego, se debería sustituir la frase "A continuación se indica el MDBF (Mean Distance Between Failures – Distancia Media entre fallas)..." por "A continuación se indica el MDBF (Mean Distance Between Failures – Distancia Media entre incidentes)...", o si no, redefinir la falla como: "...cualquier anomalía que impida el funcionamiento normal del tren o de cualquier equipo, y que obligue a una reparación de cualquier tipo, habiendo generado un incidente en el servicio de la línea.

3 En el apartado "Evaluación del cumplimiento de la fiabilidad" se define que para la evaluación de la fiabilidad se considerará el valor acumulado de los últimos 18 meses de servicio de las formaciones.

Creemos que una ventana de 18 meses es excesiva, ya que para el cálculo se siguen considerando las fallas iniciales (considerados de mortalidad infantil) ya solventadas. Se considera que es más adecuado utilizar para el cálculo de la fiabilidad una ventana de 6 meses, de forma que a la hora de controlar y/o evaluar los valores de fiabilidad se tenga en cuenta el valor acumulado de los últimos 6 meses de servicio de las formaciones.

4 En el apartado "Datos de fiabilidad a presentar en la oferta" se repite de nuevo el Tren-Km. Se debería sustituir Tren-Km por Coche-Km.

Sugerimos tomar nota y eventualmente corregir lo indicado en este apartado, ítems (1) a (4) precedentes.

RESPUESTAS:

1 Ver Circular Con Consulta 002 – Apartado 006

2 Se reemplaza el párrafo del apartado Índice de Fiabilidad del punto 13.2 FIABILIDAD que dice: "Por consiguiente, se considerará falla cualquier anomalía que impida el funcionamiento normal del tren o de cualquier equipo,



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
Sociedad del Estado

y que obligue a una reparación de cualquier tipo, habiendo o no generado un incidente en el servicio en la línea.”; por el siguiente:

“Por consiguiente, se considerará falla cualquier anomalía que impida el funcionamiento normal del tren o de cualquier equipo, y que obligue a una reparación de cualquier tipo, habiendo generado un incidente en el servicio en la línea.”

3 Se confirma lo expresado en el Pliego de Especificaciones Técnicas.

4 Ver Circular Con Consulta 002 – Apartado 006

Punto 14 - 13.3 DISPONIBILIDAD - Planteamiento: La forma habitual de la mayoría de las Compañías Ferroviarias en el mundo para medir la disponibilidad de los trenes de la Flota es la siguiente:

$D = \text{N}^\circ \text{ de Trenes disponibles} / \text{N}^\circ \text{ de Trenes necesarios para el Servicio}$

Calculado en un momento concreto del día (inicio del día, hora punta... TBD) Sin tener en cuenta los Trenes de reserva.

Solicitamos utilizar esta fórmula para medir la disponibilidad por entenderla de uso más difundido en el mercado ferroviario en la actualidad.

RESPUESTA:

Se confirma lo expresado en el Pliego de Especificaciones Técnicas.

124. CONSULTA 41 – PUNTOS A) B) C) - INTERFERENCIAS

a) Si por la razón que fuere, la resolución de las interferencias debiera ejecutarse en dos etapas, una provisoria y luego de finalizada la obra civil de túneles y/o estaciones, la segunda etapa de ubicación definitiva; solicitamos nos indiquen si, contando con la conformidad de la empresa del servicio público involucrado, pueden hacerse entregas parciales (etapa provisoria y definitiva) de los trabajos y certificarlos.

b) Solicitamos nos indiquen cómo se contemplan los atrasos en la resolución de las interferencias, originados en falta de disponibilidad de recursos de las empresas de servicios públicos.

c) Se solicita indicar cómo podrán contemplarse en los plazos y en los precios, los cambios de proyecto, materiales y procedimientos de construcción que resulten como exigencias de las empresas de servicios públicos que surjan a posteriori del proyecto aprobado.

RESPUESTAS:

a) Dicha circunstancia, si ocurriera y fuera estrictamente necesaria, podrá certificarse conforme su avance, se podrán hacer entregas parciales y definitivas, si cuentan con la aprobación de la Empresa del Servicio Público y de SBASE y las tareas no modifican el cronograma.

b) La programación que el Contratista haga de la obra, debe contemplar tales circunstancias de forma tal de no afectar el Plan de Trabajos de las Obras.

c) Al contratarse, las interferencias por Ajuste Alzado, el Contratista asume dicho riesgo en su oferta.

125. CONSULTA 43 PUNTOS 02, 03, 04 Y 05 – INTERFERENCIAS

INTERFERENCIAS 2) ¿Cual es la definición de pluvial tipo M8, según rubro A01.A.8.2.1 de planilla de oferta? (Interferencia en Sáenz y Trafal, tramo A1)

RESPUESTA: Los oferentes podrán recabar la información en la Dirección General de Infraestructura del GACBA.

3) En la planilla de oferta, rubro A01.A.8.2.25 "Cañería cloacal de Ø 203mm cruce Trafal y Av. Sáenz" contiene el ítem A01.A.8.2.25.6, que indica cañería de diámetro 500 mm. Se solicita confirmar que se trata de caño de 203 mm, que es lo que marca el plano SH-TA0-IN-001-A1.

RESPUESTA: La cañería cloacal Ø 203 mm existente se reemplaza por una de Ø 500 mm.

4) Se solicita especificar el diámetro de la cañería de PRFV, modelo M6, que figura en la planilla de oferta de interferencias no detectadas.

RESPUESTA: Se trata de un caño cloacal M6 en PRFV cuyas dimensiones son. 0.83m.x1.08mx 0.152m.

5) Se solicita especificar el diámetro de la cañería de PRFV, modelo M8, que figura en la planilla de oferta con número de ítem C-2.A.8.3.1.5, correspondiente a interferencias en Estación Las Heras. Adicionalmente se hace notar que el título del rubro correspondiente es "Cañería cloacal M8 (0.68mx0.88mx0.152m) Larrea e/P. de Melo y Las Heras", lo que parecería indicar un conducto de hormigón. Se solicita aclarar.

RESPUESTA: AySA dispone de proveedor homologado para la fabricación de este tipo de cañería cloacal en PRFV. Las dimensiones son: 0.68m.x 0.88m.x0.152m.

6) Se solicita plano de la interferencia "Cañería cloacal ø 229 Av. Pueyrredón y Guido", ya que no se encuentra entre la documentación entregada.

RESPUESTA: Se adjunta Plano SH-TC2-IN-001-A1

126. CONSULTA 47 PUNTO 03 – PET MATERIAL RODANTE – ANEXOS

3) Documentos faltantes 3: Solicitamos que nos entreguen los ANEXOS I, II, IV y VII del Pliego de Especificaciones Técnicas del Material Rodante. Sin otro particular, saludamos a Uds. muy atentamente.

RESPUESTA: Los anexos están en el PET MAR



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
Sociedad del Estado

127. CONSULTAS 052/4 053/24 056/13 065/01 068/11 – PREDIOS PRIVADOS

052/04) Varios 1. Hemos observado que algunos accesos a las estaciones estarán ubicados en predios hoy en día en manos privadas. Preguntamos si dichos predios serán entregados desocupados y con las estructuras existentes demolidas y la fecha estimada de la entrega de los mismos.

053/24. PREDIOS PRIVADOS Según los proyectos elaborados por SBASE, algunos accesos estarán situados en lugares privados. Al respecto tenemos las siguientes dudas: 23.1) ¿Cuándo se entregaran dichos predios? 23.2) ¿En qué condiciones se entregarán? 23.3) ¿Tendrán ocupantes? 23.4) ¿Estarán demolidas las estructuras existentes?

056/ 13: En la esquina de las Avdas. Amancio Alcorta y Sáenz (vereda Sur) deberá construirse uno de los accesos a la Estación Pompeya. En el Plano SH-EPO-AR-C01-A1 se indica que ese predio pertenece al Complejo Social y Cultural Nueva Pompeya, solicitamos se nos aclare cuál será el límite de expropiación de dicho predio a efectos de preveer su utilización como obrador. Del mismo modo, solicitamos se aclare si también podrá ser utilizada la plazoleta ubicada frente al predio antes mencionado

065/01) Predios privados: Teniendo en cuenta que algunos accesos a las estaciones se ubicarán en predios privados, según proyectos elaborados por SBASE, solicitamos se indique cuándo y en qué condiciones se entregarán dichos predios. Asimismo, consultamos en qué condiciones se entregarán (libre de ocupantes, demolidas las estructuras existentes, etc.)

068/11) construcción de accesos en predios privados y obras de vinculación con líneas de subte existentes, etc.

RESPUESTA: Los predios privados se entregarán en su actual condición y libres de ocupantes dentro de los 18 meses contados a partir de la fecha indicada en el Acta de Inicio, debiendo tener en cuenta lo señalado en la programación de los trabajos.

128. CONSULTA 053 PUNTOS 22/23/26/22/29/30/31/32 – VARIOS

22. ENSAYOS SÓNICOS Y CROSS HOLE En páginas 56 y 62 del PETG de obras civiles, se hace referencia a ensayos de integridad por método sónico (SIT) como también a Cross-Hole (método de ondas de corte), que deben ejecutarse en todos los pilotes como también en todos los muros colados. ¿Es suficiente con realizar uno de estos ensayos?

RESPUESTA: En pilotes y muros colados el ensayo de integridad es con el método Cross-Hole (método de ondas de corte).

23. PLANILLAS DE DATOS GARANTIZADOS "Las Planillas N° 1 a 6 ...no deben ser completadas" y que "...presentará los datos solicitados en la Planilla Tipo N° 19" (página 202 del PETG, inciso 17.15) - ¿Las planillas desde la N°1 a la N°6, deben

ser completadas por el Oferente? - ¿Es necesario adjuntar la planilla N° 19? En caso que la respuesta sea afirmativa solicitamos adjuntarla porque no la encontramos en la documentación entregada.

RESPUESTA: Las Planillas de Datos Garantizados N° 1 a 6 deben ser completadas por el Oferente.

Por error tipográfico en el PETG, inciso 17.5 (Pág. 202), donde dice " Planilla N° 19" debe decir "Planilla N° 14".

26. Manta resiliente ¿En qué ítem debe cotizarse la manta resiliente establecida en inciso 4.4.5, páginas 41 y 42, del PETP de obras civiles?

RESPUESTA: La manta resiliente se debe incluir en el ítem C-2.A.6.3.6 "Hormigón de solera".

28. PILOTES EN ACCESOS ¿Cuál es el ítem de pago para los pilotes de diámetro 50cm a ejecutar en accesos de estación Pompeya, según figuran el plano SH-EPO-HA-E22-A1, ESTRUCTURA ACCESOS AC03-AC04-AC05-ENCOFRADO?

RESPUESTA: Remitirse a CCC 008 Consulta 090

29. PLACAS DE NEOPRENE EN VESTIBULOS ¿En qué ítem se deben cotizar las placas de neoprene que se colocaran entre el muro colado de estaciones y las losas del vestíbulo?

RESPUESTA: Las placas de neopreno en Losas de Vestíbulo se incluirán en el ítem A01.A.1.3.4 "Hormigón Estructura Interior" de la Estación Pompeya; ítem A01.A.2.3.4 de la Estación Sáenz Intermedia e ítem A1T.A.1.3.4 de la Estación Sáenz Terminal.

30. ESPESORES DE PAVIMENTOS ¿Cuáles son las características, espesores y tipos de pavimentos existentes que se deberán reconstruir una vez finalizadas las estaciones y túneles bajo el método de cut & cover?

RESPUESTA: La composición del pavimento a construir sobre las losas de techo, por arriba de la membrana de aislación hidráulica, será la siguiente: 0,05 m de mortero asfáltico para protección de la membrana; espesor variable de relleno de suelo seleccionado compactado 95% Próctor Standard en capas de 0.20 m como máximo o relleno de densidad controlada de 4MPa para espesores a rellenar menores que 0.20 m; 0.20 m de Hormigón H13 y 0,07m de concreto asfáltico. El cordón cuneta será de Hormigón Armado H21 de 0.27 m (0.20+0.07). Las dársenas para colectivos serán de Hormigón H30 de 0.20 m de espesor.

31. SUELOS CONTAMINADOS Considerando que el ítem de suelo contaminado debe cotizarse para cada uno de los tramos, bajo el título "Excavación de suelos contaminados por hidrocarburos y tratamiento (según pliego), PRECIO UNITARIO SÓLO VÁLIDO COMO REFERENCIA" Que en la planillas de desglose, Planilla

Resumen hay ítems cotizados por unidad de medida y por ajuste alzado. Como por ejemplo el ítem A01.A.9, suelo contaminado tramo A0+A1 y Total Tunes y Estaciones por Unidad de Medida (b). Que estos ítems se suman para obtener el Total A01.A (a+b). ¿Es posible corregir las planillas de resumen para que el importe por la cotización del suelo contaminado sea por unidad de medida, o bien ajuste alzado?

RESPUESTA: La cotización se hará por unidad de medida tomando como referencia el cómputo estimado en las planillas.

32. Auscultación ¿Qué ítem corresponde para el cobro de la auscultación de túneles y estaciones? ¿Podría ser el ítem titulado "Ensayos de medición para convergencia y asentamiento", que figura dentro del rubro INGENIERIAS Y GASTOS VARIOS – ESPECIALIDAD A: Obras civiles y vías, ya que este ítem era, en licitaciones anteriores efectuadas por el SBASE?

RESPUESTA: Se incluirá en el ítem mencionado.

129. CONSULTA 056 – PUNTO 01, 03, 09, 10 - VARIOS

Nº1: En la visita a obra, el personal de Sbase comentó que la ubicación de rampas de acceso para ejecución de estaciones estaba ya definida. Agradeceríamos nos envíen la información correspondiente.

RESPUESTA: Ver CCC 008 Consulta 042/13

Nº3: Solicitamos tengan a bien enviarnos los siguientes planos de Instalación Eléctrica que no vinieron con el pliego: ♣ SH-ECO-UF-002 ♣ SH-CAT-PRG-012A ♣ SH-PLG-UF-001 ♣ SH-PLG-UF-002 ♣ SH-PLG-UF-015 ♣ SH-PLG-UF-017A ♣ SH-PLG-UF-021 ♣ SH-PLG-UF-023A

RESPUESTA:

Planos

SH-PLG-UF-001
SH-PLG-UF-002
SH-PLG-UF-015
SH-PLG-UF-017A
SH-PLG-UF-021
SH-PLG-UF-023A

Remitirse a la CCC003 cta 016-03

Plano SH-CAT-PRG-012A

Remitirse a la CCC007 cta 051

Plano SH-ECO-UF-002 favor informar en qué parte se hace mención ya que el documento no forma CO

CONSULTA N°9: *Molinetes Entendemos que la provisión de molinetes no es objeto de esta licitación. Por favor confirmar 18*

RESPUESTA: Ver CCC 008 Consulta 042/18

CONSULTA N°10: *En la documentación licitatoria se indican varias demoliciones en propiedades privadas, para ejecutar diferentes accesos, cuyas características no nos son conocidas y como es obvio, en nuestra condición de futuros oferentes no nos es posible acceder a dichas propiedades. Requerimos la emisión de la información, características constructivas y detalles de las intervenciones a ejecutar. Este requerimiento es necesario a los fines de mantener el pié de igualdad entre los oferentes y a los fines de homogeneizar las ofertas para su comparación. En el caso que lo anteriormente solicitado no fuese posible, sugerimos fijar un valor "budgetario", para luego ajustarlo, en mas o en menos, al momento de su ejecución.*

RESPUESTA: Ver CCC 008 Consulta 042/04

130. CONSULTA 058 – BARANDAS Y PASAMANOS EN ESCALERAS PEDESTRES

"En las escaleras pedestres figuran 2 tipos de barandas o pasamanos: las tipo B2A y las tipo B3. Sin embargo en los cálculos hay una confusión ya que en las estaciones Sáenz, Pompeya, Las Heras y Plaza Francia no figura la B3 y sí aparecen en los planos de arquitectura. Favor confirmar los cálculos ya que B2A es baranda con vidrio y B3 es sólo pasamanos sobre tabique."

RESPUESTA:

Los pasamanos B2A se instalarán cuando existan en un mismo acceso una escalera mecánica y una escalera pedestre, el mismo servirá como divisor entre ellas.

Los pasamanos B8 se instalarán cuando existan en un mismo acceso una escalera pedestre mayor a 2.39m, el mismo servirá como divisor entre ellas.

Los pasamanos B3 se instalarán amurados a los tabiques laterales de hormigón de la misma.

Aclaremos también que el diámetro de los pasamanos será de 42mm y no de 50mm como figura en el plano.

Se adjunta plano SH-PLG-AR-D05-A2

131. CONSULTA 065 – PUNTO 05, 08, 09, 12 - OBRAS CIVILES

5) Manta resiliente: se establece en inciso 4.4.5, páginas 41 y 42, del PETP de obras civiles, la necesidad de colocar una manta resiliente. Consultamos cuál es el ítem en el cual debe cotizarse esta manta.

RESPUESTA: Se crean los siguientes ítems:

Para el Tramo A0+A1: ítem A01.A.7.2.10. "Colocación de manta resiliente, incluyendo la provisión de materiales, mano de obra, equipos, etc.", cantidad: 0 m2.

Para el tramo A1: ítem A1T.A.7.2.8. "Colocación de manta resiliente, incluyendo la provisión de materiales, mano de obra, equipos, etc.", cantidad: 0 m2.

Para el Tramo C-2: ítem C-2.A.7.2.7. con la descripción: "Colocación de manta resiliente, incluyendo la provisión de materiales, mano de obra, equipos, etc.", cantidad: 81,20 m2.

8) *Placas de neoprene en vestíbulos: Solicitamos se indique cuál ítem deben cotizarse las placas de neoprene a colocar entre el muro colado de estaciones y las losas del vestíbulo*

RESPUESTA: Contestada en Respuesta a Consulta Consulta 053, Ítem 28

9) *Espesores de pavimentos: consultamos cuáles son espesores, características y tipos de pavimentos existentes, que deben ser reconstruidos, luego de ejecutar las estaciones y túneles con la metodología de cut & cover.*

RESPUESTA: Contestada en Respuesta a Consulta Consulta 053, Ítem 30.

12) *Progresivas de túnel, tramo C2: en plano SH-TC2-TT-T03-A1 se muestran los tramos variables de ST2-1 a ST6, pero no se indican con precisión las progresivas donde terminan los mismos. A los fines de poder definir con exactitud el alcance del trabajo a cotizar, solicitamos se indique claramente las progresivas hasta donde deben ejecutarse estos dos tramos de túnel de sección variable (pantalones).*

RESPUESTA: Las progresivas del inicio y fin de las secciones variables de túnel, están indicadas en la altimetría del plano correspondiente.

132. CONSULTA 066 – PUNTOS 01, 02, 05 Y 06 - OBRAS CIVILES – TÚNELES

1) *Secciones de túnel (1): el pliego de especificaciones técnicas particulares de obras civiles, en páginas 36 y 37, describe las tipologías de túneles y progresivas. Para el tramo C2, entre el fin de la estación Santa Fe y hasta el inicio del cruce del río subterráneo, menciona que corresponde la sección ST2-1 y ST2-2. Contrariamente el plano SH-TC2-TT-T02-A1 indica ST2-1, entre el fin de la estación Santa Fe y progresiva 8.175, y sección ST3, entre progresiva 8.175 y principio de río subterráneo (progresiva 8.233,138). Asimismo, en las mismas páginas, se establece que corresponden las secciones ST2-1 y ST2-2, desde el fin del cruce del río subterráneo hasta el inicio de la futura combinación a la línea F, en cambio en el plano SH-TC2-TT-T02-A1, ya mencionado, se establece la sección ST3, desde el fin del cruce del río subterráneo (progresiva 8.263,138) y hasta progresiva 8.326,592. En función de lo expuesto, solicitamos tengan a bien definir claramente las secciones y progresivas en los casos mencionados.*

RESPUESTA: Debe considerarse como correcto lo indicado en los planos.

2) *Secciones de túnel (2): En la página 37 del pliego de especificaciones técnicas particulares de obras civiles, se describen las tipologías de túneles y progresivas,*



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
Sociedad del Estado

mencionando "Sección ST4 de ancho libre interno de 8,40 m bajo la Línea D, Sección ST5 de ancho libre interno de 8,40 m sobre el río subterráneo de Ø 4,200 m, Sección Variable entre ST3 a ST6 de ancho libre de 9,600 m a 15,550 m dos transiciones para la combinación futura de la línea "F", y Sección de 2 Vías Ensanchada ST3 de ancho libre 9.600 m sección posterior a la estación Plaza Francia". Por el contrario, el plano SH-TC2-TT-T03-A1, indica "VARIABLE ST2 a ST6", entre progresivas 8.881, 396 y 8.905,433, y "VARIABLE DE ST6 a ST2", entre progresivas 9.160, 311 y 9.195,523". En función de lo expuesto, solicitamos tengan a bien definir claramente las secciones y progresivas en los casos mencionados.

RESPUESTA: Debe considerarse como correcto lo indicado en los planos.

5) Rubro vías tramo A1: en planilla de desglose correspondiente al tramo A1, figura el ítem A1T.A7.1.10, titulado PETP, con global como unidad de medida y cantidad igual a 1 (uno). Favor aclarar qué debe cotizarse en este ítem.

RESPUESTA: En el ítem A1T.A7.1.10 deben cotizarse los repuestos para aparatos de vía enumerados en el Art. 6.1.5.3.2. del PETP.

6) Transporte y distribución de suelo (1): el PETG de obras civiles, en página 31, establece en el inciso 4.4, que "La distancia de transporte máxima será de VEINTE (20) kilómetros, medida en línea recta entre el baricentro de la obra y los lugares de descarga de camiones". Esta forma de medición no indica la distancia real de transporte y al no haber definido con precisión el lugar de disposición final de los suelos excavados, dicha distancia puede ser muy superior al valor medido en línea recta ya que se trata de una zona urbana. En virtud de lo expuesto, solicitamos que la distancia de transporte máxima sea medida a lo largo del recorrido real que efectuarán los camiones que transporten el suelo.

RESPUESTA: El o los lugares de descarga se establecerán durante la construcción de la obra. El oferente cotizará el costo del transporte de acuerdo a lo establecido en el PETG y en la CSC 004 punto 12.

133. CONSULTA 067 PUNTO 09 - VÍAS

9) Planimetrías de vías: a los fines de poder evaluar el proyecto de vías a ejecutar en este contrato, se solicita se nos entreguen las planimetrías de vías faltantes correspondientes a los tramos A2, B y C1 de la Línea H.

RESPUESTA: La información suministrada se considera suficiente para cotizar los proyectos de vías a ejecutar.

134. CONSULTA 068 PUNTOS 01, 03, 04, 05, 06, 07 – OBRA CIVIL VARIOS

De nuestra consideración: Tenemos el agrado de dirigirnos a Uds. en nuestro carácter de adquirentes de los pliegos de la licitación de la referencia a los fines de solicitarles respuestas a las siguientes consultas:

1) Modelo dinámico para rubro ventilación: el PETG, en la página 144, inciso 16.5, establece que "Se deberá desarrollar un modelo analítico basado en el programa de computación SES Versión 4.1 (Subway Environment Simulation) de simulación



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
Sociedad del Estado

aerodinámica y aerotérmica, que toma en cuenta los factores dinámicos – efecto pistón de las formaciones, frenos, arranque, carga de pasajeros, aire acondicionado, temperatura ambiental y local, pérdida de calor hacia la tierra (heat sink), etc”. Consultamos cuáles son los otros modelos que pueden emplearse, distintos al SES Versión 4.1, pero “basados” en el mismo.

RESPUESTA: No hay un modelo alternativo por que aun no se ha desarrollado, debe ser con el Programa SES.

3) Subestación rectificadora Córdoba: solicitamos que nos entreguen los planos con detalle de instalaciones sanitarias que nos permitan cotizar desagües cloacales, pluviales, agua fría, artefactos y griferías, sistema de bombeo pluvio cloacal, correspondiente a la SER Córdoba.

RESPUESTA: Remitirse a la CCC 008 CONSULTA 042

4) Nomenclador de frente en pórtico, estación Santa Fe: la planilla de desglose de estación Santa Fe, tiene indicados cuatro (4) nomencladores de frente en pórtico (atípico), sin embargo interpretamos que corresponde indicar solamente dos (2) nomencladores, uno para el acceso noreste Nro. 1 y otro para el acceso sudoeste Nro. 3. Consultamos si corresponde intervenir también sobre los dos nomencladores existentes para las escaleras correspondientes a los accesos noroeste, Nros. 4 y 5, sobre Av. Santa Fe.

RESPUESTA: Es correcta la apreciación.

5) Papeleros, bancos y apoyos isquiáticos: Solicitamos tengan a bien entregarnos los planos que permitan deducir las cantidades de papeleros, bancos y apoyos isquiáticos a instalar en cada una de las estaciones.

RESPUESTA: Remitirse a la CCC 002

6) Longitud estación Pompeya: la estación Pompeya tiene, en planos de arquitectura, una longitud total de 205,40 m. Sin embargo la longitud que se deduce teniendo en cuenta las progresivas de inicio y fin de estación, es igual a 202,13 m. Favor aclarar cuál es la longitud total de la estación Pompeya.

RESPUESTA: La longitud de la estación Pompeya es de 205.40m

7) Longitud SER Córdoba: la subestación rectificadora Córdoba tiene, en planos de arquitectura, una longitud interna total de 64,70 m, sin embargo en la página 37 del PETP se establece una longitud de 58,85 m. Favor aclarar cuál es la longitud total de la SER Córdoba.

RESPUESTA: La longitud es la resultante de los planos igual a 64.70m

8) Pisos en SER Córdoba: el plano SH-SEC-TU-E04-A1 correspondiente a la SER Córdoba, muestra un pavimento de 15 cm de espesor, de hormigón H-21 rodillado;



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
Sociedad del Estado

la planilla de locales correspondiente a la SER, indica para los locales celdas de media tensión y trincheras, un piso tipo H, piso de hormigón terminado a la llana con endurecedor no metálico, espesor mínimo 5 cm; la planilla de desglose indica piso tipo H, hormigón con endurecedor no metálico $e=0,05$ m. Atento a la divergencia encontrada, consultamos cuál es la característica y tipo de piso a colocar en la SER Córdoba.

RESPUESTA: El espesor del H21 para pavimentos del taller debe ser de 0.15m de espesor. El espesor completo del pavimento y estructura para el taller debe ser H21 $e=0.15$ m + carpeta de rodillado con endurecedor no metálico $e=0.05$.

9) Trocha PNU 10 en SER Córdoba: consultamos cuál es el ítem de pago para los perfiles PNU 10 a colocar en el piso de la SER Córdoba.

RESPUESTA: No hay ítem de pago directo y su costo deberá incluirse en el ítem del piso.

135. CONSULTA 074 – PTP OCI – TAPAS DE PROTECCIÓN

En los planos SH-TPP-AR-003 y 004 del Taller Parque Patricios se dibujan en las fosas de mantenimiento 30 escaleras laterales entre niveles +9,28 y +8,78 en algunas de ellas está indicado "VER DETALLE TAPA DE PROTECCIÓN". Se solicita que nos amplíen la información sobre las citadas tapas.

RESPUESTA: Se adjunta plano: SH-PLG-AR-029

136. CONSULTA 081 PUNTOS 08 A 10 Y 12 A 15 – VARIOS

Nº 8 En el marco de la previsión del tercer párrafo del punto 3.3. Pliego de Condiciones Particulares, de la nota 3 del inc. 16 del punto 3.4. del Pliego de Condiciones Generales, del punto 12.1. del citado Pliego de Condiciones Generales y del último párrafo del punto 1 del Anexo VII del Pliego de Condiciones Particulares, se consulta si el Oferente que ha presentado en su oferta, tres subcontratistas nominados por rubro, puede, en caso de resultar adjudicatario, elegir libremente como subcontratista nominado definitivo para ese rubro, a cualquiera de los presentados en la oferta para dicho rubro ó si necesita para tal fin, de la autorización expresa del Comitente.

RESPUESTA: Podrá elegirlos libremente siempre que no hubieran sido observados por SBASE.

Nº 9 En materia de señalamiento y en el marco de la disposición contenida en el cuarto párrafo del punto 3.1.1. del Pliego de Condiciones Particulares, ¿puede un miembro de un Oferente ser al mismo tiempo, subcontratista nominado de otros oferentes para proveer el sistema de señalamiento?. En caso afirmativo, se consulta además si ese supuesto ¿sería una excepción a la prohibición contenida en el sexto párrafo del punto 3.1. del citado Pliego de Condiciones Particulares para un mismo

renglón, y cuya inobservancia ha sido prevista como motivo de descalificación de los Oferentes que resultaran involucrados?

RESPUESTA: Efectivamente se trata de una excepción aplicable únicamente al proveedor del sistema de señales

Nº 10 En el caso que una Empresa ó UTE formule ofertas para las Obras e instalaciones (Renglón 1) y para el material rodante (Renglón 2), esto es, para ambos renglones, se consulta si esa situación importará para el oferente algún tipo de ventaja al momento de la evaluación de su oferta, y en dicho caso, cuáles serían los parámetros de evaluación a utilizarse en el supuesto planteado.

RESPUESTA: Ver respuesta a Consulta 100/27 en CCC 008

Nº 12 Según el Pliego de Especificaciones Técnicas Particulares de Obras Civiles en el Punto 2 Relevamiento de Interferencias del Subsuelo: tramos A0 Estación Pompeya, (tramo relevado Av. Saenz e/Lebenson y Centenera y Lynch y Av. Amancio Alcorta), tramos A1, Estación Saenz (tramo relevado Av. Saenz entre Av. La Plata y Perito Moreno y Av. Almafuerte entre Achala y Av. La Plata) y tramo C2 Estación Córdoba, Santa Fe, Las Heras y Plaza Francia se encuentra un listado de "Instalaciones Afectadas" página 17 (sic) donde el mismo no coincide con las Interferencias de la Planilla de Cotización. Se consulta si la planilla de cotización está incompleta respecto al listado de "instalaciones Afectadas" y si no es así indicar la forma de cotizar las mismas.

RESPUESTA: Los Listados reflejan el relevamiento de las instalaciones existentes, según la información recibida de las distintas Prestatarias de Servicios Públicos. En las Planillas de Cotización se indican solamente los servicios que producen interferencias

Nº 13 Según el Pliego de Condiciones Particulares de Obras Civiles, establece en el Capítulo 4.4. Transporte y disposición de los materiales excavados lo siguientes (sic) "La distancia de transporte máxima será de VEINTE (20) kilómetros, medida en línea recta entre el baricentro de la obra y los lugares de descarga de camiones." (sic)... Se consulta cual es el baricentro de la obra.

RESPUESTA: Ver CSC 004 punto 12

Nº 14 En virtud de la obtención de los distintos certificados y documentos exigidos por las entidades financieras para el financiamiento de las obras, se solicita una extensión de Plazo de presentación de la oferta de 30 días.

RESPUESTA: Ver CSC 004 punto 11

Nº 15 De acuerdo al punto 7 del Anexo V - Carpeta A4: Antecedentes Tecnicos. donde especifica "SBASE sólo considerará los antecedentes que se presenten avalados con la certificación del Comitente en cuanto a su porcentaje de participación, responsabilidad en la dirección técnica y ejecución del proyecto,



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
Sociedad del Estado

monto, magnitudes físicas, fechas de inicio y de finalización reales y previstas, cumplimiento de los plazos, conducta contractual, certificación de calidad de los trabajos y certificado o acta de recepción. Cuando se trate de instalaciones y equipos SBASE podrá requerir al Operador información sobre su calidad y confiabilidad, si ésta no fuera presentada con los antecedentes. LA consulta es si debe considerarse como certificación del Comitente al documento expedido por el Comitente donde incluye la información solicitada que es distinto a los certificados propios de la obra y/o a recepciones de la misma. Sin otro particular, y a la espera de una pronta respuesta, saludamos a Uds. muy atentamente.

RESPUESTA: La interpretación es correcta

137. CONSULTA 084 – PUNTOS 01 A 12 - SISTEMA DE VENTILACIÓN

1. No queda claro tras el análisis de la documentación (planos, memorias, pliegos, aclaraciones, etc.) las dimensiones de los pozos interestación en el interior de los túneles ni la disposición de ventiladores, silenciadores y conductos en su interior. Solicitamos aclaración al respecto.

RESPUESTA: Las dimensiones de las salas están indicadas en los planos: SH-TC2-VF-E01-A1, SH-TC2-VF-E02-A1, SH-TC2-VF-E03-A1. No hay lay-out mecánico con disposición de ventiladores, silenciadores, etc..

2. Se indica en pliegos que los ventiladores de interestación solo funcionan en caso de emergencia impulsando aire a 60 m³/s. Pero entendemos que en condiciones normales de funcionamiento no se conseguirían los saltos térmicos de 5°C previstos como máximo en el pliego. Por tanto creemos deberían funcionar también en condiciones normales para asegurar la disipación de la carga térmica en túnel. Solicitamos aclaración al respecto.

RESPUESTA: No es necesario que deba funcionar en condiciones normales.

3. En la planilla de Túnel Tramo A0+A1 (Estaciones Pompeya y Saenz Intermedia), el sistema de ventilación forzada para los pozos interestación lo componen 2 unidades de ventiladores VCE-01 y 2 unidades de VCE-02. Entendemos se trata de un error porque no se puede realizar la ventilación de túnel con ventiladores centrífugos, sino axiales. Además de la lectura del pliego (página 95 punto 9.2) se indica que la interestación Pompeya Saenz del Tramo A0-A1 no dispondrá de ventilación forzada, con lo cual además se plantea la duda de cómo se producirá la evacuación de humos en caso de emergencia. Solicitamos aclaración al respecto.

RESPUESTA: No está prevista la instalación de ventilación forzada en el tramo de túnel entre las estaciones Pompeya y Sáenz, por lo que los ítems A01.A.6.18.1 a A01.A.6.18.1 no deberán cotizarse.

4. En pliego se indica que los conductos de distribución de aire en estaciones serán de sección oval, rectangular o circular pero no se especifica ni en mediciones ni en planos cuales son de un tipo o de otro y que secciones tienen en cada caso (salvo para los conductos de impulsión). No se encuentra información ni planos de detalle



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
Sociedad del Estado

de los recorridos por el interior de andenes, vestíbulos, locales, pozos, etc. Solicitamos información al respecto.

RESPUESTA: La información solicitada será definida en el proyecto ejecutivo

5. En la planilla figura una partida dentro de conductos de chapa correspondiente a "Sistemas Independientes" que desconocemos la función, ubicación y alcance. También aparece una partida alzada de "lana mineral para conductos de extracción" que desconocemos la función de un aislamiento en un conducto de extracción. Igualmente hay una partida de "pantalla fonoabsorbente con cámara de aire aislación a calle", que tras analizar planos no se localizan las dimensiones de la misma. Solicitamos aclaración al respecto.

RESPUESTA: Sistemas independientes se refiere a los sistemas de extracción localizada con ventiladores centrifugos ubicados en salas de estaciones.

La lana mineral para conductos de extracción se colocará en tramos a definir en el proyecto ejecutivo a los fines de disminuir vibración y ruido en los conductos.

La pantalla fonoabsorbente se colocará en tramos a definir en el proyecto ejecutivo a los fines de asegurar una aislación de ruidos de baja y media frecuencia hacia la calle o la estación respectivamente, cumplimentando la ley vigente sobre contaminación acústica en la Ciudad de Buenos Aires.

6. De los ventiladores axiales de la subestación rectificadora de la Estación de Córdoba no hay especificaciones técnicas ni características (Código C-2.5.22.1). Solicitamos especificaciones técnicas.

RESPUESTA: Se adjunta el plano unifilar SH-COR-IV-004-A1.

7. La planilla de cotización del capítulo de ventilación para el Taller Parque Patricios no contiene mediciones. Solicitamos mediciones.

RESPUESTA: Las mediciones están indicadas en la planilla de cotización correspondiente

8. En el pliego se indica que los ventiladores han de montar en el cono de aspiración y extracción un sistema de sensores que midan temperatura, presión, velocidad y caudal. En mediciones no se han reflejado estos elementos. Solicitamos aclaración al respecto.

RESPUESTA: Se requiere la instalación de sensores aguas arriba y aguas debajo de cada ventilador axial y centrifugo con el fin de medir temperatura, presión total, estática y dinámica y velocidad de flujo en distintos puntos a lo largo de la sección de conducto, guardar los valores en un data logger, informarlos en un display digital en el lugar donde estén instalado cada ventilador y enviar la señal con cada una de las mediciones en tiempo real al

puesto de operación central. Su cotización se incluirá en la provisión del ventilador correspondiente

9. *No figura en mediciones sensores de temperatura y velocidad en túneles. Sin embargo en pliego se menciona se tendrán que instalar sensores de temperatura en túnel cada 50 metros y en estación una cantidad de 20 sensores sin determinar ubicación de los mismos. Por favor aclaración si esto es correcto.*

RESPUESTA: Se cotiza en los ítem C-2.A.6.11.5.1 y C-2.A.6.11.5.2 y análogos de los distintos tramos.

10. *En el punto 11 de listado de señales del pliego aparecen recogidas las señales de los ventiladores y los sensores en estaciones, pero de acuerdo con lo indicado en los dos puntos anteriores (8 y 9), no se recogen señales para sensores de temperatura en túnel ni sensores de caudal, velocidad, presión y acelerómetros a instalar en los ventiladores. Solicitamos aclaración al respecto.*

RESPUESTA: Ver respuesta 8.

11. *En el subcapítulo de Sistema Eléctrico para el sistema de Ventilación se indican una serie de partidas a valorar de las que no se dispone de datos suficientes para su valoración, como pueden ser esquemas unifilares de los tableros o planos de recorrido del cableado y canalización. Solicitamos información técnica para poder valorar.*

RESPUESTA: Se remite a la CCC 003 Consulta 016-3

12. *Se indican a continuación las diferencias de medición encontradas entre lo reflejado en las planillas y en planos en lo que respecta a las unidades de ventilación axial. Solicitamos aclaración y validación de las mismas. Código Concepto Medición proyecto Medición planos*
ESTACION SAENZ A01.A.2.25.1.1 VAI-01 2 1
A01.A.2.25.1.2 VAI-02 2 1 A01.A.2.25.1.3 VAI-03 2 1 A01.A.2.25.1.4 VAI-04 2 1
ESTACION CORDOBA C-2.A.1.25.1.3 VAI-03 2 1 C-2.A.1.25.1.4 VAI-04 2 1
ESTACION SANTA FE C-2.A.2.25.1.3 VAI-03 2 1 C-2.A.2.25.1.4 VAI-04 2 1.

RESPUESTA:

A continuación se indican las cantidades de los ítems mencionados:

ESTACION SAENZ

A01.A.2.25.1.1; VAI-01: cantidad 1 (uno)

A01.A.2.25.1.2; VAI-02: cantidad 1 (uno)

A01.A.2.25.1.3; VAI-03: cantidad 1 (uno)

A01.A.2.25.1.4; VAI-04: cantidad 1 (uno)

ESTACION CORDOBA

C-2.A.1.25.1.3; VAI-03: cantidad 1 (uno)

C-2.A.1.25.1.4; VAI-04: cantidad 1 (uno)

ESTACION SANTA FE

C-2.A.2.25.1.3; VAI-03: cantidad 1 (uno)

C-2.A.2.25.1.4; VAI-04: cantidad 1 (uno)



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
Sociedad del Estado

138. CONSULTA 081 PUNTO 011 – CANAL OCHOA

Nº 11 De los antecedentes recopilados de las distintas empresas de servicios públicos y de los antecedentes presentes en el Pliego de Especificaciones Técnicas Particulares para Obras Civiles (OCI-PTG), no se encuentra el canal aliviador Ochoa sobre la calle Av. Almagro referente al Tramo A1, se ha constatado en la visita de Reconocimiento del Emplazamiento, que entre la calle Tigre y la Estación Hospitales se a ejecutado un canal subterráneo correspondiente al Plan Hidráulico Obra: "Canales aliviaderos de la cuenca Ochoa". Se consulta que de dicho conducto no es posible determinar el grado de interferencia exacta y precisa con la información disponible en el pliego. Dada la magnitud de la interferencia detectada, se solicita se informe si la misma ha sido contemplada para su desvío en función de la cuenca existente y de la ejecución del sistema constructivo con muros colados y excavación de túnel a través de Cut & Cover.

RESPUESTA:

El conducto a que se hace referencia queda fuera de la traza del túnel, como se muestra en el Plano SH-TA1-HA-DO5-A1.

139. CONSULTA 087 – PUNTO 05 - INTERFERENCIAS

5) Interferencias, corte y retiro de cañerías: numerosas planillas de desglose de las interferencias, contienen el ítem "Corte y retiro de cañerías, incluye las obturaciones extremas y modificación de cojinetes existentes". En algunos casos este ítem tiene como unidad de medida el ml (metro lineal) y en otros casos tiene como unidad de medida el m3. Ahora bien, en la mayoría de los casos, cuando el ítem tiene unidad de medida el ml (metro lineal), la cantidad indicada en las planillas de desglose es 1 (uno). Interpretamos que corresponde indicar otras cantidades, ya que la interferencia a remover y por ende la cañería a cortar y retirar, tiene una longitud varias veces mayor a 1 (uno). Por lo expuesto solicitamos se indiquen con claridad las cantidades que corresponden en cada uno de los casos planteados.

RESPUESTA: Para todos los ítems correspondientes a "Corte y retiro de cañería, incluye las obturaciones extremas , etc.", se tomará como unidad de medida el metro lineal (ml.)

No en todos los casos es necesario el retiro de la totalidad de la cañería existente, por lo que se solicita la cotización por un (1) metro lineal, que luego se aplicará a la cantidad de metros que efectivamente se mida en obra que se retiraron.

140. CONSULTA 092/04 – GASTOS DE NACIONALIZACIÓN

Con relación a los Gastos de Nacionalización referidos en el artículo 10.8 del Pliego de Condiciones Particulares, a cargo del Contratista y luego reembolsados por SBASE, se presentan varios inconvenientes que redundan, independientemente de quien sea el oferente adjudicado, en perjuicios para SBASE. Por un lado, el de que la normativa cambiaria establecida a partir del Decreto Nº 616/05 impide la posibilidad de que una empresa extranjera ingrese dinero al efecto y, luego del cobro, lo reenvíe. Hay que tener presente que todos los proveedores de los bienes a importar son obviamente extranjeros, con lo que estas operaciones ocurrirán



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
Sociedad del Estado

necesariamente, cualquiera sea el contratista. Por otro lado, para hacer los pagos que requiere la nacionalización, se deben abonar otras cargas, como los impuestos a los débitos y créditos bancarios, ganancias, etc., así como los costos de las transferencias de los fondos y de los cambios de moneda, lo que en definitiva incrementaría sensiblemente los costos y el tiempo de las operaciones en perjuicio de SBASE. La manera de superar estos problemas consistiría en que sea SBASE quién pague directamente los impuestos de nacionalización. Caso contrario, SBASE debería gestionar la autorización necesaria para que el contratista pueda ingresar desde el exterior los fondos necesarios para aquellos pagos y retirarlos una vez reintegrados por SBASE y, además, debería indicar que esos mayores costos sean incluidos en la cotización. En tercer lugar, señalamos que la citada norma (los Pliegos) prevé reconocer las variaciones que pudiera haber introducido la autoridad competente respecto de la fecha de Oferta. Pues bien, aquí es necesario que en rigor se compensen todas las variaciones que por este concepto se produzcan, aún cuando no provengan de la autoridad competente (como variaciones en el tipo de cambio, costos de transferencias, etc.), y que se indique el mecanismo aplicable para ello. Rogamos que se acepten estas sugerencias y se expliciten los criterios aplicables.

RESPUESTA:

SBASE realizará los trámites aduaneros con su Despachante y abonará directamente los gastos de nacionalización correspondientes, modificándose cualquier disposición en contrario contenida en el PCP y en las Circulares emitidas.

En relación al alcance de las prestaciones (PCP 2.2.1 y 2.2.2), el Contratista deberá prestar su mayor colaboración y asistencia para la realización de los trámites y gestiones que deban efectuarse y será responsable de cualquier demora en la entrega de la información y documentación necesaria para la realización en tiempo y forma de los trámites aduaneros.

Lo señalado no altera la obligación de los Oferentes de informar los gastos de nacionalización en su oferta, conforme al artículo 4.4.3 del PCP y circulares emitidas.

Las multas, estadías y cualquier otro costo atribuible a demoras del Contratista o a errores en la documentación y/o en los trámites realizados por él o por terceros se descontarán de cualquier crédito o garantía a su favor. No se reconocerán ampliaciones de plazos por tales demoras.

Los gastos de nacionalización serán informados en la planilla *ad hoc* "Gastos de Nacionalización" que se adjunta y que substituye cualquier emisión anterior.

La planilla deberá ser llenada por los Oferentes de ambos Renglones y sólo para importaciones a nombre de SBASE.

Al momento de la nacionalización los costos informados en la planilla de Oferta se recalcularán con el tipo de cambio y con los porcentajes de



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
Sociedad del Estado

incidencia vigentes para la misma posición arancelaria, origen y procedencia de la mercadería vigentes en ese momento y el mismo valor CIF.

Si los costos de nacionalización superan a los informados en la Oferta recalculados como se indica en el párrafo precedente, la mayor suma a abonar le será descontada al Contratista de cualquier crédito o garantía a su favor.

A estos efectos no se tendrán en cuenta los componentes de los gastos de nacionalización que no estén directa o indirectamente vinculados al valor CIF, como por ejemplo los costos de la terminal.

En concordancia con todo lo señalado, queda sin efecto el pago mencionado en el artículo 10.8 primer párrafo del PCP.

El Contratista deberá mantener los seguros exigidos sobre las mercaderías importadas durante los trámites de nacionalización.

141. CONSULTA 094 PUNTOS 22, 23 Y 23B - ARQUITECTURA

N°22: Solicitamos nos remitan planos correspondientes al rubro Herrería relacionados con el ítem global Plenos de Servicios.

RESPUESTA: Remitirse a CCC 008 Consulta 063-2.

N°23: Con respecto a los Ítems A01.A.2.18.4/5/6 - Pintura, solicitamos nos indiquen sobre qué elementos se deberán aplicar estos materiales dado que sus Ítems de pago figuran como Gl. 1.

RESPUESTA: Ver planilla de locales del Rubro de Arquitectura, en el caso del Hammerite gris plata el mismo deberá ser aplicado en las Troneras de Acceso

N°23b: Solicitamos nos aclaren si SBASE será el proveedor de las troneras de acceso, dado que no hemos encontrado en las planillas su correspondiente ítem de pago.

RESPUESTA: Las troneras de acceso Forman parte del alcance de la Licitación y deben ser provistas por el Contratista.

142. CONSULTA 095 – PUNTOS 02, 03 – VARIOS

2. En el PCP – Anexo I, se indica que: "En zonas donde se requieran condiciones antivibratorias de vía muy exigentes se deberá colocar una manta resiliente antivibratoria de espesor mínimo de 20 mm, constituida por una superposición de dos capas una de material elastomérico microcelular (por ejemplo una mezcla de corcho y goma) de elevado rendimiento y resistencia de espesor variable concordante con el nivel de aislamiento de vibraciones exigido más una capa de protección mecánica contra la penetración de puntas o aristas de la piedra u otros elementos de un espesor aproximado de 5 mm." A efectos de preservar un pie de igualdad para todos los oferentes, se solicita especificar los sectores donde se



SUBTERRANEOS
de Buenos Aires
Sociedad del Estado

deberá prever la colocación de esta manta o en su defecto, se propone la cotización de dicho material por precio unitario para su posterior definición en obra.

RESPUESTA: La manta resiliente antivibratoria se deberá colocar en la sección ST5 sobre el río subterráneo. Para su cotización se crea el ítem C-2.A.7.2.7. Colocación de manta resiliente, incluyendo la provisión de materiales, mano de obra, equipos, etc. y se cotizará por m2. Ver Consulta 065 punto 05 de esta circular.

----- O -----