

Licitación Pública Nacional e Internacional
Proyecto “Red de Autopistas y Rutas Seguras. Proyecto PPP - Etapa 1”
Ley N° 27.328. Decreto Reglamentario N° 118/2017
Resolución N° 147-E/2018

CIRCULAR CON CONSULTA N° 2/2018

Por medio de la presente se da respuesta a las siguientes consultas:

Consulta No. 1: *“Corredor Vial C – El tramo de La Picasa que hoy se encuentra bajo agua. ¿Se debe intervenir el día que el agua de la laguna reduzca su cota? Existe un puente que en caso de intervenirse dicho tramo habría que ensanchar. ¿Es correcta esta apreciación?”.*

Respuesta a Consulta No. 1: La reparación del tramo de la RN N° 7 que se encuentra inundado por el agua de la Laguna La Picasa estará a cargo de la DNV. Una vez terminadas las obras de reparación y habilitado el tramo al tránsito, el CONTRATISTA PPP deberá efectuar la conservación y mantenimiento en dicho tramo y cumplir con las obligaciones contractuales asumidas en el CONTRATO PPP.

Consulta No. 2: *“Corredor Vial C – Si bien la Memoria Descriptiva da una orientación sobre la cantidad de Carriles de Sobrepaso para la RN N°7 no así para la RN N°33. Favor de informar donde se ubicaran específicamente los carriles de sobrepaso, que dimensiones tienen y cuantos son para la ruta nacional N°33?”.*

Respuesta a Consulta No. 2: En las OBRAS PRINCIPALES C-RS-09(a) y C-RS-09(b) del CORREDOR VIAL C no está prevista la construcción de carriles de sobrepaso.

Consulta No. 3: *“Corredor Vial C – Favor de informar ¿Dónde está ubicada el área de descanso y que tipo de obra se debe hacer ahí?”.*

Respuesta a Consulta No. 3: El artículo 23 ÁREAS DE DESCANSO DE TRANSPORTISTAS del PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARTICULARES del CORREDOR VIAL C establece: *“El CONTRATISTA PPP, deberá construir y mantener en el CORREDOR VIAL UN (1) área de descanso y estacionamiento para camiones, en un lugar a definir por el ENTE CONTRATANTE, de acuerdo a las características establecidas en la especificación técnica que forma parte del Anexo IV del presente PLIEGO”.*

Consulta No. 4: *“Adjuntamos algunas preguntas relacionadas con el Proyecto de Red de Autopistas y Rutas Seguras”.*

El artículo 68 del contrato se aclara que: “Las PARTES reconocen que, a la FECHA DE SUSCRIPCIÓN, el CONTRATO PPP se encuentra en una situación de equilibrio económico-financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las PARTES”

El artículo 69 del contrato se aclara que: “La ecuación económico-financiera original del CONTRATO PPP está conformada por el equilibrio al momento de la ADJUDICACIÓN entre (i) la asunción por parte del CONTRATISTA PPP de los riesgos inherentes al cumplimiento de las obligaciones a su cargo bajo el CONTRATO PPP, incluyendo los riesgos que le han sido asignados según lo descrito en la MATRIZ DE RIESGOS; y (ii) el derecho de recibir la CONTRAPRESTACIÓN PÚBLICA y la CONTRAPRESTACIÓN POR USO; y los demás derechos del CONTRATISTA PPP bajo el CONTRATO PPP”

No es claro cuáles son los parámetros que se tienen en consideración en la ecuación económico-financiera original.

Cuál es la fórmula de la ecuación económico-financiera definida por estos proyectos? Ha sido definido el parámetro de equilibrio económico financiero requerido?

Para calcular la ecuación es necesario un Plan Financiero que incluya todos los gastos y los recaudos. En ausencia de esta ecuación económica-financiera no

es posible determinar el equilibrio según lo requerido y ni tampoco restablecer el equilibrio de la Ecuación Económico-Financiera Original”.

Respuesta a Consulta No. 4: Se considera que a la fecha de suscripción del CONTRATO PPP el mismo se encuentra en una situación de equilibrio económico-financiero en términos de derechos, responsabilidades y riesgos asignados a las PARTES. El restablecimiento y procedimiento para alcanzar el equilibrio de la ecuación económico-financiero original se encuentra contemplado en los artículos 68 a 71 del CONTRATO PPP, en la Ley N° 27.328 y en el Decreto reglamentario N° 118/2017 y su Decreto modificatorio 936/2017

Consulta No. 5: *“¿Qué pasa en el escenario que los tránsitos son alcaldes o menores de los estimados? El Contratista PPP si queda con este extra recaudo o gasto extra? En otras palabras, si el trafico sube, el concesionario gana más y disminuye menos, teniendo en cuenta que muchos gastos de la operación y mantenimiento no son proporcionales al tráfico”.*

Respuesta a Consulta No. 5: El riesgo de proyección de tránsito pagante en las ESTACIONES DE COBRO del Corredor Vial estará a cargo del CONTRATISTA PPP. Por lo tanto, en caso que el tránsito sea mayor al estimado al realizar su oferta, y consecuentemente sus ingresos también sean superiores, los mayores ingresos formarán parte de los ingresos del CONTRATISTA PPP por CONTRAPRESTACIÓN POR TRANSITO o CONTRAPRESTACIÓN POR TRANSITO DEL CONTRATISTA PPP, según corresponda. Por otra parte, si el tránsito es inferior al estimado al realizar su oferta, y por lo tanto sus ingresos resultan ser inferiores, la diferencia no será compensada por el ENTE CONTRATANTE.

Consulta No. 6: *“Corredor Vial C – Favor de informar ¿Cuál es la ubicación precisa de la estación de cobro nueva en Chacabuco?”.*

Respuesta a Consulta No. 6: La ubicación de la ESTACION DE COBRO Chacabuco se detalla en el punto 7.3 del PLIEGO ESPECIFICACIONES TECNICAS PARTICULARES del CORREDOR VIAL C.

Consulta No. 7: *“Corredor Vial C – Favor de informar ¿Cuál es la ubicación de las 3 pasarelas a colocar?”.*

Respuesta a Consulta No. 7: La ubicación definitiva de cada una de las pasarelas peatonales de la OBRA PRINCIPAL C-RS-15 del PLAN DE OBRAS PRINCIPALES, Anexo I del PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TECNICAS PARTICULARES, será definida de acuerdo a su necesidad para mejorar la seguridad vial de los usuarios. Su ubicación definitiva deberá ser propuesta por el CONTRATISTA PPP, debiendo la misma ser autorizada por el ENTE CONTRATANTE de manera previa a su construcción.

Consulta No. 8: *“Corredor Vial C – Favor de informar ¿Cuál es la ubicación de la estación de pesaje?”*

Respuesta a Consulta No. 8: La ubicación de la Estación de Pesaje se indica en el artículo 21 del PLIEGO ESPECIFICACIONES TECNICAS PARTICULARES del CORREDOR VIAL C. El CONTRATISTA PPP podrá instalar ESTACIONES DE PESAJE adicionales a las previstas, previa autorización del ENTE CONTRATANTE.

Consulta No. 9: *“Corredor Vial C – En los tramos de repavimentación desde Lujan a Junín ¿se debe hacer el trabajo en una trocha o ambas? En esa zona se acaba de inaugurar la autovía, por lo que una trocha es nueva”.*

Respuesta a Consulta No. 9: El CONTRATISTA PPP deberá evaluar si es necesario intervenir en una calzada o ambas y en un carril o en ambos carriles para cumplir con las obligaciones del CONTRATO PPP.

Consulta No. 10: *“Corredor Vial C -El artículo 3.2.4 de la página número 19 de la descripción de las obras indica que se deberá ejecutar un alteo de calzada entre la progresiva Km 390,00 y el acceso a Laboulaye. Favor de informar especificaciones técnicas y localización específica de dichas tareas”.*

Respuesta a Consulta No. 10: La ubicación específica surgirá del Proyecto Ejecutivo de la OBRA PRINCIPAL y del estudio hidráulico correspondiente. Las

especificaciones técnicas se rigen de acuerdo a lo establecido en el ANEXO III-A del PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TECNICAS PARTICULARES.

Consulta No. 11: *“Corredor Vial C – El artículo 3.2.2 de la página número 18 de la Memoria Descriptiva indica que se deberá retirar y colocar 20000 metros de barandas y reconstruir 50000 m3 de terraplén erosionado por las inundaciones. Favor de informar especificaciones técnicas y localización específica de dichas tareas”.*

Respuesta a Consulta No. 11: La ubicación específica de los sectores a intervenir surgirá del Proyecto Ejecutivo de la OBRA PRINCIPAL. Las especificaciones técnicas se rigen de acuerdo a lo establecido en el ANEXO III-A del PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TECNICAS PARTICULARES.

Consulta No. 12: *“Corredor Vial C – De acuerdo con la Memoria Descriptiva se informa que la Variante Palmira, San Andrés de Giles y Chacabuco serán incorporadas al contrato PPP del corredor vial C a partir de la firma de su recepción provisoria estimada para los años 2020 y 2019 respectivamente. Este contrato, ¿contempla la repavimentación de dichos tramos?”.*

Respuesta a Consulta No. 12: A partir de la incorporación al CORREDOR VIAL de las OBRAS EN EJECUCIÓN A CARGO DEL ENTE CONTRATANTE, el CONTRATISTA PPP deberá cumplir durante todo el plazo del CONTRATO PPP con las exigencias, condiciones y parámetros de calidad que se establecen en el punto 47.1.1. del PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TECNICAS GENERALES, por lo tanto el momento en cual se deba realizar la obra de repavimentación será bajo riesgo y responsabilidad del CONTRATISTA PPP.

Asimismo, se aclara que la corrección de las OBRAS EN EJECUCIÓN A CARGO DEL ENTE CONTRATANTE que resulten defectuosas, sea por fallas de los materiales, de los métodos constructivos o por cualquier otra razón, y la reparación de vicios aparentes y ocultos, incluyendo las demoliciones, desmontajes y reconstrucciones necesarias para su comprobación, será

realizada por el ENTE CONTRATANTE, a su costo, de conformidad con lo previsto en el punto 43.3 del CONTRATO PPP.

Consulta No. 13: *“¿Cuál es el orden de prevalencia de los pliegos y documentación para la licitación?”.*

Respuesta a Consulta No. 13: El orden de prelación se encuentra enunciado en el Artículo 5° del CONTRATO PPP.

Consulta No. 14: *“Habiendo descargado la documentación licitatoria desde el sitio <http://ppp.vialidad.gob.ar/documentacion-licitatoria-2/>, se observa que la misma no contiene ciertos planos que estaban disponibles para su descarga en diciembre de 2017. Por ejemplo, en el caso del Corredor Vial A estaban presentes los planos de la Variante Tandil, mientras que en la información disponible actualmente la misma no se encuentra. Agradeceremos nos indiquen si la documentación para licitar es la que se encuentra disponible actualmente, y que no deberá considerarse la documentación anterior”.*

Respuesta a Consulta No. 14: La documentación licitatoria es la que se encuentra disponible en la página web de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD y de la SUBSECRETARÍA DE PARTICIPACIÓN PÚBLICO PRIVADA, aprobada por la Resolución 147 de fecha 26 de enero de 2018 del registro de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD (B.O. 29/01/2018), por la que se convocó a licitación pública nacional e internacional con el objeto de contratar el diseño, construcción, ampliación, mejora, reparación, remodelación, operación, mantenimiento y explotación comercial de los CORREDORES VIALES NACIONALES, descriptos en el Anexo I de la misma, bajo el régimen de la Ley de Participación Público Privada N° 27.328 y su Decreto Reglamentario N° 118/2017 y su modificatorio Decreto N° 936/2017 para el Proyecto “Red de Autopistas y Rutas Seguras PPP – Etapa 1” y aprobó: (i) el PBCG; (ii) los PBCP para el CORREDOR VIAL “A”, CORREDOR VIAL “B”, CORREDOR VIAL “C”, CORREDOR VIAL “E”, CORREDOR VIAL “F” y CORREDOR VIAL “SUR”; y (iii) el CONTRATO PPP y sus Anexos. Forman

asimismo parte de la documentación licitatoria las Circulares que se emiten en el marco del presente Proyecto.

Consulta No. 15: *“Agradeceremos se nos indique si deberá cotizarse las obras correspondientes a la Variante Tandil, esto teniendo en cuenta que no se menciona la misma en la Memoria Descriptiva, ni en los planos actuales”.*

Respuesta a Consulta No. 15: La construcción de la Variante Tandil no deberá ser cotizada ya que la misma no se encuentra incluida en el PLAN DE OBRAS PRINCIPALES del CORREDOR VIAL A. En los Anexo “K” y “L” de la Circular Sin Consulta N° 1, se encuentra la memoria descriptiva y el Anteproyecto Técnico correspondiente a la Travesía Urbana de Tandil, la cual sí se encuentra incluida dentro del PLAN DE OBRAS PRINCIPALES del CORREDOR VIAL A.

Consulta No. 16: *“En el Corredor Vial A, no queda claro el alcance de los trabajos en los tramos de la Ruta Nacional N° 3 que se desafectaran una vez concluidas las obras principales. Dado que en ciertos planos suministrados se observan resaltados con otro tipo de línea y color calles internas de los poblados. Agradeceremos se nos indique que actividades deberán realizarse entre las progresivas 185.18 a 189.20 (Actual RN N°3 ciudad de Las Flores), 239.71 a 245.00 (Actual RN N°3 ciudad de Cacharí), 293.70 a 307.10 (Actual RN N°3 ciudad de Azul), 486.80 a 499 (Actual RN N°3 ciudad de Tres Arroyo)”.*

Respuesta a Consulta No. 16: El CONTRATISTA PPP deberá realizar el mantenimiento de la calzada existente de la RN N°3 objeto de la presente consulta, solo dentro de la ZONA DE CAMINO hasta el momento de su desafectación, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 6 del PETP del CORREDOR VIAL A. Las calles internas de los poblados no forman parte del ÁREA DEL PROYECTO por lo tanto, se encuentran excluidas de las obligaciones asumidas por el CONTRATISTA PPP en el marco del CONTRATO PPP. En los tramos identificados en la presente consulta se deberán realizar las actividades previstas en el CONTRATO PPP hasta su desafectación.

Consulta No. 17: “En el Corredor Vial A, la memoria descriptiva que integra los anexos del PETP menciona lo siguiente: “Con relación a la pavimentación de banquetas en los tramos de ruta segura, los puentes a ensanchar son únicamente los que están específicamente indicados en la presente Memoria Descriptiva”, luego de revisar dicha memoria no hemos encontrado un listado de puentes a ensanchar, lo cual indicaría que no se debe considerar dicha tarea. Por otro lado hay tramos de ruta segura en la cual los carriles de sobrepaso se superponen con puentes existentes. Agradeceremos se indique si en los lugares de construcción de carriles de sobrepaso deberán ensancharse los puentes existentes”.

Respuesta a Consulta No. 17: Los carriles de sobrepaso no se ubicarán sobre puentes existentes. La ubicación definitiva y el desarrollo de los carriles de sobrepaso se establecerán en el PROYECTO EJECUTIVO.

Consulta No. 18: “Art. 1: Definiciones. 150) “MONTO TOTAL REQUERIDO TPI AJUSTADO”. Solicitamos se corrija la referencia al Anexo donde se indica el método de cálculo del TPI AJUSTADO dado que indica ANEXO B y la fórmula en cuestión está definida en el ANEXO D”.

Respuesta a Consulta No. 18: Se aclara que en el artículo 1. “Definiciones”, Punto 150) “MONTO TOTAL REQUERIDO TPI AJUSTADO”, en donde dice: “ANEXO B” debe leerse “ANEXO D”.

Consulta No. 19: “Art. 1: Definiciones. 151) “MONTO TPD”. Hemos detectado que hay discrepancias en cuanto a la definición del monto TPD, ya que en las definiciones incluidas en el contrato se hace referencia a que será un monto requerido en la oferta y en los PETP se establece como un monto fijo. Por otro lado, no hay referencia a él en el formulario de cotización de la Oferta Económica”.

Respuesta a Consulta No. 19: En la Circular N° 1 sin consulta se han adjuntado como Anexo A de la misma los “FORMULARIOS DE COTIZACIÓN” que reemplazan a los que como Anexo I integraban el PLIEGO DE BASES Y CONDICIONES PARTICULARES de los Corredores Viales A, B, C, E, F y SUR.

Consulta No. 20: *“Art. 33.5 y 33.6: Demoras en la Identificación de los Bienes y Demoras en la liberación de la traza. Para ambos artículos, se solicita se especifique cómo se determina la demora del Contratista PPP y del Ente Contratante en cada caso”.*

Respuesta a Consulta No. 20: En el caso del CONTRATISTA PPP, la demora se determina por no haber efectuado con antelación suficiente los trámites necesarios para identificar los bienes sujetos a expropiación y/o no hubiera presentado la documentación necesaria para la tramitación de las declaraciones de afectación con destino a utilidad pública y sujeción a expropiación de los bienes inmuebles que deberán ser expropiados (art. 42 del PETG), y como consecuencia de ello no hubiera dado cumplimiento a la fecha de inicio de las obras previstas en el PLAN DE OBRAS PRINCIPALES (art. 42 del PETG).

En el caso del ENTE CONTRATANTE, la demora se determina por incumplimiento a lo previsto en el artículo denominado “Plazos para la liberación de la traza” del Pliego de Especificaciones Técnicas Particulares de cada uno de los CORREDORES VIALES.

Consulta No. 21: *“Art. 43.4 y 44.4: "INCORPORACIÓN AL PROYECTO DE OBRAS EN EJECUCIÓN POR EL ENTE CONTRATANTE Y OBRAS ADICIONALES DISCRECIONALES": Se solicita se indiquen las especificaciones mínimas que deberán cumplir estas obras en el momento de la entrega al Contratista PPP, con el objeto de asegurar que el Contratista pueda dar cumplimiento a las exigencias contractuales desde la incorporación sin tener que incurrir en nuevas inversiones”.*

Respuesta a Consulta No. 21: Las OBRAS EN EJECUCIÓN A CARGO DEL ENTE CONTRATANTE se entenderán incorporadas al CONTRATO PPP a partir de la fecha del ACTA DE RECEPCIÓN DE OBRAS EN EJECUCIÓN A CARGO DEL ENTE CONTRATANTE, sin perjuicio de las obligaciones del ENTE CONTRATANTE previstas en el Artículo 43.3. del CONTRATO PPP que prevé que la corrección de las OBRAS EN EJECUCIÓN A CARGO DEL ENTE

CONTRATANTE que resulten defectuosas, sea por fallas de los materiales, de los métodos constructivos o por cualquier otra razón, y la reparación de vicios aparentes y ocultos, incluyendo las demoliciones, desmontajes y reconstrucciones necesarias para su comprobación, será realizada por el ENTE CONTRATANTE, a su costo.

Consulta No. 22: *“Arts. 49.2: "VALOR DE LOS TPDS": En este artículo se hace referencia al TPD como un importe “establecido y considerado como oferta”; por favor, aclarar este punto ya que el TPD se entiende como un monto fijo incluido en los PETP y que no se considera variable de oferta ni hay referencia a él en el formulario de cotización de la Oferta Económica”.*

Respuesta a Consulta No. 22: Se aclara que el TPD es un monto fijo establecido en el Pliego de Especificaciones Técnicas Particulares de cada uno de los CORREDORES VIALES, que el CONTRATISTA PPP declara al momento de presentar el formulario de cotización que ha sido considerado a los fines de formular la OFERTA. En la Circular sin Consulta N°1, como Anexo A se adjuntaron los FORMULARIOS DE COTIZACIÓN de cada uno de los CORREDORES VIALES que contienen dicha declaración.

Consulta No. 23: *“Art. 71: " AJUSTE DE LA CONTRAPRESTACIÓN": Por favor, especificar cómo se realizarían los ajustes sobre el TPD en los escenarios indicados (Inflación, Cambio de Ley, Evento Eximente, Obras Viales en Competencia, etc) en los proyectos en los que no se contempla TPD”.*

Respuesta a Consulta No. 23: Los ajustes se realizarán conforme a lo dispuesto en el CAPÍTULO VIII ASPECTOS ECONÓMICOS – FINANCIEROS, Artículo 83, del Pliego de Especificaciones Técnicas Generales.

Consulta No. 24: *“Art.18.1: “PRECALIFICACIÓN”. Se solicita aclaración de cómo se va a determinar si las subsanaciones que provean los distintos ofertantes no afecten el principio de igualdad de trato para los interesados y oferentes”.*

Respuesta a Consulta No. 24: De conformidad con lo establecido en el artículo 18.1.del Pliego de Bases y Condiciones Generales, la corrección de errores u omisiones podrá ser presentada en forma espontánea por el OFERENTE, siempre que dichas subsanaciones no afecten el principio de igualdad de trato para los INTERESADOS y OFERENTES. Debe tenerse presente que el mismo artículo, en los párrafos anteriores, que deben interpretarse de manera armónica con la aclaración efectuada, dispone que la Comisión Evaluadora, al constatar la existencia de errores u omisiones subsanables, deberá intimar al OFERENTE a que subsane los errores u omisiones dentro del término de TRES (3) DÍAS HÁBILES, especificando que dicha subsanación podrá efectuarse **únicamente respecto de errores u omisiones no esenciales contenidos en las OFERTAS**. El mismo artículo aclara además que la subsanación de deficiencias se posibilitará en toda cuestión relacionada con la constatación de datos o información de tipo histórico obrante en bases de datos de organismos públicos, así como también respecto de errores en documentos u omisiones de presentación de documentos, que no tengan incidencia en el análisis comparativo de las OFERTAS.

Consulta No. 25: *“Art.10.1.2. C iv: “DOCUMENTACIÓN LEGAL SOBRE EL OFERENTE Y SU CAPACIDAD JURÍDICA”. Se solicita aclaración sobre si es suficiente con que esta declaración la presente la empresa nacional integrada en el consorcio si hubiera también empresas internacionales en el conjunto”.*

Respuesta a Consulta No. 25: De conformidad con lo establecido en el Anexo IV del Pliego de Bases y Condiciones Generales es suficiente que esta declaración jurada la presente el OFERENTE o un integrante del mismo que califique como empresa nacional.

Consulta No. 26: *“Art. 5.1 Requisitos en CONSTRUCCIÓN de obras viales: “... 2) Haber ejecutado en UN (1) año: a) 1.500.000 m3 de movimientos de suelos en obras de infraestructura (incluye terraplenes, excavaciones y bases y sub-bases de suelos, y b) 200.000 tn de Concreto Asfáltico en caliente...”*

Les solicitamos tengan a bien clarificar si tanto el requerimiento de movimiento de suelos como el de concreto asfáltico debieron haberse ejecutado en el mismo año, o pueden ser en años distintos”.

Respuesta a Consulta No. 26: Se dio respuesta en la Circular con consulta Nº 1, respuesta 1.

Consulta No. 27: *“Art. 3: El REPRESENTANTE TÉCNICO matriculado en el Consejo Profesional de Ingeniería Civil (Jurisdicción Nacional), ¿es suficiente con que esté matriculado antes del inicio del Contrato de Concesión? Para la matriculación en el Consejo Profesional de Ingeniería Civil, ¿se aceptan profesionales con títulos emitidos en otros países debidamente convalidados? El otro REPRESENTANTE, ¿ha de poseer alguna titulación específica?”.*

Respuesta a Consulta No. 27: El REPRESENTANTE TÉCNICO a ser propuesto deberá cumplir con requisitos exigidos en el Art. 3 del Pliego de Especificaciones Técnicas Generales, debiendo encontrarse matriculado en el momento de la suscripción del CONTRATO PPP.

Los profesionales con títulos emitidos en otros países deberán efectuar la consulta de convalidación ante el Consejo Profesional de Ingeniería Civil.

El REPRESENTANTE al que alude el artículo 3 del Pliego de Especificaciones Técnicas Generales no requiere contar con título profesional habilitante específico.

Consulta No. 28: *“Art. 4.1 y 27: El RESPONSABLE DE OBRAS DEL CONTRATISTA PPP matriculado en el Consejo Profesional de Ingeniería Civil (Jurisdicción Nacional), ¿es suficiente con que esté matriculado antes del inicio del Contrato de Concesión?”.*

Respuesta a Consulta No. 28: El REPRESENTANTE DE OBRAS DEL CONTRATISTA PPP a ser propuesto deberá cumplir con requisitos exigidos en el Art. 4.1 del Pliego de Especificaciones Técnicas Generales, debiendo encontrarse matriculado en el momento de la suscripción del CONTRATO PPP. Los profesionales con títulos emitidos en otros países deberán efectuar la consulta de convalidación ante el Consejo Profesional de Ingeniería Civil.

Consulta No. 29: “Art. 4.2: *El RESPONSABLE DE SERVICIOS PRINCIPALES matriculado en el Consejo Profesional de Ingeniería Civil (Jurisdicción Nacional), ¿es suficiente con que esté matriculado antes del inicio del Contrato de Concesión?*”.

Respuesta a Consulta No. 29: El REPRESENTANTE DE SERVICIOS PRINCIPALES a ser propuesto deberá cumplir con requisitos exigidos en el Art. 4.2 del Pliego de Especificaciones Técnicas Generales, debiendo encontrarse matriculado en el momento de la suscripción del CONTRATO PPP. Los profesionales con títulos emitidos en otros países deberán efectuar la consulta de convalidación ante el Consejo Profesional de Ingeniería Civil.

Consulta No. 30: “Art. 4.4: *El RESPONSABLE DE CONTROL DE CALIDAD matriculado en el Consejo Profesional de Ingeniería Civil (Jurisdicción Nacional), ¿es suficiente con que esté matriculado antes del inicio del Contrato de Concesión?*”.

Respuesta a Consulta No. 30: El RESPONSABLE DE CONTROL DE CALIDAD a ser propuesto deberá cumplir con requisitos exigidos en el Art. 4.4 del Pliego de Especificaciones Técnicas Generales, debiendo encontrarse matriculado en el momento de la suscripción del CONTRATO PPP. Los profesionales con títulos emitidos en otros países deberán efectuar la consulta de convalidación ante el Consejo Profesional de Ingeniería Civil.

Consulta No. 31: “Art. 8 y 27: *Si el ENTE CONTRATANTE decidiera que los materiales retirados por el CONTRATISTA PPP sean llevados a un lugar en un radio mayor de CINCUENTA (50) kilómetros a partir del baricentro de la zona de trabajo, ¿cuál sería la compensación correspondiente para el CONTRATISTA PPP?*”.

Respuesta a Consulta No. 31: El artículo 8 del Pliego de Especificaciones Técnicas Generales prevé expresamente que el “El ENTE CONTRATANTE decidirá el destino de los mismos y serán retirados de la obra a costa del

CONTRATISTA PPP a un lugar a determinar en un radio **no mayor** a CINCUENTA (50) kilómetros a partir del baricentro de la zona de trabajo”.

Consulta No. 32: *“En los Pliegos se citan las Especificaciones Técnicas Generales de la DNV, Edición 1998, no obstante haber documentos más recientes publicados también por la DNV. Favor confirmar cuáles deben aplicarse”.*

Respuesta a Consulta No. 32: Se deberá utilizar la Normativa Vigente en la Dirección Nacional de Vialidad.

Consulta No. 33: *Para el diseño de carreteras, la DNV ha redactado nuevos documentos de criterios de diseño, en el año 2010. Agradeceremos confirmar si los mismos deberán aplicarse para el diseño de nuevas obras, por ejemplo para diseño planialtimétrico, señalización y medidas de seguridad (defensas, ancho de puentes, distancias de seguridad, etc.).*

Respuesta a Consulta No. 33: Se deberá utilizar la Normativa Vigente en la Dirección Nacional de Vialidad.

Consulta No. 34: *En el plano de “Planimetría General de Variante Jesús María” el comienzo de la misma se encuentra en el km 742,2 de la Ruta Nacional N° 9, pero en el plano planialtimétrico PL14 que abarca desde la progresiva 23+400 a 25+200, la traza comienza a abrirse hacia el lado oeste desde la progresiva 25+000 en sentido descendente. Si bien todos estos detalles se deben pulir en el proyecto ejecutivo definitivo, es importante definir el inicio de la traza de variante, y algunas singularidades importantes como calles vecinales, canales, construcciones existentes, etc. En tal sentido solicitamos que agreguen los 3 planos faltantes. Además es necesario saber si el tramo de Autopista en variante comienza en el km 742,2 de la RN N° 9 ó comienza antes, debido a que las progresivas de los planos de detalle PL se referencian a otro inicio, habida cuenta que en dicho hito ya contaría con la progresiva 20+250 aproximadamente.*

Respuesta a Consulta No. 34: Los primeros 4 km de la variante de la RNN° 9 por Colonia Caroya y Jesús María son esquemáticos, el CONTRATISTA PPP será el responsable de definir con precisión la mejor traza en ese sector y elaborar el proyecto planialtimétrico de las calzadas principales y colectoras, definiendo además el intercambiador necesario para vincular la variante con la RNN° 9 existente y las correspondientes obras de artes (alcantarillas / puentes) necesarias para el correcto escurrimiento de las aguas. No obstante ello, es preciso destacar que el inicio de la variante comenzará en las cercanías del actual acceso a Colonia Caroya ubicado en el km 743,03 (la ubicación definitiva surgirá luego de una correcta evaluación), debiendo conectarse con el proyecto de variante en las proximidades del PK 25, incluido en la Planimetría de Detalle de la lámina PL 14.

Consulta No. 35: *“CORREDOR VIAL C – De acuerdo a lo que figura en el los artículos 24 al 29 del Anexo III, el equipamiento de las oficinas, viviendas y vehículos deberán ser renovados cada 3 (tres) años. Favor de informar si dicho equipamiento será devuelto a la CONTRATISTA PPP una vez utilizado en ese lapso o si queda en poder del ente CONTRATANTE.”*

Respuesta a Consulta No. 35: En lo que respecta a los vehículos que el CONTRATISTA PPP deberá proveer al ENTE CONTRATANTE para realizar el seguimiento y control de obras principales y de los servicios principales, estos serán devueltos al CONTRATISTA PPP una vez que hayan sido entregada las nuevas movilizaciones de reemplazo. El equipamiento de las oficinas para el control de las obras principales como de los servicios principales reemplazo, será devuelto al CONTRATISTA PPP.

Consulta No. 36: *"CONSULTA SOBRE: MEMORIA DESCRIPTIVA CORREDOR VIAL NACIONAL A. Punto 3.2.2.1 Mejora del Área Urbana Tandil. (Entre Pág. 22 y 26) En esta última Memoria recibida con la descripción de obras previstas para la RN 226 en el Área Urbana de Tandil figuran, además del distribuidor a la altura de la Calle Espora en Pr. 165+254 (ya propuesto en un informe anterior), otros dos distribuidores antes y después del mismo: El*

primero a la altura de la calle Falucho, Pr.164+092 y el segundo a la altura de la calle Rauch en Pr.166+110. Ahora bien, en caso de pasar con la Ruta Nacional en Alto Nivel, se generarían tres zonas de elevación sucesivas de la ruta en terraplén. Las cuales, de acuerdo a los parámetros de las curvas verticales adecuadas a la velocidad de la categoría del camino en cuestión y su correspondiente velocidad directriz (descriptos en general en la página 24 de la citada Memoria), desarrollarían entre sus respectivos puntos de inicio y finalización una longitud cercana a 500 m. Asimismo, entre la finalización del terraplén sobre la calle Falucho y el inicio del correspondiente a calle Espora, quedarían unos 500 a 600 m. de ruta a nivel; mientras que entre el Alto Nivel sobre Espora y el de calle Rauch esa distancia no superaría los 350 m.

Continuando, en este último caso, la ruta en alto nivel con el terraplén correspondiente a su paso sobre la vías del F.C.G.R. en Pr. 166+42 el cual debería ser ensanchado para contener la nueva calzada de la Ruta 226 y el nuevo puente al lado del existente.

Se solicita respuesta sobre:

- 1. Si cada alto nivel debe ser considerado un distribuidor con sus correspondientes ramas de acceso y salida o podrán suprimirse algunas de ellas utilizando, por ejemplo, entradas y salidas en los extremos de este sector entre Falucho y Rauch, completando sí, la conectividad del sistema por las colectoras urbanas existentes.*
- 2. También si está contemplado urbanísticamente el hecho que los terraplenes, que van a ser contenidos por muros de sostenimiento, dominen todo este trayecto de unos 2,5 Km. de longitud, desde 250 m antes de Falucho hasta 250 m. después de pasar Rauch, con lo que esto significa como fuerte barrera física.*
- 3. También si las 3 curvas verticales sucesivas, aún dentro de parámetros adecuados, son consideradas una solución vial lo suficientemente razonable de aplicar.*
- 4. Y si las soluciones alternativas a estos pasos de la ruta nacional en altos niveles sucesivos, como lo serían las trincheras o los viaductos elevados*

continuos, deberán ser descartados por obvias razones técnico – constructivas o económicas.

Finalmente, se solicita a propósito del particular, adjuntar documentación con mayores detalles (planialtimetría)."

Respuesta a Consulta No. 36: La Travesía Urbana de Tandil se encuentra incluida dentro del PLAN DE OBRAS PRINCIPALES del Corredor Vial A. En la Circular Sin Consulta N° 1, Anexos "K" y "L" se encuentra la memoria descriptiva y el Anteproyecto correspondiente.

Consulta No. 37: *"Buenos días. En referencia a los requisitos técnicos – económicos del artículo 5° del Pliego de Bases y Condiciones Particulares, solicitamos nos puedan confirmar si con la acreditación de solamente uno de los requisitos allí indicados: apartados 5.1 o 5.2 o 5.3 o 5.4; será suficiente para que un oferente califique. Atendiendo a las demás exigencias de este artículo: apartados 5.5, 5.6 y 5.7 y artículo 6 del mismo pliego".*

Respuesta a Consulta No. 37: Con la acreditación del cumplimiento de los requisitos previstos en los apartados 5.1 o 5.2 o 5.3 o 5.4; y siempre que el oferente cumpla también con los restantes requisitos exigidos por el PBCG y PBCP, será suficiente para que un oferente califique.

Consulta No. 38: *"CORREDOR VIAL C – Respecto a las estaciones de Pesaje. En la zona de Villa Espil, donde se encuentra la actual estación de pesaje, la zona de camino es insuficiente para poder emplazar las nuevas estaciones de control de pesos y volúmenes para ambos sentidos de circulación, de acuerdo a los planos del Anexo IV. El ente CONTRATANTE, ¿tiene avanzado algún tipo de gestión de adquisición de terrenos linderos para ampliar la zona de camino en dicho lugar?" (142)*

Respuesta a Consulta No. 38: Deberá ser definido en el Proyecto Ejecutivo, y realizar los planos de mensura corresponderá para que la DNV realice la expropiación.

Consulta No. 39: *"El archivo denominado "Transito-Pasante.zip" contiene dos archivos Excel, "Tránsito Pasante Corredores (2011-2015).xlsx" y "Tránsito Pasante Anual AEC SA 2011-2016.xlsx". El primero de ellos, "Tránsito Pasante Corredores (2011-2015).xlsx", contiene información para la totalidad del Tránsito Pasante por Puesto de Peaje y por Categoría para los años 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015. Posteriormente se incorporó la información mensual pero solo para el año 2017 mediante el link "Tránsito Mensual Desagregado de Corredores 2017", pero no se han subido para los años 2011 a 2016. La Consulta es la siguiente: A los fines de mejorar los modelos econométricos para estimar la demanda futura, ¿será factible obtener la información del "Tránsito Pasante por Puesto de Peaje y por Categoría" en intervalo mensual y no anual (como está presentada) a partir del año 2011 hasta el año 2016 para cada una de las estaciones de peaje, de la misma forma que el que figura en "Tránsito Mensual Desagregado de Corredores 2017".*

Respuesta a Consulta No. 39: La información de Transito pasante y pagante por estación de peaje, correspondiente al año 2016, se encuentra disponible en la página de Vialidad Nacional, <http://ppp.vialidad.gob.ar/transito/>, dentro de la opción: "Tránsito Pasante y Pagante por ESTACIÓN DE COBRO - 2016". La información de tránsito desagregada en formato mensual con todas sus aperturas, se encuentra disponible únicamente para el año 2017, dentro de la opción: "Tránsito Mensual Desagregado de Corredores - 2017"

Consulta No. 40: *"El "ARTÍCULO 52: EXCEPCIONES DE PAGO DE LA CONTRAPRESTACIÓN POR TRÁNSITO" del Pliego de Especificaciones Técnicas Generales, exceptúa del pago de la CONTRAPRESTACIÓN POR TRÁNSITO a: – Las ambulancias.*

– Las motocicletas, con excepción de aquellas ESTACIONES DE COBRO en las que en el PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARTICULARES se encuentre expresamente previsto su pago.

– Los vehículos de las Fuerzas Armadas y de Seguridad de la Nación de acuerdo a la normativa vigente.

– Los vehículos de servicio contra incendio (bomberos).



Ministerio de Transporte
Presidencia de la Nación

- Los vehículos y/o agentes al servicio de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD.
- Los vehículos de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL de acuerdo a normativa vigente.
- Vehículos que trasladen personas con discapacidad de acuerdo a normativa vigente. La Consulta es la siguiente: A los fines de la estimación de la demanda futura en cada una de las estaciones de peaje que conformarán los Corredores futuros, ¿será factible obtener el volumen mensual y anual del Tránsito Pasante por Puesto de Peaje que cumple con las categorías definidas en el Artículo 52 y transcritas arriba? En sintonía con la pregunta anterior, en el link del ""Tránsito Mensual Desagregado por Corredores 2017"" para detallar el ""Tránsito Pagante Diferencial"" se detallan una serie de Códigos que no tienen referencia para explicar su significado. La Consulta es la siguiente: ¿Será factible aclarar que significa cada Código de Pago Diferencial?"

Respuesta a Consulta No. 40:

En la página <http://ppp.vialidad.gob.ar/transito/>, en su opción “Transito Mensual Desagregado de Corredores - 2017”, se encuentra el Tránsito exento mensual y anual, por ESTACIÓN DE COBRO y categoría de los corredores actuales, el que contiene el transito exceptuado del pago de la contraprestación por transito, de acuerdo a las categorías definidas en el Artículo 52 del Pliego de Especificaciones Técnicas Generales. Se publicara en la mencionada página el archivo Excel denominado “Códigos - Tarifa Diferencial” con la descripción de los Códigos de tarifas diferenciales de los Corredores Viales actuales.

Consulta No. 41: : “El “ARTÍCULO 53: VALORES DE LA CONTRAPRESTACIÓN POR TRÁNSITO SEGÚN CATEGORÍAS DE LOS VEHÍCULOS” del Pliego de Especificaciones Técnicas Generales establece en el punto 53.3 Usuarios frecuentes, que para los usuarios de la Categoría Automóviles se establecerán descuentos según la frecuencia de pase, de acuerdo a lo que se copia a continuación: – TREINTA Y SEIS (36) pasadas mensuales por una misma ESTACIÓN DE COBRO en ambos sentidos:

QUINCE POR CIENTO (15 %) de descuento sobre la CONTRAPRESTACIÓN POR TRÁNSITO vigente.

– CUARENTA Y CUATRO (44) pasadas mensuales por una misma ESTACIÓN DE COBRO en ambos sentidos: VEINTICINCO POR CIENTO (25 %) de descuento sobre la CONTRAPRESTACIÓN POR TRÁNSITO vigente.

– SESENTA (60) pasadas mensuales por una misma ESTACIÓN DE COBRO en ambos sentidos: TREINTA Y CINCO POR CIENTO (35 %) de descuento sobre la CONTRAPRESTACIÓN POR TRÁNSITO vigente. La Consulta es la siguiente: En el entendimiento que la información que se recaba en las actuales estaciones de peaje permite conocer la anterior información, y a los fines de mejorar la estimación de la demanda futura en cada una de las estaciones de peaje que conformarán los futuros Corredores, y dado que su estimación por estudios de tránsito es compleja, ¿será factible obtener el volumen mensual y anual del Tránsito Pasante por Puesto de Peaje y para la Categoría Automóviles que cumple con las 3 categorías definidas en el punto 53.3, esto es:

- Volumen de Automóviles que superen las TREINTA Y SEIS (36) pasadas mensuales por una misma ESTACIÓN DE COBRO pero que no superen las CUARENTA Y CUATRO (44) pasadas mensuales.*

- Volumen de Automóviles que superen las CUARENTA Y CUATRO (44) pasadas mensuales por una misma ESTACIÓN DE COBRO pero que no superen las SESENTA (60) pasadas mensuales.*

- Volumen de Automóviles que superen las SESENTA (60) pasadas mensuales por una misma ESTACIÓN DE COBRO".*

Respuesta a Consulta No. 41: En la página <http://ppp.vialidad.gob.ar/transito> en su opción “Transito Mensual Desagregado de Corredores - 2017”, se encuentra el Tránsito con tarifa diferencial, adherido al sistema de “usuarios frecuentes”. Este transito se identifica en todos los Corredores Viales actuales, con los códigos terminados en 101, 102 y 103 y corresponden respectivamente, a aquellos vehículos que realizan más de 36, 44 o 60 pasadas mensuales por una misma ESTACIÓN DE COBRO, en ambos sentidos.

Consulta No. 42: *“A los fines de mejorar la estimación de la demanda futura en cada una de las estaciones de peaje que conformarán los futuros Corredores, ¿será factible obtener la información de los cuadros tarifarios para cada una de las estaciones de peaje para el período enero 2011 a diciembre 2017, indicando fecha de entrada en vigencia de cada cuadro tarifario?”.*

Respuesta a Consulta No. 42: En la página <http://ppp.vialidad.gob.ar/transito> se publicarán los archivos Excel denominados “Evolución Tarifas Corredores 1-8 ult.”, “Cuadro Tarifario H5” y “Evolución Tarifaria - AECSA”, que contienen la evolución de tarifas de los Corredores actuales Nros 1 a 8, H5 S.A. y de AEC SA respectivamente, desde el año 2010 hasta la fecha.

Consulta No. 43: *“CORREDOR VIAL C – El Artículo 20 “PANELES DE MENSAJE VARIABLE QUE DEBERÁ INSTALAR EL CONTRATISTA PPP” del PETP indica que se deberán MANTENER los paneles existentes. Favor de aclarar si se deberán proveer e instalar carteles nuevos o solamente relocalizar y hacer el mantenimiento correspondiente de los existentes. ¿Qué tareas comprenden dicho mantenimiento?”.*

Respuesta a Consulta No. 43: El CONTRATISTA PPP deberá mantener los paneles de mensaje variable existentes (uno por sentido de circulación) en las ESTACIONES DE COBRO Villa Espil, Junín, Vicuña Mackenna y La Paz del CORREDOR VIAL. Para las ESTACIONES DE COBRO que se habiliten una vez finalizadas las obras, el CONTRATISTA PPP tendrá un plazo de SEIS (6) meses contados a partir de la habilitación de las mismas para la instalación de los paneles de mensaje variable (uno por sentido de circulación). Dichos paneles de mensaje variable deberán ajustarse a la especificación técnica particular que forma parte del Anexo III A del PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARTICULARES.

Consulta No. 44: *“El Corredor F tiene un tramo de Obra en ejecución DNV (Rufino – San Eduardo), ¿el mismo consta de Variantes a Zonas Urbanas que se convierten en Colectora?; ¿en dichos sectores que tipo de Mantenimiento*

(en cuanto a las exigencias de Serviciabilidad para las calzadas) será aplicado?. ¿No se entregan dichos tramos luego de las obras en ejecución?".

Respuesta a Consulta No. 44: Las OBRAS EN EJECUCIÓN A CARGO DEL ENTE CONTRATANTE deberán ser mantenidas por el CONTRATISTA PPP en los términos del presente CONTRATO PPP, a partir de la firma del ACTA DE RECEPCIÓN PROVISORIA DE OBRAS EN EJECUCIÓN A CARGO DEL ENTE CONTRATANTE. Durante el período de garantía de la OBRA EN EJECUCIÓN A CARGO DEL ENTE CONTRATANTE, el CONTRATISTA PPP limitará las tareas de mantenimiento a aquellas tareas que no estén a cargo del CONTRATISTA DESIGNADO DE OBRAS EN EJECUCIÓN A CARGO DEL ENTE CONTRATANTE durante dicho período. Será responsabilidad exclusiva del CONTRATISTA PPP recopilar toda la información vinculada con el último Proyecto Ejecutivo aprobado para estas obras, a efectos de poder evaluar su comportamiento durante el plazo del CONTRATO PPP y tener en cuenta su incidencia en el costo de los SEVICIOS PRINCIPALES al momento de elaborar su OFERTA económica.

Consulta No. 45: “Hay una contradicción entre Coeficiente de ponderación N°50 "Hormigón para calzada" y su ETP en cuanto a la Unidad de Medida.”

Respuesta a Consulta No. 45: No existe tal contradicción. En el Cuadro de Coeficientes de Ponderación por Items del Anexo I Plan de Obras del Pliego de Especificaciones Técnicas Particulares en el Item N°50 “Construcción Calzada de Hormigón de Cemento Portland” se indica que la unidad de medida será en metros cúbicos. En el mismo sentido, en el Anexo III A en el Artículo 54 “Construcción Calzada de Hormigón de Cemento Portland” aclara que la unidad de medida está expresada en metros cúbicos.

Consulta No. 46: “De acuerdo al PETP del corredor Vial B, en su Artículo 13 - *Moviles de seguridad vial se indica como cantidad mínima de móviles 4; 3 (tres) en el tramo Lujan – Bragado (143 km) y 1 (uno) en el tramo Anquil – Santa Rosa (31,75 km) pero nada aclara para el tramo Bragado – Anguil (367 km) Solicitamos por favor confirmen si esas cantidades son las correctas. Gracias*”.

Respuesta a Consulta No. 46: La cantidad de móviles de seguridad son las expresadas en el artículo 13 del Pliego de Especificaciones Técnicas Particulares.

Consulta No. 47: *“Existe la posibilidad que el ministerio de finanzas emita títulos de corto plazo para colocar el excedente de liquidez y ayudar a mitigar el costo de negative carry del financiamiento de los TPIs”.*

Respuesta a Consulta No. 47: El Ministerio de Finanzas se encuentra estudiando la posibilidad de ofrecer instrumentos de inversión a la medida de cada uno de los proyectos adjudicados en los que se podrá colocar la liquidez excedente de sus financiamientos durante el período de construcción. Los detalles serán anunciados en las próximas semanas, y previo a la presentación de las ofertas.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2018 - Año del Centenario de la Reforma Universitaria

Hoja Adicional de Firmas
Circular aclaratoria

Número:

Referencia: CIRCULAR CON CONSULTA N° 2/2018

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 23 pagina/s.