

Montevideo, 22 de julio de 2014

LICITACION AB/40

CND-CVU/CC/18/256/2014

“Ruta No.12,Tramo 33km625-44km750”

COMUNICADO N° 4

l) Al amparo de lo establecido en la cláusula 10 de la Sección I de los Documentos de Licitación se realizan las siguientes aclaraciones.

Consulta N° 1

Con referencia a la medición de la rugosidad, se entiende que al no considerar tolerancias en la medición, la determinación del IRI debe hacerse con un equipo Clase I (mayor precisión) según la definición del Banco Mundial, organismo desarrollador de dicho indicador.

Hacerlo con equipos de menor precisión ofrece un rango de incertidumbre en la medida, propio de cada equipo, que no se resuelve en este caso con la acumulación y promedio de mediciones.

De acuerdo al instructivo de mediciones de rugosidad de la DNV, correspondería efectuar el control con nivelación de alta precisión y mira, para alcanzar la exactitud requerida. En este sentido, consideramos que sería conveniente utilizar el conocimiento adquirido por la DNV en la medición del parámetro para obras nuevas y pistas de calibración de equipos de respuesta dinámica de menor precisión (Clase III).

Por este motivo solicitamos se revea el artículo y se mida el parámetro con un instrumento Clase I, como puede ser un perfilómetro pivotante.

Este instrumento cuenta con gran prestigio en la materia y es usado por muchas Administraciones de Carreteras para calibrar equipos de alto rendimiento también Clase I.

Respuesta

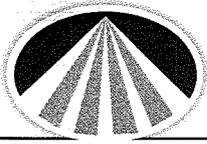
Se mantiene lo especificado, ver enmienda 7.

Consulta N° 2

Luego de un gran esfuerzo por parte de la DNV tendiente a la mejora del patrimonio vial, se han obtenido resultados en la construcción de carreteras de hormigón con valores de IRI más bajos a los exigidos en los pliegos de las presentes licitaciones.

La experiencia internacional indica que IRI inferiores redundan en los siguientes beneficios para la Administración.

- a. Disminución en los costos generales del transporte.
- b. Alargamiento en la vida útil.



CORPORACION VIAL DEL URUGUAY S.A.

- c. Menores costos de mantenimiento en la vida útil.
- d. Disminución en la tasa de accidentes.
- e. Menores intervenciones en la calzada que redundaran en menores costos del transporte.
- f. Confort similar para el usuario con respecto a rodaduras de asfalto de reciente construcción.

Es este contexto solicitamos que se permita presentar una oferta en donde se considere un IRI de Recepción Inicial menor o igual a 2m/km y que en consecuencia dicha oferta sea beneficiada por un coeficiente de comparación de 1,30.

Respuesta

No se accede a lo solicitado.

Consulta N° 3

En el artículo IAL (18.1) se expresa:

IAL (18.1) No se aceptan ofertas variantes. Se admitirá como oferta alternativa el descuento propuesto cuando una misma empresa resulte adjudicataria del llamado a licitación para las obras de "Ruta No. 12, Tramo: 23Km500 -33Km625" y de "Ruta No. 12, Tramo: 33Km625-44Km750".

Se consulta si en vez de dar un descuento por la ejecución de ambas obras se puede presentar una oferta que incluya los metrajes de ambas y cuyos precios unitarios reflejen la mejora de los mismos como consecuencia del cambio del volumen de obra.

Respuesta

Se deberá ofertar por separado en cada uno de los llamados.

Consulta N° 4

Se consulta si el comitente permitiría la utilización de nuevas tecnologías, utilizadas ampliamente para obras de este tipo, que aseguren la misma o superior calidad que el material Granular Cementado elaborado en planta fija.

Respuesta

La aplicación de tecnologías no incluidas en el Pliego de Condiciones deberá ser aceptada por la Administración previo a la apertura de las ofertas para lo cual deberán ser consultadas en forma explícita.

Consulta N° 5

En el Pliego Sección 1 Artículo 27.7 se expresa:

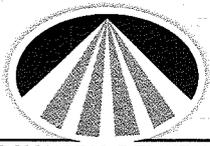
27.7 Si el monto de comparación (monto básico con impuestos + leyes sociales descuentos eventuales correcciones) supera el precio máximo de adjudicación establecido en la Sección2- Datos de la Licitación la oferta será rechazada.

En el Comunicado enviado por el comitente, no queda claro si esta cláusula fue derogada.

Solicitamos que se indique si esta cláusula sigue vigente o fue derogada.

Respuesta

La cláusula sigue vigente.



Consulta N° 6

En el Artículo 3 de la Sección 7 del Pliego de Particular, se indica que el ancho de corona es de 11.20 metros (7.2m de calzada mas 2.00m de banquina). Por otra parte en la Cláusula 1.1 del Comunicado 1 se expresa que el ancho de corona es de 11.40 metros (7.20 de calzada, mas 0.30m de sobreanchos, mas 1.8 m de banquina).

Es correcta esta diferencia, ya que de confirmarse implica mayores volúmenes de movimiento de suelos y bases granulares para la Alternativa de Pavimento Rígido.

Solicitamos, que en caso que la diferencia encontrada no sea correcta, se modifiquen los metrajes de la oferta de Pavimento Rígido.

Respuesta

El ancho de corona es el mismo para ambas alternativas (11,20 metros).
Ver Enmiendas N° 1, 2 y 3.

Consulta N° 7

En vista de que ambas licitaciones son el mismo día, a la misma hora y que la documentación solicitada en ambas es similar (Balances, Certificado del Registro de Actos Personales, Poder, etc.) solicitamos se nos permita presentar una sola carpeta con la documentación para ambas licitaciones y después presentar Ofertas Económicas independientes.

Respuesta

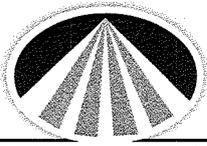
En el caso de participar en las dos licitaciones se puede incluir los documentos comunes solicitados en el Art. 5 de la Sección I en una de las dos licitaciones y dejar constancia en la otra.

Consulta N° 8

Se consulta si es posible sumar los metrajes correspondientes a por lo menos 2 obras de pavimento de hormigón, con el fin de cumplir con el requisito de la Enmienda N° 5 del Comunicado N° 2, donde se pide, para la alternativa de pavimento rígido, acreditar experiencia en al menos una obra con pavimento de hormigón, con más de 70.000m², efectivamente ejecutados.

Respuesta

Ver Enmiendas N° 8.



II) Al amparo de lo establecido en la cláusula 11 de la Sección 1 de los Documentos de licitación se realizan las siguientes enmiendas.

Enmienda N°1

En el Comunicado 1, Enmienda I, Cláusula 1.1 debió decir:

“Las banquetas se construirán con una capa de base granular CBR \geq 80% de 0,18m de espesor y 1,70m de ancho. Las mismas recibirán un tratamiento bituminoso doble en un 1,50m respectivamente.”

Enmienda N°2

Se sustituye la Lámina PTT 1 – “Perfil transversal tipo - Detalle de juntas” por la que se adjunta en este comunicado.

Enmienda N°3

En el cuadro de metrajes para la alternativa en Pavimento Rígido que fue proporcionado en el Comunicado 1 se modifican los siguientes rubros:

GRUPO	RUBRO	DESCRIPCION	UNIDAD	METRAJE
VI	111	EJECUCION DE RIEGO BITUMINOSO DE IMPRIMACION	M2	148632
VI	113	EJECUCION DE TRATAMIENTO BITUMINOSO DOBLE	M2	33780
VII	137	BANQUINAS DE MATERIAL GRANULAR (CON TRANSPORTE)	M3	13715
IX	211	AGREGADOS PETREOS GRUESOS Y MEDIANOS PARA TRATAMIENTOS	M3	743
CLIII	2135	SUMINISTRO, TRANSPORTE Y ELABORACION DE EMULSIONES ASFALTICAS	M3	211
CLIII	2136	SUMINISTRO, TRANSPORTE Y ELABORACION DE DILUIDO ASFALTICAS	M ³	46

Enmienda N°4

Antes de iniciarse la puesta en obra será preceptiva la realización del correspondiente tramo de prueba también en la alternativa de Pavimento de Hormigón, para comprobar la fórmula de trabajo, la forma de actuación de los equipos, textura superficial, juntas, etc.

Para este tramo de prueba se mantienen los criterios establecidos para mezclas en el Artículo 7.7.1 de las ETCM.

Enmienda N°5

No aplica lo establecido en la Sección 2 IAL(1.3).

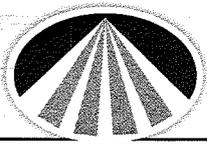
Enmienda N°6

En el Comunicado N°1, Enmienda 1 donde dice: 1.3.7 Criterios de aceptación y reconstrucción, debe decir: 1.3.11 Criterios de aceptación y reconstrucción.

Enmienda N°7

Como variante a lo establecido en la Cláusula 16.2 de la Sección 16 de las ETCM agosto 2003 y a las Enmiendas VI y VII del Comunicado 1, el Contratista podrá optar, tanto para pavimento de hormigón como de mezcla asfáltica, por solicitar la medición de rugosidad con equipo Clase 1 al Laboratorio de Control de Calidad de Fundaciones (LCCF) de la Facultad de Ingeniería de la UDELAR. Serán de cargo del Contratista los costos emanados de las mediciones.

De optarse por medir con equipos Clase 1, se deberán emplear tanto para la aceptación por tramo como para la recepción provisoria y la definitiva.



CORPORACION VIAL DEL URUGUAY S.A.

Los valores de Rugosidad (IRI m/km) establecidos para el caso de medición con equipos Clase 1 serán los siguientes:

Tipo de Pavimento	Aceptación por tramo	Recepción provisoria	Recepción definitiva
Mezcla asfáltica	---	≤ 1.7	≤ 2
Hormigón	≤ 2.3	≤ 2.3	≤ 2.3

Los valores representativos de rugosidad se determinarán por kilómetro y por senda y será el mayor de la rugosidad media de cada una de las sendas, tanto para el pavimento de mezcla asfáltica como el de hormigón.

Enmienda N°8

En la Sección 2 Datos de la Licitación (IAL 5.1.c), Comunicado 2, donde dice:

“En el caso de alternativa en pavimento en rígido deberá acreditar experiencia en al menos 1 obra con pavimento de hormigón, con más de 70.000 metros cuadrados, efectivamente ejecutada en los últimos 8 años.”

Debe decir:

“En el caso de alternativa en pavimento rígido acreditar experiencia en al menos 70.000 metros cuadrados de pavimento de hormigón, efectivamente ejecutado en los últimos 8 años. El metraje podrá acumularse como máximo en 2 obras.

En caso de adjudicación conjunta de las licitaciones AB/39 y AB/40 la experiencia requerida será de al menos 1 obra con pavimento de hormigón, con más de 70.000 metros cuadrados, efectivamente en los últimos 8 años.”

Por CORPORACIÓN VIAL DEL URUGUAY S.A


Ing. Richard Serván
Gerente

M.F