

Montevideo, 7 de mayo de 2018

Licitación Pública Internacional 35/2017
Proyecto Ferrocarril Central
COMUNICADO N° 10

1. ACLARACIÓN. PLIEGO DE CONDICIONES ADMINISTRATIVAS - ALTERACIÓN DE LA COMPOSICIÓN DEL ACCIONARIADO DE LA SOCIEDAD DE OBJETO EXCLUSIVO – CLÁUSULA 27.

Se agrega el siguiente párrafo:

Cuando se haya presentado en la oferta una carta intención de un fondo de inversión, manifestando su voluntad de participar como accionista de la sociedad de propósito especial aportando capital, luego de la firma del contrato, podrán participar previa autorización de la Administración Pública Contratante. Dicha participación deberá ser prorrateado entre los demás accionistas, debiéndose mantener los requisitos de solvencia requeridos en el Pliego de Condiciones Administrativas.

2. ACLARACIÓN. BORRADOR DE CONTRATO DE OBRAS ADICIONALES – CLÁUSULA DECIMO OCTAVO – CESIÓN DE CONTRATO-

Se agrega el siguiente párrafo:

Cuando se haya presentado como integrante del oferente un fondo de inversión, luego de la firma del contrato y previa autorización de la Administración Contratante, el mismo podrá ceder su participación en forma prorrateada entre los demás integrantes del adjudicatario.

3. ACLARACIÓN. PROYECTO DE CONTRATO DE MANTENIMIENTO – CLÁUSULA OCTAVA - CESIÓN DE CONTRATO O SUBCONTRATO.

Se agrega el siguiente párrafo:

Cuando se haya presentado como integrante del oferente un fondo de inversión, luego de la firma del contrato y previa autorización de la Administración Contratante, el mismo podrá ceder su participación en forma prorrateada entre los demás integrantes del adjudicatario.

4. PREGUNTA:

Artículo 18.2.1: de acuerdo al artículo 18.2.1 los Fondos de Inversión pueden participar en la oferta mediante la suscripción de un "Compromiso Irrevocable de Inversión" de otorgar respaldo al Oferente y a la Sociedad de Propósito Especial que se creará al amparo de lo dispuesto en el artículo 23 del Decreto 17/012, en el cual

"la única condición de desembolso" "es la adjudicación de la licitación pública al Oferente". Normalmente, estas inversiones de los fondos de inversión se concretan casi simultáneamente con el cierre financiero, y están sujetas a similares requisitos de auditoría técnica, financiera, de seguros y legal que las financiaciones externas. Este tipo de fondos generalmente están enfocados en infraestructura y su capital proviene de administradoras de fondo de pensiones y de retiro, o incluso de entidades multilaterales regionales con mandatos de inversión en ciertos activos. Es decir, se trata de instituciones reguladas, fiables y de reconocido prestigio internacional con perfiles de inversión a largo plazo. Por estas razones y otras de regulaciones internas lo habitual, en esta etapa de licitación, es que los fondos no emitan compromisos de interés irrevocable o que dichas cartas estén sujetas a condiciones tales como el resultado satisfactorio de las mencionadas auditorías. Sin embargo, considerando lo altamente regulados que se encuentran tales fondos y la percepción que deben mantener en el mercado, es claro que cumplirán su compromiso de inversión, pero difícilmente un fondo aceptará irrevocable e incondicionadamente otorgar respaldo financiero a la Sociedad de Propósito Especial en forma previa a la presentación de la oferta.

- a) Por este motivo, se solicita a la Administración que se permita que un grupo oferente que cumpla los requisitos de la cláusula 18 pueda incorporar un fondo de inversión con una participación minoritaria en la Sociedad de Propósito Especial en cualquier momento posterior a la presentación de la oferta de tal manera que el consorcio resultante siga cumpliendo todos los requerimientos de la cláusula 18. Esto deberá estar sujeto a la revisión previa de la Administración sobre el cumplimiento de las condiciones de la citada cláusula y, en caso de cumplir, la Administración otorgará la autorización para dicha transmisión. Dicha autorización podrá denegarse solamente por motivos objetivos. Se ha comprobado que en el tramo comprendido entre el P.K. 0+000 y el P.K. 8+900 la entrevía en algunas curvas (P.K. 2+000, P.K. 4+550 y P.K. 4+875) es inferior a la indicada en el Anexo B (4,0 m + sobreebanco en curvas (en todos los casos el radio está comprendido entre 500 y 1000 metros por lo que el sobreebanco sería de 10 cm)). Se solicita confirmación de si es necesario modificar la geometría para dar cumplimiento con lo indicado en las Especificaciones Técnicas o si por el contrario este diseño obedece a limitaciones de espacio en la zona urbana de Montevideo.
- b) Artículos 17.2.A y 27: de acuerdo al artículo 17.2.A, la integración del oferente, así como los porcentajes de participación de cada uno de sus integrantes, deberán mantenerse incambiables al constituirse la sociedad de objeto exclusivo. Asimismo, el artículo 27 regula las condiciones para proceder a alterar la composición del accionariado de dicha sociedad. Se sugiere modificar el pliego para permitir que un Fondo de Inversión que cumpla con la cláusula 18.2.1, pueda integrarse al accionariado de la sociedad de objeto exclusivo sin requerir una autorización ulterior de la Administración Pública Contratante al amparo de la citada cláusula 27.

RESPUESTA:

- a) No se acaba de comprender la pregunta.
- b) Ver punto 1 del presente Comunicado.

5. PREGUNTA:

Artículo 24.2.2: entendemos que la posibilidad de "optar por brindar una prórroga al Adjudicatario" establecida en el inciso final del artículo 24.2.2 se refiere a una prórroga que se podrá conceder al Adjudicatario Provisional para (1) presentar documentación complementaria que evidencie que se obtendrá el cierre financiero en forma previa o concomitante a la Adjudicación Definitiva; (ii) realizar los trámites de obtener los compromisos internos de las instituciones financieras; o, (iii) de verificarse los extremos previstos en el artículo 34 del Decreto 17/012 (en redacción dada por el Decreto 313/017) en cuanto dicho artículo prevé que el Adjudicatario Provisional deberá presentar el contenido de los instrumentos de financiación en

un plazo no mayor a noventa (90) días a partir de la adjudicación provisoria, con el entendimiento de que dicho plazo se extenderá automáticamente 3 meses más si el Adjudicatario Provisional informa al Concedente de su intención de acudir a instituciones multilaterales para financiar el Proyecto, acompañando dicha información de una nota emitida por la institución involucrada de la que surja su interés de principio a participar en el financiamiento sujeto a aprobación de sus comités de crédito. Por favor, confirmar que nuestra interpretación es correcta.

RESPUESTA:

- i) Es correcta la interpretación.
- ii) Es correcta la interpretación.
- iii) No es correcta la interpretación.

6. PREGUNTA:

Artículo 19.3: de acuerdo al artículo 19.3 inciso 2 del Pliego de Condiciones Administrativas, la ejecución efectiva del adelanto a cuenta de PPD está condicionada por el cumplimiento del cronograma de obra acordado y por la obtención del Cierre Financiero definitivo. A su vez, el inciso tercero establece que "en caso de que el cumplimiento no se verifique de acuerdo a lo previsto el adelanto quedará suspendido hasta tanto no se verifiquen ambos cumplimientos". En relación al incumplimiento del cronograma de obra acordado, se solicita se aclare que cuando no se cumple con el mismo por causas no imputables al Contratista, el adelanto a cuenta de PPD no será suspendido. Asimismo, la ejecución de los adelantos a cuenta de PPD está condicionada al cumplimiento del cronograma de obra acordado en el mes 12 y en el mes 18. A continuación se indica que "en caso que el cumplimiento no se verifique de acuerdo a lo previsto, el adelanto quedará suspendido hasta tanto no verifiquen ambos cumplimientos". Al respecto, les solicitamos aclarar que los dos adelantos a cuenta de PPD corren de manera independiente; es decir, un retraso, posteriormente subsanado, en el cumplimiento del cronograma de trabajos hasta el mes 12 no implica que: **a.** se deba esperar al cumplimiento de los trabajos programados para el mes 18 para poder recibir el adelanto correspondiente al mes 12; o que, **b.** el retraso inicial en el cumplimiento de los trabajos programados no significará el retraso del pago del segundo adelanto por los meses de retraso iniciales ya subsanados. En ambos casos estamos partiendo del supuesto de que, luego del retraso inicial subsanado, la Contratista se encuentra al día en los trabajos programados antes de llegar al mes 18 del cronograma.

RESPUESTA:

La interpretación B es correcta.

7. PREGUNTA:

Solicitud de cambio: Compensación en caso de terminación anticipada del Contrato PPP Se solicita cambiar la redacción de la cláusula 21.2.1.0 para que, en caso de terminación anticipada por causas imputables al Contratista PPP, la Administración retorne el Proyecto y compense el Contratista PPP por los costos incurridos para desarrollar las obras menos los daños y multas.

Proponemos que se determine el monto de la compensación pagadera según las Cláusulas C1 o C2 de la siguiente manera: Durante la construcción (C1), compensación = obras realizadas + intereses de la deuda durante la construcción (pero sin incluir el retorno sobre el capital); o Después de la puesta en servicio (C2), compensación = valor no amortizado de los activos, incluyendo los intereses de la deuda durante la construcción (pero sin incluir el retorno sobre el capital); Para ambos escenarios, solicitamos se introduzcan

fórmulas claras para calcular la compensación, similares a las fórmulas de la Cláusula 21.3, pero sin tomar en cuenta el retorno sobre el capital del Contratista PPP (ya que la terminación es por culpa suya) de la siguiente manera:

Donde:

o Fórmula CI:

$$CC = \left[\sum_{i=1}^{s-1} t_i + \prod_{j=1}^{s-1} (1+r_j) \right] - \sum_{i=1}^{s-1} t_i$$

t_i : es a la inversión realizada en el mes "i", documentada por la Supervisión del Contrato en la manera indicada antes en esta misma cláusula. s : es el mes en que se produce la extinción del contrato, contado desde la firma del contrato.

r_i : es la tasa de costo de capital promedio ponderado en el mes "j", que para estos efectos se calculará con la siguiente fórmula:

$$r_j = k_j \cdot r_k + (1-t_k) \cdot d_j \cdot r_d$$

RESPUESTA:

Se mantiene lo establecido.

8. PREGUNTA:

Cláusula 3.2: entendemos que los costos en que deba incurrir el Contratista para minimizar la indisponibilidad de la infraestructura y restablecer su uso ante incidentes y eventos que se ajusten a lo establecido en el Contrato y el Protocolo de gestión de incidentes y eventos deben ser considerados en el Procedimiento de pago al Contratista (cláusula 2.5 de las Bases Técnicas). En caso de que al Contratista se le ocasionen además daños y perjuicios, el Contratista podrá reclamar su indemnización al tercero que con su acción u omisión provocó el incidente o evento. Por favor, confirmar que nuestra interpretación es correcta.

RESPUESTA:

Ver pregunta 36 del Comunicado 8.

9. PREGUNTA:

Solicitamos amablemente nos indiquen si los trabajos asociados a las obras de pavimento de carreteras, señalización horizontal, entre otros, podrán realizarse una vez finalizado el periodo de 36 meses (fuera del periodo contractual de obra), siempre y cuando, la infraestructura necesaria para garantizar el paso del tren se realizase dentro de los 36 meses.

RESPUESTA:

Se mantiene lo establecido.

10. PREGUNTA:

Cláusula 3.2: favor rever la cláusula que somete el entendimiento de las controversias a los tribunales uruguayos, estableciendo una cláusula arbitral en línea con la del contrato de PPP.

RESPUESTA:

Se mantiene lo establecido.

11. PREGUNTA:

Ratio de Deuda Financiera con recurso, dividido entre el Beneficio operativo igual o inferior a 5. Proponemos que se pida un indicador financiero habitual en los pliegos como que el pasivo total entre el activo total sea inferior a 0,7.

Este indicador debería ser cumplido por el consorcio de forma también global, no de forma individual, sumando los pasivos y los activos de las empresas que forman el Consorcio.

RESPUESTA:

Ver pregunta 16 del Comunicado 4.

12. PREGUNTA:

Solicitamos sírvase confirmar si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ("MTO") aportará o constituirá alguna garantía para asegurar el cumplimiento de las obligaciones de pago que se asumirán con el contratista.

RESPUESTA:

Ver pregunta 4 del Comunicado 6.

13. PREGUNTA:

Consultamos al MTO si dichas garantías en caso de constituirse se encontrarán contempladas en los rubros del Presupuesto Nacional del Estado Uruguayo.

RESPUESTA:

Ver pregunta 4 del Comunicado 6.

14. PREGUNTA:

Solicitamos al MTO que confirme que los montos destinados al proyecto de referencia cumplirán con lo previsto en el artículo 62 de la Ley No. 18.786, es decir, que el total de pasivos firmes y contingentes originados por Contratos de Participación Público-Privada (incluyendo el Ferrocarril Central), no podrá exceder el 7% (siete por ciento) del Producto Bruto Interno (PBI) del año inmediato anterior.

RESPUESTA:

La afirmación es correcta.

15. PREGUNTA:

La forma de repago del Proyecto será realizado por el MTOP de acuerdo con los Pagos por Disponibilidad que resulten comprometidos de acuerdo con lo que se estipule en el contrato de PPP. Del análisis al régimen de Deducciones y Penalidades previstas en los Documentos de la Licitación que podrán afectar y disminuir tales Pagos Por Disponibilidad no se han fijado topes o límites de deducción en cada caso. Entendemos que el Pago por Disponibilidad comprende no solo los servicios posteriores relacionados con el mantenimiento del Proyecto sino también que incluyen el repago de la obra que ha sido previamente aceptada por el MTOP a través del Acta de Puesta en Servicio de la Infraestructura. En tal sentido, para mantener un razonable equilibrio entre derechos y obligaciones del contratante y del MTOP es aconsejable que tales deducciones o penalidades no pueden afectar en más de un 5% a 10% del Precio Final Reconocido de las Obras. Ello permitirá al menos que el contratista recupere la inversión realizada durante la ejecución de la obra y que se encuentra reconocido en el Precio Final Reconocido de las Obras por parte de MTOP. Sobre dicho monto, se le realizarán en caso de rescisión, las deducciones propias de los daños y perjuicios derivados de tal incumplimiento así como los límites anteriores provenientes de las deducciones o penalidades ejercidas. En virtud de lo anterior solicitamos incorporar las mencionadas limitaciones en las deducciones y penalidades previstas en los Documentos de la Licitación de forma de poder brindar certeza al contratista y sus financiadores sobre el impacto que las mismas tendrán sobre el Precio Final Reconocido de las Obras.

RESPUESTA:

Se mantiene lo establecido.

16. PREGUNTA:

Solicitamos confirmar que no serán aplicables penalidades ni deducciones a los pagos por disponibilidad comprometidos por el MTOP al contratista una vez que la totalidad de la infraestructura objeto del llamado haya quedado completamente habilitada de conformidad con el contrato de PPP que sean consecuencia de hechos o actos causados directa o indirectamente por la entidad responsable de la operación de dicha red.

RESPUESTA:

Ver cláusula 3.2 de las Bases Técnicas.

17. PREGUNTA:

Fondos de Inversión en Contrato de Obras Adicionales. De conformidad con la redacción actual del PCA, quien resulte adjudicatario de la Licitación deberá constituir dos vehículos independientes: (i) por un lado, una Sociedad de Objeto Exclusivo a efectos de ejecutar el Contrato PPP; y por otro (ii) una sociedad de objeto exclusivo, un consorcio, sucursal u otro tipo de representación permanente, a efectos de celebrar el Contrato de Obras Adicionales y el Contrato de Mantenimiento. Asimismo, se requiere que en ambos vehículos se

respeten los porcentajes de participación de cada integrante del Oferente. Por su parte, conforme la redacción actual del PCA, se permite que como miembro oferente se incluyan fondos de inversión, lo cual entendemos es una gran oportunidad para el proyecto. No obstante, cabe destacar que existen ciertas diferencias entre el Contrato PPP y el de Obras Adicionales, siendo lo relevante a los efectos de nuestra consulta, que en el primero el contratista debe asegurar el financiamiento de las obras por parte de terceros, mientras que en el segundo no es necesario considerando que las obras se pagan contra avance de obra, tal como sucede en las obras publicas tradicionales y se trata de un periodo relativamente corto de tiempo. Es decir, no existirá un “project finance” para el Contrato de Obras Adicionales ni para el de Mantenimiento. Esto implica que los fondos de inversión, quienes proveen el financiamiento del equity en el Project Finance, no tengan un objeto o tarea que desarrollar en el Contrato de Obras Adicionales o en el de Mantenimiento. Es por esto, que los mismos no pueden ser un sujeto obligado bajo dichos contratos, en dónde la obligación que se asume es la de construir o mantener. Ese tipo de actividades no se encuentra admitido incluso dentro de los propósitos de los fondos. Considerando las limitaciones indicadas y los requisitos actuales del PCA, solicitamos la consideración de incluir en el Pliego de Condiciones Administrativas (“PCA”), bajo la cláusula 25 (Sociedades), la posibilidad de que el Consorcio que se debe constituir a los efectos de la ejecución del Contrato de Obras Adicionales y del Contrato de Mantenimiento se forme directamente por las empresas (o sus sucursales locales) que se prevé realicen dichas actividades según la oferta del oferente, y no por los miembros financieros del oferente (aún cuando haya sido uno de los oferentes); en las proporciones que se indican en la oferta.

RESPUESTA:

Ver puntos 2 y 3 del presente Comunicado.

18. PREGUNTA:

El Artículo 20.4 (página 28) del Proyecto del Contrato PPP establece: En caso de eventos de fuerza mayor que al tiempo de su ocurrencia no constituían un riesgo asegurable y que no impidan el cumplimiento del contrato, las partes acordarán si habrá lugar a recomposición del equilibrio económico financiero del contrato o a la extinción del mismo. Consulta: ¿es decir, las partes acordarán un precio nuevo del contrato o una compensación para los eventos surgidos?

RESPUESTA:

Estará sujeto a negociación y dependerá de la situación.

19. PREGUNTA:

Consultas sobre los artículos del Proyecto de Contrato de Mantenimiento 1. Monto del Contrato de Mantenimiento En el Artículo 4 del Proyecto del Contrato de mantenimiento, se establece: El pago máximo diario por los trabajos objeto de este contrato será de U\$S 34.695 (dólares estadounidenses treinta y cuatro mil seiscientos noventa y cinco), con IVA, leyes sociales y todo otro concepto incluido. Consulta: 1) ¿El precio de U\$S 34.695 ya tiene considerados los aumentos del precio de materiales, manos de obra, etc. y las inflaciones que van a surgir durante la ejecución del Contrato PPP (18 años)? 2) ¿La moneda de pago puede ser una combinación de USD y UI? Teniendo en cuenta la inflación, la fluctuación de la tasa de cambio, y que se necesita utilizar UI para pagar honorarios de supervisión y otros costos durante el mantenimiento, se solicita aplicar la forma de pago y calculación estipulada en el artículo 6.1 del Proyecto del Contrato PPP al pago del Contrato de Mantenimiento, y dejar a los oferentes que definan la proporción entre USD y UI.

RESPUESTA:

1. Es correcta la interpretación.
2. Se mantiene lo establecido.

20. PREGUNTA:

Artículo 17 Terminación - Proyecto del Contrato de Mantenimiento. Consulta: 1) Entendemos que después de la terminación del contrato de mantenimiento se procederá la recepción provisoria, ¿es correcto? 2) ¿Cuándo tiempo durará el período de responsabilidad por defectos? ¿El Contratante realizará PPD al contratista durante este período? Si la respuesta es afirmativa, ¿con qué criterio se realizará el pago? 3) ¿Qué son los criterios para la entrega definitiva del Proyecto? ¿Será entregado con el estado de aquél momento? 3. Nos parece que el monto de USD 35.000.000 de la garantía de fiel cumplimiento del contrato de mantenimiento resulta alto, teniendo en cuenta que el pago máximo anual del contrato de mantenimiento será USD 12.663.675. Se solicita que el monto de la garantía de fiel cumplimiento del contrato de mantenimiento sea 70 veces el pago máximo diario, como el del contrato PPP.

RESPUESTA:

1. Ver cláusula 17 del Contrato de Mantenimiento.
2. Ver cláusula 17 del Contrato de Mantenimiento.
3. Ver Bases Técnicas.
4. Se mantiene lo establecido.

21. PREGUNTA:

Consultas sobre el tema de leyes sociales 1) El Artículo 4 del Proyecto del Contrato de mantenimiento estipula que el pago máximo diario está con leyes sociales incluidos, mientras que el Artículo 12 dice que los aportes al Banco de Previsión Social quedarán a cargo de la Contratante. ¿Es decir, cuando la Contratante pague a la contratista descontará la parte de leyes sociales y lo que recibirá la contratista será menor que el pago máximo diario aunque la contratista cumpla con todos los requisitos establecidos?

RESPUESTA:

La interpretación es correcta.

22. PREGUNTA:

En el Artículo 47 de las Condiciones Particulares del Contrato de Obra Pública también existe regulación similar. ¿Cómo se manejan el pago al contratista y los aportes de leyes sociales?

RESPUESTA:

Se aplica la misma solución que al contrato de mantenimiento.

23. PREGUNTA:

En el Contrato PPP, no se estipula que los aportes al Banco de Previsión Social quedarán a cargo de la Contratante. ¿Es decir, el Contratista deberá encargarse de pagar las leyes sociales al BPS?

RESPUESTA:

La interpretación es correcta.

24. PREGUNTA:

Periodo entre la firma del Contrato PPP y el Cierre Financiero Según la versión actual de los documentos de la Licitación, en el momento de la firma del Contrato PPP, el Contratista deberá: - Empezar las obras y el Proyecto Ejecutivo (a terminar en los 9 primeros meses tras la firma del Contrato PPP), sin importar que se haya alcanzado el Cierre Financiero (Pliego de Condiciones Administrativas (cláusula 19.4) / Contrato PPP (cláusula 5.2)); - Constituir la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato por un monto de 90 millones de USD en los 10 días posteriores a la Adjudicación definitiva", de manera previa a la firma del Contrato PPP (Pliego de Condiciones Administrativas (cláusulas 19.4 y 24.2) / Contrato PPP (cláusula 10)); - Integrar al menos un 25% del capital social de la sociedad de objeto único (como indicado en el Plan Económico Financiero de la oferta). En el supuesto que el Contratista no alcance el Cierre Financiero en el tiempo autorizado (10 meses tras la firma del Contrato PPP): - La Autoridad Contratante podrá (i) resolver unilateralmente el Contrato PPP incumplimiento grave del Contratista (ii) ejecutar la Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato (Pliego de Condiciones Administrativas (cláusula 19.4) / Contrato PPP (cláusulas 10 / 21.1)).- Los costos de las obras y diseños realizados por el Contratista hasta la fecha de extinción del Contrato PPP no están totalmente protegidos por las cláusulas de extinción del Contrato PPP. El anterior reparto de riesgos no permite a la Administración obtener ofertas competitivas, ya que los Oferentes/Contratistas no son la parte más indicada para asumir dicho riesgo. Por consiguiente, si en el esquema propuesto el Contratista debe comenzar las obras desde la fecha de firma del Contrato PPP, financiadas mediante capital hasta el Cierre Financiero, las siguientes adiciones deben ser incluidas en los documentos de la Licitación (incluido el Contrato PPP): - Ninguna consecuencia financiera debe ser asumida por el Contratista en caso de no alcanzar el Cierre Financiero, salvo cuando ello le sea atribuible.- Es decir, todas las actividades ejecutadas por el Contratista desde la fecha de firma del Contrato PPP y hasta la obtención del Cierre Financiero, deben ser cubiertas por una cláusula específica de extinción del Contrato PPP: o El Contrato PPP se extinguirá automáticamente (salvo acuerdo entre la Administración Contratante y el Contratista) si al cabo de [12 - 18] meses desde la firma del Contrato PPP no se ha alcanzado el Cierre Financiero, o En dicho caso, el pago por extinción deberá cubrir todos los costes incurridos, incluyendo los costes financieros como intereses, comisiones y costes de ruptura de los instrumentos de deuda (diferente del principio de valorjusto), sin ninguna otra deducción. - En caso de no alcanzar el Cierre Financiero por una causa atribuible al Contratista, las consecuencias financieras sobre el Contratista para compensar los daños y perjuicios, no excederá el monto a riesgo antes de la firma del Contrato PPP (es decir el monto de la Garantía de Mantenimiento de la Oferta), sin ninguna otra compensación. - Para cubrir dichas obligaciones, se propone que la Garantía de Mantenimiento de la Oferta podría por lo tanto convertirse en Garantía de Cierre Financiero desde la firma del Contrato PPP hasta la fecha de Cierre Financiero. La Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato se constituirá en la fecha de Cierre Financiero. Es importante recalcar que el mecanismo propuesto no cambia el calendario inicial previsto por la Administración Contratante, por lo que no afectaría a la fecha de inicio y fin de las obras.

RESPUESTA:

Se mantiene lo establecido.

25. PREGUNTA:

Fechas límite ("Long-stop dates") Entendemos que todas las consecuencias relacionadas con riesgos que no son asumidos por el Contratista deberían estar limitadas en el tiempo mediante la incorporación de una fecha límite ("long-stop date) global, la cual implicaría extinción del Contrato PPP. En particular, para los dos casos incluidos a continuación: 2.1. Fecha límite de retraso para la puesta a disposición de la zona de obras Según el Contrato PPP (cláusula 5.1) la Administración Contratante pondrá a disposición la zona de obras durante los primeros 10 días hábiles desde la firma del Contrato PPP. Retrasos superiores a 50 días hábiles dicha puesta a disposición autorizan al Contratista a reclamar compensación económica. No se incluye en el Contrato PPP una causa de extinción en el caso de que la Administración Contratante no entregue la zona de obras a tiempo. Solicitamos que en caso que la Administración Contratante no ponga a disposición la zona de obras en una fecha límite, entonces el Contrato PPP se extinguiría. Tal hipótesis deberá preverse expresamente. Asimismo, todo retraso en la puesta a disposición la zona de obras debe generar el derecho al Contratista de recibir compensación económica (en lugar de únicamente los retrasos superiores a 50 días hábiles). Como explicación adicional tener en cuenta que, de cara al Cierre Financiero, los financiadores requerirán que por lo menos un 85-90% de los predios hayan sido efectivamente puestos a disposición por la Administración, condicionando por tanto el inicio de las obras. Así mismo, por los predios no entregados (marginales de cómo máximo 15% y no incluyendo aquellos que afecten el camino crítico), los financiadores requerirán la presentación de un Plan de Entrega de Suelos ("Land Management Plan") donde se detalle el cronograma de entrega de los terrenos restantes. 2.2. Long-stop date — Prolonged "relative" force majeure events En el Contrato PPP (cláusula 21.2.4), se incluye como motivo de extinción del Contrato PPP los casos de fuerza mayor absoluta. Sin embargo, no están contemplados, y entendemos sería conveniente que así fuera, los casos prolongados de fuerza mayor relativa (por ejemplo, en el caso en el que la ocurrencia de un evento de fuerza mayor "relativa" dificulte la ejecución del Contrato PPP por un periodo superior a [9] meses consecutivos o [...] meses no consecutivos). Solicitamos que se incluya en el Contrato PPP, para el caso de eventos prolongados de fuerza mayor relativa según lo indicado, que el Contrato PPP se extinguiría.

RESPUESTA:

Se mantiene lo establecido.

26. PREGUNTA:

Tasas de interés Actualmente, en los documentos de la Licitación, los riesgos asociados a la variación de las tasas de interés son asumidos por el Oferente/Contratista desde la fecha de oferta. Referencia: Comunicado N°7 Pregunta # 18, Recibido 18 Abril Dados los plazos incurridos para alcanzar el cierre financiero en los PPP ya adjudicados en Uruguay en los últimos años, consideramos que es un riesgo muy alto para el Contratista asumir toda la potencial variación que se puede dar en el precio de la financiación entre el día de la Oferta y el día del Cierre financiero. Teniendo en cuenta el tamaño del proyecto, el impacto que un movimiento negativo en los mercados financieros podría tener para el Contratista es importante en valor absoluto. Consideramos que dicho riesgo tendría que ser asumido, como mínimo hasta la fecha de fijación de las tasas (Cierre Financiero), por la Administración Contratante. Se solicita establecer un procedimiento transparente de actualización de los pagos de PPD únicamente ligado a la actualización de las condiciones de financiación en la fecha que se fijen las tasas. Existen distintas opciones y grados de cobertura. Una primera posible aproximación sería incluir en el Contrato de PPP una cláusula que proponga una fórmula para la actualización del monto ofertado según la variación de i) la curva de CUI elaborada por BEVSA a 10 años para el % que represente la petición en UI del monto ofertado y la variación del Curva Libor a 10 años para el % que represente la petición en USD del monto Ofertado. La variación de estas curvas se mediría entre la fecha de oferta y la fecha de cierre financiero. De esta forma el riesgo que sería asumido por el Contratista sería la variación de Spreads.

RESPUESTA:

Se mantiene lo establecido.

27. PREGUNTA:

Fuerza mayor En nuestra opinión para un proyecto tan importante y con tantos desafíos en la etapa de construcción sería fundamental contar con una cláusula específica sobre "Causas Extrañas no Imputables" que incluyera más hipótesis que las que ahora se prevén (por ejemplo, clima, estado de rebelión, cambios en ley que califiquen como CEMI, y otros) y que además reconociera extensiones de tiempo y extra costos cualquiera sea el impacto de dichos evento no siendo necesario que haya una alteración significativa de la ecuación económica financiera. Hoy la solución es en principio la contraria (ver cláusula 9.2 C) y D).

RESPUESTA:

Se mantiene lo establecido.

28. PREGUNTA:

Compensación en caso de Terminación anticipada Referencia; Comunicado N°7 Preguntas # 29, 30 y 31, Recibido 18 Abril Las siguientes preguntas, incluidas en nuestra consulta N°4 del 15/03/2018, necesitan ser respondidas positivamente para poder obtener financiamiento:

5.1. Pago por terminación en caso de extinción de la PPP por causa atribuible a la Administración Contratante Según la cláusula 21.5 (tercer párrafo), la Administración se reserva el derecho de realizar el pago de terminación dentro de todo el periodo de ejecución del Contrato PPP (18 años) sin especificarse ningún aspecto más acerca del calendario de amortización de dicho pago. En este sentido, consideramos que debe tenerse en cuenta que, dado el volumen del Proyecto y la liquidez y profundidad de los mercados de financiación en USD a largo plazo para Uruguay, es muy posible que no sea posible estructurar una deuda senior que cubra todo ese plazo (18 años). Por ello, esta incertidumbre en el calendario de amortización representa un riesgo para la bancabilidad del proyecto puesto que difícilmente la forma de pago y los intereses que se abonarán por parte de la Administración Contratante tendrán un acoplamiento perfecto a la amortización de la deuda senior del Proyecto y, por tanto, una refinanciación es un escenario más que probable. En este caso, es muy difícil de predecir las condiciones que los Acreedores Financieros podrían solicitar en dicha refinanciación por lo que es muy probable que los Acreedores financieros exijan ciertas garantías a los Sponsors con el fin de cubrir este potencial riesgo. Con todo ello, se está asignando un riesgo financiero a los Sponsors en un escenario de terminación causado por la Administración Contratante lo cual no parece razonable a nuestro juicio. Adicionalmente, lógicamente la aportación de las garantías mencionadas ocasionará un coste al Contratista que terminará repercutiendo en el coste del Proyecto. Así, solicitamos a la Administración Contratante que adquiera el compromiso de que pagará en un plazo siempre menor o igual a la madurez de la Deuda Senior debiendo abonar los intereses efectivos reales que se calcularán en el momento de la extinción.

5.2. Pago por terminación en caso de extinción de la PPP por causa atribuible al Contratista — Plazo y Condiciones de la subasta según cláusula 21.2.B En los casos de intervención del Contrato a causa de un incumplimiento del Contratista, clausula 21.2.1. B, no se observa un proceso claro en el que se determinen pasos, tiempos y condiciones para la ejecución de la intervención. En relación al problema de plazo, según nuestro entendimiento de lo explicado en el Contrato PPP, desde la decisión de la Administración Contratante hasta la extinción y determinación del pago podrían transcurrir hasta 15 meses (primer plazo para subasta de 3 meses que se puede alargar hasta 1 año desde la convocatoria inicial de la subasta). Durante este plazo, el Contratista podría no estar percibiendo PPD (por ocurrir el evento de terminación en etapa de construcción o por no existir posibilidad de prestar el servicio) y por tanto no contaría con fondos para hacer frente al servicio de la deuda senior. En relación al problema con las condiciones, no observamos que se establezca un precio mínimo para la subasta. Por lo tanto, los Acreedores financieros de la deuda senior no tienen ninguna previsibilidad acerca del monto del pago por extinción que recibiría la Sociedad Contratista. Por todo lo

anterior, y teniendo en cuenta el volumen de deuda senior que conllevará este Proyecto, consideramos que los riesgos generados sobre la capacidad de la Sociedad Contratista de honrar el servicio de la deuda debido a los largos plazos de ejecución de la subasta y a la falta de previsibilidad en el precio de la misma, pueden no ser asumibles por los Acreedores y/o imposibles de mitigar por parte del Contratista. Así, solicitamos limitar el plazo de subasta a un máximo de 6 meses y fijar un precio mínimo para la subasta en función del momento en que suceda: i) etapa de construcción: 85% del PFR (precio final reconocido) a través del mismo método fijado en la cl. 21.2.1.C1 y ii) luego: 85% del PFR (precio final reconocido) aplicando una amortización lineal de la misma por todo el plazo de la PPP.

5.3. Pago por terminación en caso de extinción de la PPP por causa atribuible al Contratista — Proceso de arbitraje para la fijación del pago por extinción Según la cláusula 21.2.1.C2), una vez agotado el plazo de la subasta, el Contrato establece que el monto del pago por extinción será determinado en un proceso de arbitraje que valorará el coste de reposición teniendo en cuenta los deterioros por el plazo transcurrido. En nuestra opinión, en dicha cláusula no se determinan plazos para dicho proceso, pero además introduce elementos no predecibles como el valor de las obras dentro de un tiempo (que puede ser muy lejano) o el criterio del propio árbitro. Consideramos que este proceso no beneficia necesariamente a la Administración Contratante y que, por el contrario, aporta una incertidumbre a los Acreedores financieros que, nuevamente, teniendo en cuenta el volumen de deuda senior, pueden no estar dispuestos a asumir. Así, solicitamos la fijación de un proceso automático y objetivo partiendo del PFR y aplicando una amortización lineal en el tiempo para fijar el valor del pago por extinción en cada momento.

RESPUESTA:

- 5.1 Se mantiene lo establecido.
- 5.2 Se mantiene lo establecido.
- 5.3 Se mantiene lo establecido.

29. PREGUNTA:

Garantías En la cláusula 10.2 del Contrato PPP se pide que las garantías se repongan o amplíen en el caso de ser ejecutadas por alguno de los motivos enumerados en la cláusula 10.3, que incluyen cualquier incumplimiento del Contratista. No "mantener" los niveles exigidos de la garantía es causa de resolución unilateral (21.1 (c)3). Se solicita la eliminación de la exigencia de reposición/ampliación de las garantías o de mantenerse ponerse un monto máximo final (por ejemplo: no más de 10 % por encima del monto original de la garantía) y que en caso que se haya ejecutado todo el monto y el Contratista no quiera poner más garantías (opción que tendrá) ello en todo caso sea una hipótesis de terminación del contrato por causa atribuible al Contratista.

RESPUESTA:

Se mantiene lo establecido.

30. PREGUNTA:

Penalizaciones 12.1 En el cálculo del pago por disponibilidad que remunera al Contratista, la fórmula considera unos indicadores de ajuste, con deducciones por calidad y/o disponibilidad que aplican al 100% del valor del pago por disponibilidad ofertado. Consideramos que este cálculo perjudica al Contratista dado que el pago por disponibilidad ofertado remunera la inversión realizada, los gastos financieros asociados y los costes de mantenimiento. Entendemos que las penalizaciones por desempeño deberían aplicarse solo por la porción relativa a los costes de mantenimiento. 12.2 Tramo único para los indicadores referidos a disponibilidad y respuesta ante incidencias. El contrato prevé la posibilidad de dividir la longitud de la vía en subtramos, como

por ejemplo en el caso de retrasos en las expropiaciones, donde la Administración podrá realizar una entrega parcial de uno o varios subtramos a efectos de que se ejecute la obra. Solicitamos incorporar el mismo concepto de subtramos para la definición de disponibilidad de la infraestructura (cláusula 7), así como para la realización de pagos del PPD por subtramo (cláusulas 6.1 y 8.2). 12.3 Los tiempos de respuesta igual a 0 considerados en muchos indicadores implica una aplicación automática de la penalización cuando hay un fallo en dicho indicador, eliminando cualquier posibilidad de remedio del fallo que corresponda (por ejemplo, en el indicador "control o erradicación de la vegetación cuando interfiera con la visibilidad o la operación segura de los trenes", el tiempo de respuesta considerado es 0, sin embargo, si hay una tormenta y cae un árbol sobre la vía, se aplicaría automáticamente la penalización y consideramos que es lícito disponer de un margen de tiempo para reaccionar, aunque dicho margen sea breve, ya que es un hecho imprevisible).

RESPUESTA:

- 12.1 Se mantiene lo establecido.
- 12.2 Se mantiene lo establecido.
- 12.3 Ver cláusula 3.2 de las Bases Técnicas.

31. PREGUNTA:

"Repregunta al Comunicado 7:A diferencia de las respuestas a las preguntas 37 y 39, que remiten a las cláusulas 18.2.1 y 18.2.2 del Pliego de Condiciones Administrativas, la respuesta a la pregunta 49 no remite a ninguna cláusula en particular, sino que refiere a la "acreditación de experiencia". Por tal razón, entendemos que la respuesta a la pregunta 49 alcanza entonces a los supuestos en que el Pliego exige acreditar experiencia, que son los contenidos en las cláusulas 18.2.2 (en línea con la respuesta a la pregunta 39) y 18.3.Favor confirmar que nuestra interpretación es correcta".

RESPUESTA:

No se acaba de comprender la pregunta.

32. PREGUNTA:

Contrato PPP Apartado 15 Permisos y contratos. Solicitamos aclarar si la tramitación de los permisos ambientales necesarios para la explotación de canteras es del MTOP o del adjudicatario del concurso. Solicitamos del mismo modo saber si en el caso de que la Autorización Ambiental Previa se demorase por causas ajenas al solicitante del permiso, dicha demora sería razón de una extensión de plazo sin penalización para la sociedad adjudicataria.

RESPUESTA:

La tramitación de los permisos ambientales necesarios para la explotación de canteras es responsabilidad del adjudicatario. Para ello deberá actuar de acuerdo al procedimiento que se encuentra disponible en la página web del Ferrocarril Central Anexo O Reference Data, Anexo O2 60 investigaciones estudios de cantera.

33. ACLARACIÓN SOBRE PREGUNTA 1 DEL COMUNICADO 8.

Se agrega a dicha respuesta, que si bien es correcta la interpretación, las Empresas deben contar con la inscripción prevista en el artículo 33 y haber solicitado la calificación del artículo 28 literal c.

34. ACLARACIÓN. PLIEGO DE CONDICIONES ADMINISTRATIVAS – ANEXO 6 – CLÁUSULA 1.

Donde dice:

- Plan de Seguridad y Medioambiente. (Máximo 3 puntos)
Se valorará la certificación OHSAS 18001 vigente.
- Sistema de gestión ambiental y social. (Máximo 3 puntos).
Se valorará la certificación ISO 14001:2004 vigente.

Debe decir:

- Estudio y Plan de Seguridad e Higiene. (Máximo 3 puntos)
Se valorará la certificación OHSAS 18001 vigente.
Refiere a los documentos requeridos por el MTSS de acuerdo al decreto 283/96.
- Sistema de Gestión Ambiental y Social. (Máximo 3 puntos).
Se valorará la certificación ISO 14001:2004 vigente.
Refiere a los Planes de Gestión Ambiental de las fases de construcción y de operación (PGA-Construcción y PGA-Operación). Deberá incluir al menos un programa de monitoreo y un programa de gestión de riesgos y reducción de contingencias.

35. ACLARACIÓN. BASES TÉCNICAS – CLÁUSULA 2.5.2.

Donde dice:

2. Teniendo en cuenta el resultado de la mencionada auditoría, antes del 30 de marzo de cada ejercicio se determinará la liquidación definitiva como la diferencia entre la suma de los valores indicados en las Cláusula 3.1 y 3.2 con los datos de auditoría y la suma de los pagos mensuales realizados el año anterior, menos las posibles penalidades que procedan.

Debe decir:

2. Teniendo en cuenta el resultado de la mencionada auditoría, antes del 30 de marzo de cada ejercicio se determinará la liquidación definitiva como la diferencia entre la suma de los valores indicados en las Cláusula 3.1 y 3.2 con los datos de auditoría y la suma de los pagos realizados el año anterior, menos las posibles penalidades que procedan.

36. PREGUNTA:

En el puente metálico de Las Piedras (P. K. 15+375) la única información facilitada es un plano. Consulta: ¿Se disponen de cálculos y de más planos que definan la solución?

RESPUESTA:

La información suministrada como parte de la preingeniería incluye los siguientes documentos:

- 015+375_Las_Piedras_bridge_20171023.pdf (Esquema para el Prediseño del nuevo puente metálico)

-En Anexo O Reference data se incluyen los estudios de suelos disponibles.

La solución propuesta para el puente deberá cumplir con lo establecido en el artículo 13 del Anexo B. No se dispone de otros planos o cálculos sobre la estructura existente o sobre la propuesta.

El diseño de detalle de los puentes es parte del alcance del Proyecto Ferroviario y estará a cargo del Contratista. Ver en Anexo F4 *Instructions for the detailed design_23102017.pdf*

37. PREGUNTA:

Referido al ítem 3 – “Calles afectadas por obras (LS, R63 y 77-78)”, se ha encontrado los cuadros de metraje asociados en Ruta 63 y al empalme de Ruta 77 y Ruta 78 pero no el que corresponde a las obras en la calle Líber Seregni. Se solicita dicho cuadro.

RESPUESTA:

Todos los cuadros de metrajes presentados son a los efectos ilustrativos. En todos los casos el oferente deberá realizar sus propios cálculos para la elaboración de su propuesta. Ver aclaración 10 del Comunicado 2.

38. PREGUNTA:

En general, con relación al corrimiento de los servicios públicos para la ejecución de las obras, ¿el MTOP fijará los montos del rubro 1302-“Ayuda para adecuación de servicios públicos” para cada uno de los ítems del anexo 9?

RESPUESTA:

Todos los costos en que deba incurrir el Contratista para cumplir con el objeto y alcance del contrato deben estar incluidos en la oferta y deberán ser estimados por el oferente.

39. PREGUNTA:

En la Trinchera de Las Piedras hay zonas donde se indica media trinchera cubierta y zonas donde se indica la totalidad de la trinchera cubierta. Estos trabajos no parecen estar contemplados en el listado de puentes vehiculares. Se solicita aclarar en qué consiste estos trabajos, qué debe considerarse para su cálculo estructural y si corresponde considerarlos dentro de las obras adicionales.

RESPUESTA:

Todos los trabajos de cobertura de las trincheras deben considerarse como obras adicionales.

En el caso de la trinchera de Las Piedras los trabajos de cobertura de la trinchera que no sean puentes vehiculares se incluirán dentro de la obra adicional correspondiente a la construcción de la Estación Las Piedras.

Ver aclaración 41 del Comunicado 8.

Ver respuesta a pregunta 42 del Comunicado 8.

40. PREGUNTA:

Hay puntos que figuran como cateos ejecutados, pero no se han encontrado los informes de los mismos (hay carpetas que se encuentran vacías). Se solicita la información de los mismos.

RESPUESTA:

Todos los cateos disponibles se encuentran en el Anexo O Reference Data y pueden ser descargados de la página web del Ferrocarril Central. Ver Aclaración 10 del Comunicado 2.

41. PREGUNTA:

En relación a algunos de los cruces en desnivel del anexo 9 (Ruta 102, Borreras, Calleros y Zorrilla de San Martín) en los cuadros de metrajes figura la excavación en roca, con metrajes muy importantes como en el cruce con Ruta 102. Se solicita confirmación de si hay cateos que muestren la existencia y profundidad de la roca, ya que por ejemplo, los cateos disponibles para el cruce con la Ruta 102 sólo muestran arcilla hasta las profundidades alcanzadas.

RESPUESTA:

Todos los cateos disponibles se encuentran en el Anexo O Reference Data y pueden ser descargados de la página web del Ferrocarril Central. Ver Aclaración 10 del Comunicado 2.

42. PREGUNTA:

Es claro que para los puentes vehiculares carreteros deberá utilizarse la normativa vigente de la Dirección nacional de Vialidad; ¿qué normativa deberá considerarse para el dimensionado de los puentes vehiculares urbanos?

RESPUESTA:

Ver Aclaración 41 del Comunicado 8.

43. PREGUNTA:

Se solicita por favor confirmar cuál es el alcance del rubro VT_ES_05 – “Seguridad” que el cuadro de metrajes del cruce a desnivel con la Ruta 102.

RESPUESTA:

Refiere a las barreras laterales (indicadas con “Barriers” indicadas en la Bridge Roundabout Cross Section del plano 013+200 Ruta 102 PL04). Dichas barreras laterales deberán tener un mínimo de 2 metros de altura.

Tener en cuenta que todos los cuadros de metrajes presentados son a los efectos estimativos. En todos los casos el oferente deberá realizar sus propios cálculos para la elaboración de su propuesta. Ver aclaración 10 del Comunicado 2

44. PREGUNTA:

Por la presente solicitamos a Ustedes las siguientes aclaraciones al Pliego de Condiciones: A la vista del tráfico ferroviario esperado y las extensas áreas edificadas, próximas a la traza y potencialmente afectadas por el ruido ferroviario, se precisan aclaraciones. En un análisis preliminar se han identificado las siguientes legislaciones por departamentos, lo que supondría la necesidad de instalar un destacado número de soluciones de protección contra el ruido. Además nos surge la duda de si debido a la importancia y alcance del proyecto, éste proyecto pudiera no tener que respetar estos límites, sino algunos otros específicos (más laxos). Es por todo ello, que solicitamos aclaraciones sobre los límites sonoros específicos que son preceptivos de cumplir a lo largo del trazado.

RESPUESTA:

La faja de vía en toda la extensión del proyecto será entregada por la Administración para el cercado de la misma según corresponda mediante alambrados de ley (zonas rurales) o cercos, muros o pantallas anti ruido (en zonas urbanas).

Las medidas de mitigación de ruidos surgirán del estudio de ruidos realizado como parte del Estudio de Impacto Ambiental y se deberá gestionar con las medidas de mitigación que apruebe DINAMA, sean estas las propuestas en el EIA o las propuestas por el Contratista y aprobadas por DINAMA.

45. PREGUNTA:

Criterios de evaluación de la oferta técnica En el anexo 6 del pliego de la licitación relativo a los criterios de evaluación de la oferta técnica se asignan 3 puntos tanto al plan de seguridad y medioambiente como al sistema de gestión ambiental y social. Igualmente se menciona que se valorarán respectivamente las certificaciones OHSAS 18001 e ISO 14001 vigentes.

¿Se entiende que presentando la acreditación de estas certificaciones se otorgarían los puntos asignados sin necesidad de desarrollar los planes correspondientes en esta etapa de licitación? En caso favorable, ¿el alcance de las certificaciones debe ser tanto para la fase de obra como la de mantenimiento?, ¿Sería suficiente con que uno de los socios del consorcio oferente aportara esta certificación?

RESPUESTA:

Ver punto 34 de este Comunicado.

Ver Aclaración 15 del Comunicado 7.

No es correcta la interpretación. En la oferta se deberá presentar los planes solicitados. También se podrán presentar las certificaciones (OHSAS 18001 y ISO 14001) que eventualmente pueda poseer uno o varios integrantes del Consorcio oferente.

46. PREGUNTA:

Criterios de evaluación de la oferta técnica En el anexo 6 del pliego de la licitación relativo a los criterios de evaluación de la oferta técnica se definen una serie de posiciones mínimas dentro de la estructura organizacional del oferente. A respecto de lo anterior, **1)** ¿Podrían coincidir en una misma persona los cargos de gerente del proyecto y representante técnico? **2)** ¿Debe entenderse el cargo de representante legal como la persona con capacidad de firma de la contratante?, en ese caso, **3)** ¿Podría coincidir en una misma persona con el gerente de proyecto o representante técnico?

RESPUESTA:

- 1) El Gerente de Proyecto y el Representante Técnico no pueden coincidir en una misma persona.
- 2) Es correcta la interpretación.
- 3) Si. El Representante Legal podría coincidir con el Gerente de Proyecto o con el Representante Técnico.

47. PREGUNTA:

Archivos kmz.

Junto a la publicación del Comunicado N°06 se ha proporcionado los siguientes archivos kmz:

- Intersección Cable BT 230V 400V
- Intersección Cable BT Desuso
- Intersección Cable MT 6kv 15kv
- Intersección Cable MT 30kv
- Intersección Cable MT Desuso
- Intersección Fibra Óptica
- Intersección Línea BT 230V 400V
- Intersección Línea MT 6kV 15kV
- Intersección Línea MT 30kv
- Intersección Tramo Aéreo AT 150kV
- Intersección Tramo Aéreo AT 500kV

La información recogida en los estos kmz no es coincidente con la proporcionada en los archivos:

- MVD-PdT Railway project_SERVICES_20180212.dwg
- Underground services study.pdf

Solicitamos: Favor aclarar qué información debe ser considera como vigente para su valoración.

RESPUESTA:

Ver aclaración 10 del comunicado número 2.

48. PREGUNTA:

Mantenimiento.

48.1 Se ha detectado una incongruencia en las bases técnicas en relación a las frecuencias de las tareas de mantenimiento:

- Bases técnicas página 42: o Recorridas a pie - cuatrimestral o Recorridas en cabina - mensual
- Anexo C mantenimiento 5.3.1 Tabla 2 o Recorridas a pie - semestral o Inspección visual desde material rodante (Recorridas en cabina) - bimestral

Solicitamos:

Se agradece confirmar cuál de las dos sería la correcta.

48.2 En el Contrato de Mantenimiento se indica que tiene por objeto "la continuidad del mantenimiento de la infraestructura, vía y desvíos del tramo ferroviario Puerto Montevideo - Estación Paso de los Toros". Dado que es un contrato de mantenimiento con un pago diario fijado por la administración, se entiende que las actividades contempladas en este contrato son las relativas al mantenimiento rutinario y preventivo, quedando exento el mantenimiento correctivo y reposición de materiales o equipos como consecuencia de su ciclo de vida útil.

Solicitamos:

Se ruega confirmar si nuestro entendimiento es el correcto, caso contrario, favor aclarar.

48.3 4.3. En el Anexo C Estándares de Mantenimiento se indican la ubicación de 4 bases de mantenimiento fijadas por el cliente: Sayago, Santa Lucía, Florida y Durazno.

Solicitamos:

Favor aclarar la localización exacta de las bases de mantenimiento, así como si los edificios de las bases están construidos y en caso de estarlo, el equipamiento con el que cuentan.

RESPUESTA:

48.1 Es válido lo que está establecido en las Bases Técnicas

48.2 No es correcta esta interpretación; el mantenimiento tendrá el mismo alcance que el de la fase de mantenimiento del contrato PPP de 15 años.

48.3 Ver respuesta a pregunta 35.9 del comunicado número 5. No hay edificios disponibles.

49. PREGUNTA:

Bases técnicas. Para el cálculo del PPD, en relación a los indicadores, se define el Tiempo de respuesta, que es el periodo en el que se está exento de penalización. Una vez vencido, se indica que se aplique retroactivamente desde el momento en que ocurrió el incidente que activó el incumplimiento.

Solicitamos: Eliminar el cómputo del valor retroactivo del Tiempo de respuesta, pues penaliza el contrato llegando a ser inviable.

RESPUESTA:

Se mantiene lo establecido.

50. PREGUNTA:

Excepciones a la consideración de no disponibilidad. Entendemos que los descarrilos y eventos provocados por el operador de la vía, están incluidos en estas excepciones.

Solicitamos: Favor aclarar que nuestra interpretación es correcta.

RESPUESTA:

Ver cláusulas 2.3 y 3.2 de las Bases Técnicas.

51. PREGUNTA:

Al respecto de los indicadores, de forma general se establece en algunos que el tiempo de resolución a su penalización estará definido por el Supervisor del contrato. Por ejemplo en el Indicador 1, indica que el Supervisor establecerá el plazo máximo y condiciones mínimas para restituir el tránsito a partir del cual se penalizara al Contratista.

Solicitamos: A los fines de dotar de mayor claridad en este momento de la elaboración de la oferta y minimizar la percepción del riesgo de estas penalizaciones, se ruega considerar que dichos plazos sean de mutuo acuerdo entre el contratista y el supervisor del contrato a través de la presentación previa del Plan de Gestión ante Incidentes y Eventos.

RESPUESTA:

Se mantiene lo establecido.

52. PREGUNTA:

En el apartado 3.2 Indicador 2 se indica que "El contratista deberá responder ante incidentes y eventos no previstos". Leyendo el citado indicador entendemos que la retirada de material móvil que haya descarrilado está fuera del alcance del proyecto, no así la ayuda en la atención por parte del Contratista.

Solicitamos: Favor de confirmar que nuestro entendimiento es el correcto e indicar que ayuda o soporte se pretende del Contratista en esta situación a fines de cotizarlo adecuadamente y uniformizar criterios entre los oferentes.

RESPUESTA:

En los descarrilamientos el Contratista realizará todas las tareas de apoyo necesarias para el que tren de auxilio pueda mover el material rodante descarrilado y todas las otras tareas de reparación de la vía, estructuras e instalaciones que hayan sido afectadas de acuerdo a lo establecido en la cláusula 3.2 de la Bases Técnicas.

53. PREGUNTA:

En referencia a la Respuesta ante eventos (indicador 2 para el cálculo de PPD)

Solicitamos:

- a) Por favor se aclare quién será el organismo responsable de establecer las causas de los incidentes y eventos, y que parámetros y medidas tomara como para determinar el causal del mismo.
- b) En dicha sección de las Bases Técnicas se indica que la responsabilidad del incidente se establecerá de acuerdo a la normativa vigente. Favor aclarar a que normativa vigente al momento se refiere, a los fines de poder completar su estudio previo a la entrega de la oferta.
- c) Asimismo, también se indica que ante cualquier evento el Contratista debe reparar los daños a la infraestructura, cualquiera sea la causa de dicho evento o incidente. Asimismo luego indica que el Contratista solicitara compensación a quien corresponda según la normativa vigente. Favor aclarar a que normativa vigente al día de la fecha se refiere, a los fines de poder completar su estudio previo a la entrega de la oferta.

RESPUESTA:

- a) Ver cláusula 2 del Anexo A (Comité de Investigación de Accidentes)
- b) Refiere a toda la normativa que aplique para esta situación incluida el artículo 109 de la ley 19.535.
- c) Refiere a toda la normativa que aplique para esta situación

54. PREGUNTA:

Cláusula 2.5.2.2: en esta cláusula se habla de los "pagos mensuales" realizados el año anterior, cuando en realidad los pagos son trimestrales. Favor confirmar que ello obedece a un error tipográfico.

RESPUESTA:

Ver punto 36 de este comunicado.

55. PREGUNTA:

Anexo M. Sistemas de Señalización

En el Apartado 3.3.2, se indican los requerimientos que debe tener el Centro de Control de Tráfico - Montevideo.

Solicitamos: Favor de indicar la localización exacta del mismo.

RESPUESTA:

Ver respuesta a pregunta 58 del comunicado número 9.

56. PREGUNTA:

Cláusula 23.1: Favor confirmar que el periodo de responsabilidad por defectos es de 9 meses desde la fecha del acta de recepción provisoria (cláusula 23.1), y en relación a los defectos que se constaten durante su vigencia, se extenderá hasta su solución. Favor confirmar que nuestra interpretación es correcta.

RESPUESTA:

Ver cláusula 1 del Pliego de Condiciones Particulares del Contrato de Obra Pública para Obras Adicionales. El periodo de responsabilidad por defecto será de 24 meses.

57. PREGUNTA:

SEÑALIZACIÓN Y CONTROL

57.1 ¿Existen actualmente cuartos en las estaciones que se puedan acondicionar para llevar a cabo la instalación de los equipos de señalización y comunicaciones?

57.2 ¿Dónde se especifican las características de la transición entre el sistema CTC y el sistema AUV? Revisado el Anexo M4 no aparece información al respecto.

RESPUESTA:

57.1 Ver respuesta al numeral 1.1 de la pregunta 58 del comunicado número 9.

57.2 La transición entre el sistema AUV y el CTC deberá ser diseñada por el Oferente y tenida en cuenta en su oferta. Ver Anexo B – Especificaciones Técnicas, requerimientos 2 y 4 de la cláusula 16, donde se especifica qué sistema utilizará el resto de la red ferroviaria con la cual se deberá interconectar el sistema de señalización.

58. PREGUNTA:

Artículo 18.3 inciso 8 ("La oferta, a su vez, debe incluir como integrante del oferente o como subcontratista que declare por escrito estar de acuerdo en participar de la misma, a una empresa que acredite su capacidad técnica en fabricación y experiencia en el suministro de durmientes de hormigón por al menos 200.000 unidades, en un único contrato"). Entendemos que la capacidad técnica y experiencia a que hace referencia este inciso puede ser acreditada mediante un proveedor que declare por escrito que efectuará el suministro de durmientes de hormigón al oferente en caso de resultar adjudicatario, y que cumple los requisitos necesarios para ello de conformidad con el Pliego. Asimismo, siempre y cuando la única función de dicho proveedor sea el suministro y no la instalación de durmientes de hormigón, consideramos que a dicho proveedor no se le exige el cumplimiento de ningún otro requisito más que la acreditación de la capacidad y experiencia requerida y su declaración de efectuar el suministro de durmientes de hormigón para el presente proyecto (no deberá estar inscrita en RUPE y RNEOP, en tanto será un mero suministrador). Favor confirmar que nuestra interpretación es correcta.

RESPUESTA:

La interpretación es correcta.

59. PREGUNTA:

Anexos a las Bases Técnicas Anexo E Mapas E2 Mapas Sectores

En el pk 18+100 (Molino Americano) y en el pk 189+600 (Cargil) hay sendas vías auxiliares a industrias que en los planos están marcados con un trazo gris claro discontinuo no incluido en la Leyenda del plano. Solicitamos confirmación de dichas vías auxiliares, y los aparatos de vía de conexión correspondientes, están dentro del alcance de los trabajos a realizar por la Sociedad Adjudicataria.

RESPUESTA:

Los aparatos de cambio de vía para el ingreso a los desvíos a Kilafen (km 181+060), Molino Americano (km 188+100) y Cargil (km 189+595) están incluidos en el alcance del proyecto. La construcción de las vías de acceso a dichas plantas no está incluida en el alcance del proyecto.

60. PREGUNTA:

Estudio de Impacto Ambiental

Por las respuestas dadas por el cliente sabemos que el Estudio de Impacto Ambiental está actualmente en tramitación pero no estará dicha tramitación terminada antes de la fecha de presentación de las ofertas. Entendemos que al no tener conocimiento a la fecha de la presentación de las ofertas de las Medidas Mitigadoras Incluidas en dicho Estudio de Impacto Ambiental, por no estar aprobado ni publicado, las ofertas presentadas no tiene obligación de contemplar en las posibles medidas del Estudio de Impacto Ambiental. Se ruega confirmación

RESPUESTA:

Ver Aclaración 15 del Comunicado 7. El Oferente deberá incluir en su propuesta todos los costos que pueda implicar la mitigación de los impactos ambientales del proyecto según la legislación uruguaya. Los borradores del Estudio de Impacto Ambiental y demás documentos están disponibles en la página web de DINAMA.

61. PREGUNTA:

Anexos base técnicas, Anexo O3 Studies. Railway noise and vibrations study

Este documento incluido dentro del pre diseño del cliente no especifica el alcance a contemplar en las ofertas sobre las medidas de protección frente al ruido ni frente a las vibraciones.

Entendemos que las ofertas presentadas por los licitadores tienen la obligación de contemplar las medidas necesarias para protección acústica y frente a vibraciones según la legislación Uruguaya vigente. Se ruega confirmación.

RESPUESTA:

Es correcto. El Oferente deberá incluir en su propuesta todos los costos que pueda implicar las medidas necesarias para protección acústica y frente a vibraciones según la legislación uruguaya. Forman parte del Estudio de Impacto Ambiental los estudios de Ruidos, Vibraciones y Emisiones que pueden ser tomados como

referencia en este análisis. Los borradores del Estudio de Impacto Ambiental y demás documentos están disponibles en la página web de DINAMA.

62. ALCARACIÓN. ANEXO B – CLÁUSULA 5 – REQUISITO 3

Donde dice:

Req. 3 El gálibo de diseño, debe ser de acuerdo a la Norma de AFE, en todas las secciones nuevas y renovadas.

Comentario 1: El gálibo se presenta en el Anexo B6.

Comentario 2: Cualquier transporte especial de carga que requiera más espacio que el ancho de vía (por ejemplo, cercas, señales), debe planificarse con anticipación para tomar todas las acciones que sea necesario tener en cuenta antes del transporte.

Debe decir:

Req. 3 El gálibo del material rodante para el diseño, debe ser de acuerdo a la Norma de AFE, en todas las secciones nuevas y renovadas.

Comentario 1: El gálibo de material rodante se presenta en el Anexo B6.

Comentario 2: Cualquier transporte especial de carga que requiera más espacio que el ancho de vía (por ejemplo, cercas, señales), debe planificarse con anticipación para tomar todas las acciones que sea necesario tener en cuenta antes del transporte.

63. PREGUNTA:

Dentro de la documentación entregada, Anexo o2 - Investigaciones cateos en terraplén / o2 60 - Investigaciones Estudios Canteras, en el documento: "Informe referente a las canteras para posible suministro de balasto y material granular para capas de sub balasto y sub base", se hace mención de Canteras Montevideo (página 5 del informe citado) como posible origen de material, quienes podrían garantizar un suministro de balasto en un volumen de 2.000.000 m³ con un DLA de 16.

Según la experiencia local y juicio experto de las características de la zona y materiales, se entiende que dicho valor no es obtenible en la zona.

Solicitamos por lo tanto confirmación o revisión de dicho valor, a los efectos de evitar que en fase de ejecución de obra o de redacción de proyecto ejecutivo o en cualquier otra fase del proyecto, el consorcio que eventualmente resultara adjudicatario tenga que hacer frente a enormes sobrecostos en la fase de mantenimiento (por mayor deterioro del balasto) o en la fase de ejecución por tener que cambiar la procedencia del balasto a emplear, y adicionalmente se vea obligado a solicitar reequilibrios por este motivo.

RESPUESTA:

La información brindada en el Anexo O2 60 (Investigaciones Estudios de Canteras) es a título informativo. El oferente deberá realizar sus propias averiguaciones e investigaciones para obtener los suministros para la ejecución de la obra en las cantidades necesarias y con la calidad requerida por los recaudos que rigen esta licitación. Ver aclaración 10 del Comunicado 2.

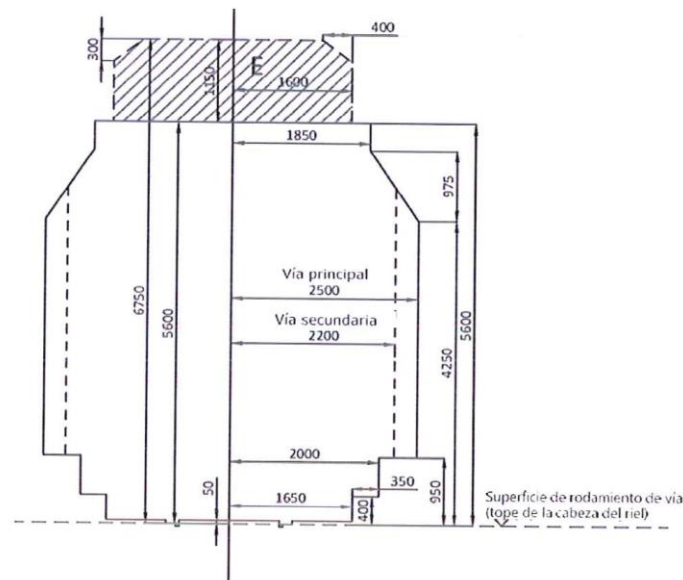
64. PREGUNTA:

Por la presente solicitamos a Ustedes las siguientes aclaraciones al Pliego de Condiciones Administrativas:

En el Anexo B "Especificaciones Técnicas", numeral 5 "Especificaciones Técnicas de la infraestructura ferroviaria", Req. 3, se establece:

"El gálibo de diseño, debe ser de acuerdo a la Norma de AFE, en todas las secciones nuevas y renovadas."

En el Comentario 1 dice: "El gálibo se presenta en el Anexo B6" En el Req. 4 se establece: "El gálibo estructural en todas las secciones nuevas y mejoradas de vía será como se muestra en la figura 1."



Aplica a todas las estructuras nuevas
Se requiere un Galibo mayor en curvas y desvíos
Todas las dimensiones están en milímetros
Sección E = Galibo reservado para pantógrafo (reserva para futura electrificación)

Por otro lado en el Anexo J "Diseño de Puentes", están incluidos los planos de pre ingeniería de los puentes metálicos sobre el arroyo Colorado y los ríos Santa Lucía, Yí y Negro. En estos planos no se respeta el gálibo indicado en la figura 1 de Req. 4 en numeral 5 del documento "Especificaciones Técnicas de la infraestructura ferroviaria".

Consultamos:

1. ¿En qué casos es aplicable el gálibo que se presenta en el Anexo B6?
2. ¿Qué se entiende por estructuras renovadas?
3. ¿Qué se entiende por estructuras mejoradas?
4. El gálibo que se muestra en la Figura 1 del Anexo B, ¿aplica solamente para las estructuras nuevas?
5. En el caso de los 4 puentes metálicos cuyas estructuras permanecen con modificaciones y refuerzo, ¿serán admisibles los gálibos que resultan de ejecutar los refuerzos propuestos en los planos de pre ingeniería (o los que resulten de la ingeniería detallada)?

RESPUESTA:

1. Ver aclaración 62 de este Comunicado. El galibo aplicable del anexo B es el galibo del material rodante (loading gauge).
2. En la cláusula 5 del Anexo B estructuras renovadas y estructuras mejoradas tienen el mismo significado y refieren a las estructuras existentes que se modifican para alcanzar los requerimientos del presente proyecto.
3. Ver respuesta 2 de esta pregunta.
4. El galibo de la figura 1 aplica como galibo estructural para todas las secciones nuevas y mejoradas. Ver requisito 4 de la cláusula 5 del Anexo B.
5. Ver respuesta a pregunta 80 del Comunicado 9. Se admitirá que se presenten variantes de reforzamiento de las actuales estructuras de los puentes sobre al arroyo Canelón Grande (Margat) y el arroyo Pintado. Si la solución para el puente Margat implica una reducción de la velocidad máxima se deberá presentar el estudio de tráfico (Timetable) ajustado a dicha reducción. En ambos casos se deberá cotizar obligatoriamente la solución del proyecto básico que no implica reducción de la velocidad.

65. PREGUNTA:

En la Propuesta Técnica se puntúan, entre otros, los siguientes apartados: o Plan de Seguridad y Medioambiente: 3 ptos. o Sistema de Gestión Ambiental y Social: 3 ptos.

Se nos plantea la duda de si en el Plan de Seguridad y Medioambiente no está en realidad incluido el Sistema de Gestión Ambiental. Solicitamos por favor aclarar si la parte del Plan de Seguridad y Medioambiente se está solapando con el Sistema de Gestión Ambiental. En caso afirmativo solicitamos saber si en realidad no se deberá entregar un Plan de Seguridad por 3 puntos y un Sistema de Gestión Ambiental y Social por otros 3 puntos.

RESPUESTA:

Ver punto 34 de este comunicado.

66. PREGUNTA:

Agradecemos confirmar se podrá proponer alternativas a la cobertura de la trinchera semi cubierta en otros materiales distintos del hormigón.

RESPUESTA:

Ver respuesta a pregunta 42 del Comunicado 8. Se deberá presentar una oferta básica en hormigón y se podrá presentar variantes en otros materiales.

67. PREGUNTA:

Consultas referentes a las demoliciones en predios que serán expropiados.

De acuerdo al Anexo A, Bases Técnicas FC — Alcance del Proyecto, se especifica:

4.7 Área Ferroviaria Los límites del Área Ferroviaria no significan necesariamente la demolición de edificios existentes en la zona, pueden significar que no se debe permitir la construcción de nuevos edificios en el área ferroviaria. Algunos de los edificios existentes pueden permanecer en el Área Ferroviaria (por ejemplo con un permiso especial sin responsabilidad para los Operadores Ferroviarios en caso de accidente). En el Anexo E2

(Planos de Vía) y en el Anexo G4 (Lista de Caminos y Calles Afectados) se indican los lugares donde la demolición de edificios o las disposiciones de carreteras son obligatorias.

4.8 Proceso de Acceso al Terreno para el Área Ferroviaria. La Administración ejecutará todas las adquisiciones de propiedades de bienes inmuebles y las otras acciones y permisos necesarios antes de que comience la construcción. Todas las estructuras y acciones se ejecutarán dentro del Área Ferroviaria. Otras áreas pueden ser adquiridas o acordadas para el uso del Proyecto Ferroviario en la Fase de Construcción y durante el Periodo de Mantenimiento.

5.1.3 Secciones de la vía e información técnica. La alineación de la vía será como se muestra en el Anexo E2 (Planos de Vía). En el Anexo E2 (Planos de Vía) y en el Anexo G4 (Lista de Caminos y Calles Afectados) se indican los lugares donde la demolición de edificios o las disposiciones de carreteras son obligatorias.

5.6.6 El diseño de detalle de trincheras. El diseño detallado de las trincheras incluirá al menos las siguientes tareas: 1. La investigación de los cimientos existentes de los edificios y la existencia de otras estructuras; 2. Obtener los permisos pertinentes para la construcción; a. la reubicación de suelo excavado: depósito temporal, disposición permanente o reutilización; b. el área de construcción requerida; y c. la demolición y refuerzo de edificios existentes;

Se consulta:

- 67.1 Según se desprende del Art. 4.7 algunos edificios dentro del Área Ferroviaria podrían permanecer sin demoler. En el mismo artículo 4.7 se menciona que en los anexos E2 y G4 se indican los lugares donde la demolición de edificios es obligatoria. No se ha encontrado esta información en los mencionados anexos, por lo tanto solicitamos aclaración al respecto.
Solicitamos en lo posible sean entregados datos con cantidades, ubicaciones, y otras especificaciones para poder para cuantificar los trabajos de demolición.
- 67.2 Solicitamos confirmar si la Administración será responsable de todas las expropiaciones que sean necesarias, y si la misma entregará el Área Ferroviaria libre de ocupantes, de construcciones y gravámenes al Contratista antes que comience la construcción.
- 67.3 Para el caso que el Área Ferroviaria no se entregue libre de construcciones, tomando en cuenta que las expropiaciones podrán afectar total o parcialmente a un determinado padrón, y sabiendo además que cada caso dependerá de lo que se negocie con cada propietario en función de la afectación que se le provoque, no resultaría posible evaluar, en esta etapa las demoliciones y reconstrucciones que serán necesarias. Esto es válido tanto para el Área Ferroviaria como para los Caminos y Calles Afectadas. Solicitamos aclaraciones e instrucciones al respecto para la etapa de oferta, de cómo proceder con estos casos.
- 67.4 En el numeral 5.6.6 se establece que el diseño de las trincheras deberá incluir la demolición y los refuerzos de edificios existentes.

Interpretamos que previo a la fase de diseño la Administración tendrá terminado el proceso de expropiaciones e identificados los edificios a demoler y reforzar ¿es correcta nuestra interpretación? En este caso, y dado que no es posible conocer previamente el alcance de las demoliciones y los refuerzos que serán necesarios, solicitamos aclaraciones e instrucciones al respecto para la etapa de oferta, de cómo proceder con estos casos

RESPUESTA:

- 67.1 El Contratista deberá demoler todos aquellos edificios y estructuras que resulte necesario de acuerdo a su oferta y que se encuentren dentro de la faja de vía propiedad del Administrador de la Infraestructura. La estimación de los edificios a demoler deberá ser realizada por el Oferente con base al criterio precedente.

- 67.2 La faja de vía propiedad del Administrador de la Infraestructura estará disponible para que el Contratista pueda ejecutar las obras. El contratista deberá hacerse cargo de resolver a su cuenta todas las interferencias con servicios públicos y privados. Asimismo deberá tener en cuenta que se deberá mantener las servidumbres de paso existentes.
- 67.3 Ver respuesta a la consulta número 67.1
- 67.4 En el anexo K se agregan los planos correspondientes a la faja de vía propiedad de la administración en la zona de trinchera. Ver respuesta número 69.1 de este comunicado.

68. PREGUNTA:

Cláusula 2.3: Favor confirmar que, además de las causales de indisponibilidad justificada bajo esta cláusula, existe la causal del literal D del inciso 2 de la cláusula 7 del Proyecto de Contrato de PPP ("causas no imputables a la Sociedad Contratista").

RESPUESTA:

Las únicas causas no imputables a la Sociedad Contratista que podrán considerarse como excepciones a la no disponibilidad de la infraestructura ferroviaria son las causas de fuerza mayor.

69. ACLARACIÓN:

Será válido para la presentación de las ofertas, que las empresas que acrediten la experiencia en construcción cuenten con certificado Sistema de Gestión de la Calidad bajo la norma ISO 9001 vigente, pero deberán contar con la versión 2015 en el momento de la firma del Contrato.

70. ACLARACIÓN:

En el Anexo K Trench Design Maps se incluyen los planos FAJA_TRINCHERA CAPURRO_3K 600 a 4 K 200_20180507.pdf, FAJA_TRINCHERA LAS PIEDRAS_19 K 000 a 19 K 550_20180507.pdf, FAJA_TRINCHERA LAS PIEDRAS_19 k 650 a 20 K 200_20180507.pdf donde se indica el área que será expropiada para este proyecto en las zonas de trinchera. Se aclara que la Administración no expropiará más padrones que los indicados en los planos referidos para la construcción de las mismas.

Es importante aclarar que si bien se admite el diseño de las trincheras con anclajes permanentes, los mismos deben encontrarse ubicados únicamente en predios propiedad del Administrador de la Infraestructura, admitiéndose también en calles, caminos o plazas.

En ningún caso se admitirá que los anclajes permanentes invadan total o parcialmente predios de propiedad privada tanto de particulares como en bienes fiscales.

Conviene aclarar que en el plano correspondiente a la trinchera en Capurro (FAJA_TRINCHERA CAPURRO_3K 600 a 4 K 200_20180507.pdf), en el tramo comprendido entre Alberto Flangini y Francisco Gómez, el gálibo horizontal al oeste de la vía más próxima es 7,2m (siete metros con veinte centímetros) en vez de 7,70m (siete con setenta centímetros)

71. ACLARACIÓN:

1. Modificación en el Anexo O Reference Data

Con respecto a los apartados existentes, se producen las siguientes modificaciones:

1.1 En el Anexo O2 60 Investigaciones Estudios de Canteras

- ✓ Se agrega los siguientes archivos:
 - Exigencias para inclusión 2011.pdf
 - Formulario de inclusión.xls
 - Trámite en CAC MTOP planta Baja.pdf

2. Modificación en el Anexo K Trench Design Maps

2.1 En el Anexo K:

- ✓ Se agrega los siguientes archivos:
 - FAJA_TRINCHERA CAPURRO_3K 600 a 4 K 200_20180507.pdf
 - FAJA_TRINCHERA LAS PIEDRAS_19 K 000 a 19 K 550_20180507.pdf
 - FAJA_TRINCHERA LAS PIEDRAS_19 k 650 a 20 K 200_20180507.pdf