



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
AÑO DE LA RECONSTRUCCIÓN DE LA NACIÓN ARGENTINA

Circular

Número:

Referencia: Circular Aclaratoria N° 3 - EX-2025-122588383- -APN-SG#SOFSE

CIRCULAR ACLARATORIA N° 3

CONTRATACIÓN DIRECTA POR COMPULSA ABREVIADA POR EMERGENCIA FERROVIARIA

EX-2025-122588383- -APN-SG#SOFSE

**"ADQUISICIÓN DE CUARENTA Y TRES (43) UNIDADES MÚLTIPLES DIESEL (DMU) - CIENTO
CINCUENTA (150) COCHES, PROVISIÓN DE INSUMOS, CONSUMIBLES Y COMPONENTES PARA
LOS PRIMEROS TRES (3) AÑOS DE MANTENIMIENTO, DOCUMENTACIÓN TÉCNICA Y SU
PUESTA EN MARCHA"**

INFORMACIÓN CON CONSULTA

Respuestas a consultas efectuadas por interesados en participar del llamado a Contratación, por medio autorizado en los términos del artículo 6 del Pliego de Condiciones Particulares (PCP).

CONSULTA N° 1:

"Anexo 1A, 3.4 Capacidad de Carga Mínima de pasajeros de la DMU - El tren deberá tener la posibilidad de transportar al menos 800 pasajeros en condición de carga AW5. - La cantidad de asientos mínima será de 186 por DMU. Dado que se garantiza que el caso de carga AW5 cumple con la premisa de una capacidad total de 800 personas, ¿es aceptable reducir las asientos a 120 por DMU?"

RESPUESTA N° 1:

De acuerdo a lo indicado por el área técnica, se informa que deberá cumplirse estrictamente lo establecido en el ANEXO 1A del Pliego de Especificaciones Técnicas (PET).

CONSULTA N° 2:

“Anexo 1A, 3.5 Disposición interna y externa del coche cabeza y Anexo 1B, 3.5 Disposición interna y externa del coche cabeza TC. Contra Anexo 1A&Anexo 1B 10 Sistema de Climatización, 10.1 General. Sistema de aire acondicionado. Acorde a la condición AW4. Anexo 1A&Anexo 1B, 3.5; Condiciones deseadas del Aire en el interior del Coche con condición de carga AW1(Anexo 1A&Anexo 1B, 10.1 Considerando que los dos capítulos anteriores presentan criterios de referencia inconsistentes para el mismo contenido, se recomienda calcular la capacidad del aire acondicionado según el algoritmo comúnmente utilizado en la industria ferroviario, es decir, en el estado AW1”

RESPUESTA N° 2:

De acuerdo a lo indicado por el área técnica, se informa que las condiciones requeridas corresponden a la categoría de carga AW4, conforme lo señalado en el punto 3.5 del PET.

CONSULTA N° 3:

“Anexo 1A&Anexo 1B, 4 Principales parámetros de una DMU. Altura del piso interior (por encima de la parte superior del riel) 1280 mm(Anexo 1A) Altura del piso interior (por encima de la parte superior del riel) 1215 mm((Anexo 1B). Considerando que las alturas del piso de los vagones de vía ancha y vía estrecha en los requisitos de licitación no son uniformes, y tomando en cuenta de manera integral el grado de modularidad de los vehículos y los costos de operación y mantenimiento posteriores, se recomienda adoptar de manera unificada una altura de piso de 1280 mm para por vía ancha y estrecha”

RESPUESTA N° 3:

De acuerdo a lo indicado por el área técnica, se informa que no se acepta la sugerencia, dado que los gálibos son definidos conforme a la normativa ferroviaria argentina vigente para cada tipo de trocha. Deberá observarse lo previsto en los ANEXOS 1A y 1B del PET.

CONSULTA N° 4:

“Anexo 1A&Anexo 1B, 4 Principales parámetros de una DMU. - Anexo 1A: Altura del acople de los extremos frontales de la DMU (desde el hongo del riel) 880 +0/-15 mm (indicativo) Altura del acople entre los coches (desde el hongo del riel) 880 +0/-15 mm (indicativo) - Anexo 1B: Altura del acople de los extremos frontales de la DMU (desde el hongo del riel) 804 +0/-15 mm Altura del acople entre los coches (desde el hongo del riel) 804 +0/-15 mm (indicativo). ¿La diferencia de altura del acoplador (acoplador automático o acoplador permanente) entre el DMU de TROCHA ANCHA existente y el DMU de TROCHA ANGOSTA existente causa la diferencia de altura del acoplador correspondiente descrita en el Anexo 1A y en el Anexo 1B, respectivamente? ¿Será capaz el nuevo DMU de acoplarse con el DMU existente para operar?”

RESPUESTA N° 4:

De acuerdo a lo indicado por el área técnica, se informa que sí. Las nuevas DMU deberán ser plenamente compatibles y acoplables con las unidades existentes, toda vez que las alturas del acoplador requeridas en los ANEXOS 1A y 1B del PET han sido definidas conforme los parámetros actualmente vigentes en el material rodante en servicio en la República Argentina.

CONSULTA N° 5:

“Anexo 1A&Anexo 1B, 4 Principales parámetros de una DMU. Anexo 1A: Cantidad de puertas de entrada al salón de pasajeros de DMU (cada lado) 9 PC. Anexo 1B: Cantidad de puertas de entrada al salón de pasajeros de DMU (cada lado) 18 PC. Para satisfacer la demanda de rápido ascenso y descenso de pasajeros, y aumentar el número de asientos disponibles, se recomienda instalar dos 2 puertas por lado en los coches motores y 3 puertas por lado en los coches remolques”

RESPUESTA N° 5:

De acuerdo a lo indicado por el área técnica, se informa que no se acepta la sugerencia, ya que alteraría los estándares operativos previstos. Deberá respetarse lo previsto en los ANEXOS 1A y 1B del PET.

CONSULTA N° 6:

“Anexo 1A&Anexo 1B, 4 Principales parámetros de una DMU. Aceleración (desde 0 km/h hasta 30 km/h en condición AW4 Vía Recta) >0,70 m/seg². El rendimiento adicional de aceleración requiere más potencia así como un motor más pesado, lo que significa un costo mucho mayor de operación y mantenimiento. En consecuencia, se propone que Aceleración (desde 0 km/h hasta 30 km/h en condición AW4 Vía Recta) de 0,60 m/seg²”

RESPUESTA N° 6:

De acuerdo a lo indicado por el área técnica, se informa que no se acepta la sugerencia, ya que alteraría los estándares operativos previstos. Deberá respetarse lo señalado en los ANEXOS 1A y 1B del PET.

CONSULTA N° 7:

“Anexo 1A&Anexo 1B, 5.2 Diseño de la estructura de la caja. Todas las uniones adhesivas de la DMU deberán dar cumplimiento con la Norma DIN 6701. La norma DIN 6701 ha sido reemplazada por la EN17460. En consecuencia, se propone aplicar la EN17460”

RESPUESTA N° 7:

De acuerdo a lo indicado por el área técnica, se informa que se aceptará normativa equivalente a la solicitada, siempre que su alcance técnico no resulte inferior a lo requerido.

CONSULTA N° 8:

“Anexo 1A&Anexo 1B, 23.1 Instalación de Equipos en la cabina del Conductor. El grado de protección contra incendios de los materiales no metálicos en la cabina del conductor cumplirán con la Norma DIN5510-2. La norma DIN5510 ha sido reemplazada por la EN 45545. En consecuencia, se propone aplicar la EN 45545”

RESPUESTA N° 8:

De acuerdo a lo indicado por el área técnica, se informa que se aceptará normativa equivalente a la solicitada, siempre que su alcance técnico no resulte inferior a lo requerido.

CONSULTA N° 9:

“Anexo 1A&Anexo 1B, 7.1 Descripción General. Tipo de unidad de freno Freno a disco: Deberá ser de última

generación. Deberá ser de la misma marca que el sistema de frenos de la DMU. Discos montados en ambos laterales de la rueda. Se propone que cada bogie motor esté equipado con discos de freno en las ruedas y que el bogie remolque esté equipado con discos de freno en el eje para reducir el costo del ciclo de vida sin perjuicio de los requisitos de fuerza de frenado”

RESPUESTA N° 9:

De acuerdo a lo indicado por el área técnica, se informa que no se acepta la sugerencia, debido a que produciría un impacto negativo en la estandarización de los componentes del tren. Deberá respetarse lo establecido en los ANEXOS 1A y 1B del PET.

CONSULTA N° 10:

“Anexo 1A&Anexo 1B, 7.8 Dispositivo de frenado. La unidad de freno de pinza compacta se instalará en los bogies motrices y bogies remolcados. La unidad de freno estará compuesta por un cilindro de freno, pinza de freno, soporte de palanca, soporte de pastillas y pastillas de freno. Cada bogie de todos los Coches contará con 4 unidades de freno en total. Se deberán disponer en los bogies la cantidad necesaria de unidades de freno de estacionamiento de accionamiento automático para que la séxtupla permanezca totalmente frenada solo con las unidades de freno de estacionamiento accionadas, en la condición más desfavorable, con una rampa de 20 %, bajo la condición de carga de AW4. Nuestra tecnología puede garantizar que, cuando los bogies motrices estén equipados con 2 unidades de freno y los bogies remolque con 4 unidades de freno, y los bogies cuenten con un número suficiente de dispositivos de freno con función de estacionamiento, el tren pueda mantenerse completamente frenado en las condiciones más desfavorables (pendiente del 20%, carga AW4) utilizando únicamente los dispositivos de freno de estacionamiento. Esta modificación permitirá reducir los costes de adquisición para el comprador, disminuir las tareas de mantenimiento y reducir los gastos en la compra de piezas de repuesto”

RESPUESTA N° 10:

De acuerdo a lo indicado por el área técnica, se informa que no se acepta la sugerencia. Deberá respetarse lo previsto en los ANEXOS 1A y 1B del PET.

CONSULTA N° 11:

“Anexo 1A&Anexo 1B, 9.9 Puerta lateral de cabina de conductor. La puerta de UNA (1) hoja de bisagra manual se adoptará para la puerta de la cabina del conductor o propuesta del fabricante, que se ubicará a ambos lados de la cabina. En caso de que sean con bisagras, se abrirán hacia adentro. Se propone que se adopte una puerta corredera de una sola hoja para aumentar el espacio de la cabina del conductor y facilitar el embarque y desembarque del conductor”

RESPUESTA N° 11:

De acuerdo a lo indicado por el área técnica, se informa que no se acepta la sugerencia. Por razones de simplicidad constructiva, deberá respetarse lo establecido en los ANEXOS 1A y 1B del PET.

CONSULTA N° 12:

“Anexo 1A&Anexo 1B 10 Sistema de Climatización, 10.1 Gerneral. Rendimiento del Equipo en función de la

capacidad de gente transportada según lo solicitado en el punto 5.2.5, set point, temperatura exterior, tiempo acumulado en que la puerta se encuentra abierta solicitado en el punto 5.8.3. El punto 5.2.5 y el punto 5.8.3 no se pueden encontrar en el Técnicas de Pliego de Especificaciones Técnicas (PET) . por favor, aclare”

RESPUESTA N° 12:

De acuerdo a lo indicado por el área técnica, se aclara que la consulta se encuentra referida a los apartados 3.4, 9.2 y 9.3 del ANEXO 1A del PET. Asimismo, se informa que el tiempo medio de detención en estaciones intermedias será de 30 segundos, con 20 segundos de puertas abiertas.

CONSULTA N° 13:

“Anexo 1A&Anexo 1B 10 Sistema de Climatización, 10.1 Gerneral. Velocidad Máxima del Aire: 0,2 mts/seg. Según la norma EN 13129-2016, a diferentes temperaturas, la velocidad del aire dentro del vehículo varía de 0,25 m/s a 1,5 m/s. El rendimiento de enfriamiento del HVAC se verá reducido debido a la baja velocidad del aire. Se propone que se adopte una velocidad máxima del aire de 1,5 m/s para sustituir los 0,2 m/s”

RESPUESTA N° 13:

De acuerdo a lo indicado por el área técnica, se informa que no se acepta la sugerencia. El equipo deberá cumplir con las prestaciones requeridas a la velocidad indicada de 0,2 m/s.

CONSULTA N° 14:

“Anexo 1A&Anexo 1B 10 Sistema de Climatización, 10.1 Gerneral. Temperatura Deseada de Verano: 21 ° C - 23 ° C. La norma EN 13129 y la norma UIC553 establecen que el rango de temperatura confortable dentro del vehículo es de 22° C-27° C Se propone que Temperatura Deseada de Verano: 22° C - 27 ° C”

RESPUESTA N° 14:

De acuerdo a lo indicado por el área técnica, se informa que no se acepta la sugerencia. Deberá respetarse lo indicado en los ANEXOS 1A y 1B del PET.

CONSULTA N° 15:

“Anexo 1A&Anexo 1B 11.1 Sistema de Tracción Diésel – Eléctrica. La unidad de potencia consiste en un rectificador, dos convertidores de tracción y un convertidor auxiliar. En caso de falla de la unidad de tracción, la misma se desactivará automáticamente sin afectar la aplicación de otras unidades de tracción. Se propone integrar una unidad de potencia con un convertidor para controlar 4 motores de tracción, con el fin de reducir los costos del ciclo de vida”

RESPUESTA N° 15:

De acuerdo a lo indicado por el área técnica, se informa que no se acepta la sugerencia, dado que impediría la redundancia requerida en cada coche motriz.

CONSULTA N° 16:

“Anexo 1A&Anexo 1B 11.2 Cálculo de tracción. El cálculo de tracción debe utilizar como referencia una tabla

de marcha comprendida entre las estaciones que indique SOFSA. por favor proporcione los documentos técnicos correspondientes de la red ferroviaria para el cálculo de tracción”

RESPUESTA N° 16:

De acuerdo a lo indicado por el área técnica, la información será suministrada oportunamente durante las reuniones de diseño.

CONSULTA N° 17:

“Anexo IA&Anexo IB 4.3 Ruidos y vibraciones Contra Anexo 7A&Anexo 7B. - Nivel de Ruido Interior(ISO3381): Ensayo Dinámico: El nivel de Ruido medio en el Salón de Pasajeros y en la Cabina de conducción durante el tiempo especificado no deberá exceder 75 dB (A). Ensayo Estático: El nivel de Ruido medio en el Salón de Pasajeros durante el tiempo especificado no deberá exceder 73 dB (A). El nivel de Ruido medio en la Cabina de Conducción durante el tiempo especificado no deberá exceder 70 dB (A). - Nivel de Ruido Exterior(ISO3095): Ensayo Dinámico: El nivel de Ruido medido a una distancia del centro de vía de 7,5 Mts en ambos lados durante el tiempo especificado no deberá exceder 83 dB (A). Ensayo Estático: El nivel de Ruido medido a una distancia del centro de vía de 7,5 Mts en ambos lados durante el tiempo especificado no deberá exceder 78 dB (A). Salón de Pasajeros: Ensayo Dinámico: El nivel de Ruido medio en el Salon de Pasajeros durante el tiempo especificado no deberá exceder 73 dB (A). Ensayo Estático: El nivel de Ruido medio en el Salon de Pasajeros durante el tiempo especificado no deberá exceder 70 dB (A). Existe una discrepancia con los límites de ruido descritos en los Anexos 7A/7B, por lo que se recomienda realizar las pruebas de ruido conforme a lo establecido en el apartado 4.3 del texto principal”

RESPUESTA N° 17:

De acuerdo a lo indicado por el área técnica, se informa que las pruebas deberán realizarse conforme a los valores establecidos en el apartado 4.3 de los ANEXOS 1A y 1B del PET.

CONSULTA N° 18:

“ARTÍCULO 5º. NOTIFICACIONES (...) ARTÍCULO 17º. FORMA DE PRESENTACIÓN DE LAS OFERTAS (...) - En primer lugar, nos gustaría confirmar con ustedes si todos los documentos de licitación no estándar, como las cartas de autorización y los acuerdos de UT, deben incluir la información mencionada anteriormente en el encabezado o pie de página. ¿O solo es necesario para los documentos de aclaración y notificación? - Debe la última línea de la información mencionada permanecer sin cambios (Identificación del oferente/interesado), o debe incluir el nombre de la empresa o persona jurídica? - Por último, como UT extranjero que participa en la licitación, en el que todos los miembros del UT son personas jurídicas, ¿Para reemplazar Identificación del oferente/interesado, deben escribir individualmente los nombres de las empresas de cada miembro o solo escribir el letra UT ?”

RESPUESTA N° 18:

De acuerdo a lo previsto en el punto 3 del artículo 5 del PCP, la información allí detallada deberá indicarse en las notificaciones o consultas dirigidas a SOFSA. Asimismo, conforme lo establece el artículo 17 del PCP, dicha información deberá apuntarse en el sobre en el cual se adjunte la documentación presentada en soporte papel y en el correo electrónico a través del cual se remita la documentación admitida por ese medio.

Por otro lado, en el punto “*Identificación del oferente/interesado*”, deberá indicarse la denominación de la persona jurídica correspondiente. En caso de tratarse de una Unión Transitoria (UT), deberá especificarse la denominación de las personas jurídicas que la conforman junto con el acrónimo UT.