



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Circular

Número:

Referencia: Circular Aclaratoria N° 2/19 - Licitación Pública Nacional e Internacional N° 12/19 para la Concesión de Obra Pública para la Construcción, Conservación y Explotación de la Terminal Portuaria de Puerto Nuevo - Buenos Aires. EX-2019-41718612-APN-MEG#A

CIRCULAR ACLARATORIA N° 2/19

LICITACIÓN PÚBLICA NACIONAL E INTERNACIONAL N° 12/19

Objeto de la Licitación: Concesión de Obra Pública para la Construcción, Conservación y Explotación de la Terminal Portuaria de PUERTO NUEVO – BUENOS AIRES. Los servicios a prestar por la dicha Terminal serán el movimiento y almacenaje de las cargas y la atención de los buques, servicios éstos que el Concesionario realizará a su exclusivo cargo en el ámbito asignado a la terminal y la realización de actividades logísticas conexas, según lo establecido en el Pliego de Bases y Condiciones Generales, con carácter de "uso público", de acuerdo a lo establecido en la Ley N° 24.093.

Aclaraciones al Pliego de Bases y Condiciones Generales y al Pliego Único de Condiciones Técnicas

A fin de brindar mayor precisión al momento de presentar las ofertas, se llevan a vuestro conocimiento las siguientes aclaraciones:

1) Consulta: *“En los planos del Pliego Único de Condiciones Técnicas los buques en la Terminal Exterior se encuentran amarrados con la proa en dirección este. En Lay Outs con estibas paralelas al muelle, la circulación de los camiones que ingresan a la misma presenta ventajas en la productividad del yard si el sentido de ingreso de camiones externos es opuesto a la dirección de amarre de los buques, ya que la dirección de ingreso de camiones es la misma que la de carga y descarga de los contenedores en las estibas, evitando así circulaciones innecesarias de los camiones externos y favoreciendo al usuario con un menor tiempo de atención para el retiro/entrega de contenedores. En el caso de la Terminal Exterior esto significa que los buques deberían estar amarrados con la proa orientada al oeste (contrario a lo mostrado en los planos del Pliego Único de Condiciones Técnicas). Dada la importancia de tener definido el Lay Out en sus aspectos principales, el impacto en el tiempo de atención al usuario para retiro/entrega de contenedores y el plan de ejecución de obras, se formulan las siguientes consultas aclaratorias: Consulta 1. ¿Se han realizado las averiguaciones pertinentes a la PNA para establecer el sentido de amarre proa al este? Consulta 2. ¿Existe algún tipo de restricción respecto de cambiar el sentido de amarre?”*

Respuesta: Los planos son de carácter ilustrativo, los oferentes tienen la libertad de proponer el *layout* que mejor les parezca.

Se deberá cumplir con el ordenamiento que rige en la materia y, oportunamente, se someterán a aprobación de las autoridades competentes.

2) Consulta: *“En el punto 1.3.1. “Etapa 1” del Pliego Único de Condiciones Técnicas se menciona que el plazo de ejecución de las obras de la Etapa 1 de la Terminal Exterior se estima en 6 años y que las mismas deberán estar terminadas y operativas antes de culminar el décimo año de concesión, admitiéndose solo la ejecución parcial del ítem pavimento. En el punto 1.8 “Etapas y Obras” del Pliego General de Licitación se hace mención a que en el caso de que se comprometa por contrato la profundización de la red troncal navegable a 36 pies o más para efectivizarse antes de Diciembre de 2024, el CDT deberá elegir entre ejecutar las obras establecidas como voluntarias o adelantar la Etapa 1 de las obras obligatorias, con el fin de tener un muelle profundo operativo en el término de 24 meses. La fecha de finalización de la concesión de la red troncal de navegación es en Mayo del año 2021, en consecuencia, es altamente probable que exista en el nuevo contrato, el compromiso de profundizar la misma, y si la fecha comprometida de profundización es antes del 2024, el CDT en el caso de elegir el adelantamiento de la Etapa I, deberá comenzar con los trabajos de construcción del muelle y su yard asociado con la suficiente antelación para finalizar las obras conjuntamente con la profundización de la red troncal con el fin de que el Puerto de Buenos Aires mantenga su competitividad en el sistema. Es decir que la opción de elegir adelantar la Etapa 1 con el plazo establecido de 6 años producirá un adelantamiento de la inversión, la cual finalizará bastante antes de culminar el décimo año de concesión, impactando sensiblemente en los indicadores económicos del plan de negocios del CDT. Se realiza la siguiente consulta aclaratoria entonces: Consulta 3 - ¿Si el CDT optara por adelantar el inicio de la Etapa 1, que plazos serán tenidos en cuenta, los 6 años o se le permitirá una vez construido el sitio de atraque profundo y su yard asociado disminuir el ritmo de las obras con el fin de terminar las mismas al décimo año de concesión?”*

Respuesta: Los plazos de obra establecidos en el Pliego Único de Bases y Condiciones Técnicas son estimados, tal cual como allí se establece, debiendo el Concesionario de la Terminal proponer el Plan de Obras y la Metodología Constructiva que cumplan con los parámetros fijados.

La Etapa I deberá estar terminada y operativa antes del plazo máximo fijado en el Pliego, en cualquier escenario.

3) Consulta: *“Como mencionáramos anteriormente en el punto 1.8 “Etapas y Obras” del Pliego General de Licitación se hace mención a que en el caso de que se comprometa por contrato la profundización de la red troncal navegable a 36 pies o más para efectivizarse antes de Diciembre de 2024, el CDT deberá elegir entre ejecutar las obras establecidas como voluntarias o adelantar la Etapa I de las obras obligatorias. Según los términos del punto 1.8 el evento que dispara la opción del CDT está referido al compromiso contractual de profundización de la red troncal y no a su real ejecución. Notificado fehacientemente por la AGPSE, del compromiso contractual de profundización, el CDT deberá hacer uso de las opciones mencionadas, dentro de los plazos establecidos en los pliegos Dada la envergadura de la profundización de la red troncal podría suceder que por algún motivo (ambiental, operativo, económico, etc.), las obras de dragado se vieran interrumpidas (parcial o totalmente) y su finalización se dilate en el tiempo, pero el CDT se encontraría construyendo el muelle profundo ya que tuvo que hacer uso de la opción, ante la fehaciente notificación por parte de la AGPSE. Se consulta entonces: Consulta 4 - ¿La notificación al CDT por parte de la AGPSE será cursada ante el compromiso contractual o después de la real ejecución de los trabajos de profundización de la red troncal? Consulta 5 - ¿Qué sucede ante una eventual paralización prolongada durante la profundización del sistema de navegación troncal, se autorizará al CDT a suspender las obras comenzadas que se dispararon por el compromiso contractual?”*

Respuesta: Como lo expresa el Pliego, se pretende contar con un muelle corrido apto capaz de atender buques de diseño con carga parcial cuando las condiciones en la vía navegable lo permitan. De esperar a la efectiva realización de la profundización para comenzar la construcción, dicho objetivo no se lograría, por lo tanto se mantiene lo establecido en el Pliego, y la notificación por parte de la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO, a partir de la cual comenzarán a correr los plazos, entre los que se debe contar los SEIS (6) meses de la opción del Concesionario de la Terminal y los determinados para la aprobación del Plan de Trabajos.

4) Consulta: *“Consulta 6 - ¿Es obligatoria la configuración back to back en las estibas, al utilizar eRTG? o*

¿podrá el oferente presentar alternativas de configuración de estibas, basadas en las experiencias operativas del oferente y ponderando sus beneficios alternativos asociados (seguridad, productividad, etc)?”

Respuesta: Se remite a lo establecido en el Pliego y se reitera lo contestado en la Consulta 1).

5) Consulta: *“En el punto 12.3 “Requerimiento de Energía de Emergencia” del ANEXO al Pliego Único de Condiciones Técnicas se hace referencia taxativa a seis requerimientos de energía de emergencia, excepto el último que detalla “Todas las funciones del equipo de operaciones”; por ello, se consulta si: Consulta 7 - ¿Se puede definir con más precisión este concepto, con el fin de poder dimensionar correctamente el suministro de energía eléctrica de emergencia?”*

Respuesta: Refiere a abastecer de energía a las áreas operativas que requieren continuar con un mínimo de operación ante un corte de suministro: servidor informático y sus sistemas de refrigeración, refrigeración de ambientes que por su función requieran continuar con un mínimo de acondicionamiento, los circuitos de iluminación de emergencia, las computadoras del personal clave y demás servicios esenciales del edificio administrativo.

6) Consulta: *“La información suministrada en el Data Room es de carácter orientativa e informativa, sin originar ningún tipo de obligación entre las partes, tal como expresa la nota de aclaración previa, pero el contenido de la misma es substancialmente ampliatorio y en algunos casos contradictorio de la información contenida en el Pliego Único de Condiciones Técnicas y su ANEXO denominado Criterios de Diseño. Es por eso que se hace necesario consultar sobre los siguientes temas con el fin de entender la obligatoriedad de los conceptos vertidos en los documentos que conforman el Data Room”.*

Respuesta: Como bien expresa el consultante en el encabezado, el Data Room es de carácter informativo, por lo tanto en ningún momento puede ser contradictorio con el Pliego, ni forma parte del mismo. No obstante, para una mejor interpretación y brindar mayor claridad al punto, se atienden las consultas efectuadas.

7) Consulta: *“En el APÉNDICE A los Criterios de Diseño del Data Room se menciona un área para la verificación de contenedores mediante scanners que no se mencionaba en el Pliego Único de Condiciones Técnicas y su ANEXO, se consulta entonces: Consulta 8 - ¿La TERMINAL EXTERIOR deberá contar con un área de scanneo para contenedores?”*

Respuesta: Se deberá cumplir con la normativa en la materia, sin ningún requerimiento adicional.

8) Consulta: *“En el Informe Final de Ingeniería de Costos en los puntos 8.2.2.2 y 8.2.2.5 se menciona que C.G.R. consensuó con la AGPSE el desplazamiento del frente de atraque hacia el sur a una distancia mínima de 80 metros respecto del pie de la escollera sud de contención del relleno. Teniendo en cuenta la relevancia de este cambio de implantación frente a la localización anterior ilustrada en los planos que componen el Pliego Único de Condiciones Técnicas, se considera necesario consultar: Consulta 9 - ¿La nueva ubicación de la línea de atraque a 80 metros del pie de la escollera sud de cierre del relleno, es de estricto cumplimiento? Consulta 10 - ¿A cargo de quien está la inversión del relleno (tal como el relleno original entre escolleras) desde el lecho natural del río hasta la cota +4,00 entre la escollera sud y la nueva implantación del muelle, aun cuando este se ubique a una distancia menor de 80 metros, tomando los recaudos necesarios para preservar la estabilidad de la escollera sud? Se entiende que la escollera ya no será parte del sistema que cierra el recinto por el lado del muelle. Por lo tanto, se consulta: Consulta 11 - Si la AGPSE completa el relleno mencionado en la consulta 10 hasta el filo interior del muelle, ¿cómo resolverá el cierre vertical?”*

Respuesta: Es una opción aceptable, no es de estricto cumplimiento, es la que sugirió la consultora en función de los beneficios que describe en el documento y fue aceptada por la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO.

Todas las inversiones que implique correrán por cuenta del Concesionario de la Terminal.

9) Consulta: *“Debido a la dificultad de interpretar el punto de origen de algunas dimensiones en los planos PDF, se consulta: Consulta 12 - ¿Se suministrará un plano georreferenciado en formato dwg, indicando la geometría e implantación de las obras de abrigo y contención del relleno a cargo de la AGPSE? Consulta 13 - ¿Cuál es el ancho de la superficie dada en concesión y desde donde se origina esa dimensión ya que en los*

planos AGP-001-141-4 y AGP-001-140-4 los anchos indicados son distintos y producen una diferencia de aproximadamente 18.900 m2 de superficie?”

Respuesta: El ancho de la superficie dada en concesión dependerá de la solución que proponga el Concesionario de la Terminal, de acuerdo a lo normado en el Pliego y en consenso con la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO.

10) Consulta: *“En el punto 1.3.1.5 “Dragado de apertura a pie de muelle, inclusive área de maniobras” del Pliego Único de Condiciones Técnicas se menciona que el costo del dragado de apertura estará a cargo del CDT, pero en la tabla N° 35 del Informe Final de Ingeniería de Costos del Data Room esta inversión se indica afrontada por la AGPSE. Se consulta entonces: Consulta 14 - ¿A cargo de quien está la inversión del dragado de apertura frente a los muelles y del área de maniobras de la Terminal Exterior?”*

Respuesta: Se remite a lo establecido en el Pliego.

11) Consulta: *“En el punto 8.3.3 “Protección de Costas” del Informe Final de Ingeniería de Costos se menciona que se deberá construir una protección de costas definitiva y un murete de hormigón armado, sobre algunas escolleras perimetrales del cierre del relleno construidas por la AGPSE. Teniendo en cuenta que esta inversión no se contemplaba en el Pliego Único de Condiciones Técnicas, se consulta: Consulta 15 - ¿Está a cargo del concesionario la inversión en protección de costas definitiva y murete de contención de hormigón armado? Consulta 16 - Con el fin de investigar soluciones alternativas, ¿cuál es la función específica de esta protección definitiva?”*

Respuesta: Se remite a lo establecido en el Pliego.

12) Consulta: *“Teniendo en cuenta que la empresa PROIOS SALVAGE S.A. es una empresa especializada en trabajos de salvamento y buceo profesional, se consulta: Consulta 17 - ¿Quién es el estudio y/o consultor responsable de los estudios geotécnicos y sus recomendaciones generales?”*

Respuesta: El consultor responsable es el Ing. Diego M. SKOK, cuya firma figura al pie del informe.

13) Consulta: *“En el caso de que el CDT optara por adelantar la Etapa 1, para que un muelle de 400 metros sea operativo en los plazos mencionados en el pliego, será necesario que también estén realizadas obras tales como, demolición de escolleras existentes, relleno de yard y obras de abrigo. Si bien el documento E-I-14 del Data Room muestra un diagrama de Gantt de la ejecución de la Terminal Exterior en su Etapa I, el mismo no considera una aceleración de esta etapa. Se consulta entonces: Consulta 18 - ¿Cuál será el porcentaje de avance del relleno de la Etapa 1 a fines de los años 2020,2021 y 2022? Consulta 19 - ¿Cuál será el porcentaje de avance de las demoliciones de las escolleras existentes y la escollera de abrigo a fines de los años 2020, 2021, 2022, 2023 y 2024? Del relevamiento de la zona de obras de relleno en la terminal exterior se observa que el material que están aportando es muy heterogéneo, y en muchos puntos de muy mala calidad. Hay escombros, hierros, basura, maderas, en general entremezclados con barros, plásticos, etc. Es de vital importancia conocer cuál será el perfil geotécnico sobre el que se implantará el proyecto de modo de arrojar certidumbre sobre un tema tan crítico. En el Pliego Único de Condiciones Técnicas se recomienda al futuro Concesionario para el relleno de la Etapa II, utilizar suelo del tipo (A2-4) que no es el que se está aportando hasta ahora. En el Informe Final de Ingeniería de Costos del Data Room se considera que la opción más conveniente será el refulado de arena transportada por vía fluvial. Dada la situación descrita, se consulta: Consulta 20 - ¿Cuál será el material con el cual se rellenará el futuro yard de la Terminal Exterior, se confirma el uso de arenas refuladas?”*

Respuesta: Actualmente se está comenzando la ejecución de una escollera de cierre de MIL CINCUENTA METROS (1050 m) en el lado sur de la futura Terminal Exterior (el Pliego es de libre acceso en el sitio de internet del PUERTO BUENOS AIRES), lo que permite la construcción del muelle de NOVECIENTOS METROS (900 m) requerido en la Etapa I, y que se prevé terminar a comienzos de 2021 para proseguir con posterioridad sobre ese sector en TRESCIENTOS METROS (300 m) y luego completar una obra de abrigo exterior de MIL SEISCIENTOS METROS (1600 m). A medida que ésta avance se removerán las obras de abrigo actuales en función de las conclusiones extraídas por el INSTITUTO NACIONAL DEL AGUA en su "Informe Complementario" respecto a la agitación interior, que forma parte del Data Room acompañado. El

ritmo de progreso estará dado por las mismas variables impuestas al Concesionario de la Terminal en el Pliego.

A su vez, terminado a la fecha el aporte de material de relleno del Paseo del Bajo, y ya alcanzado el punto a partir del cual por la geometría de la Terminal Exterior se desarrollaría la plazoleta de contenedores, la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS SOCIEDAD DEL ESTADO comenzó la tramitación de una licitación para contratar la provisión de UN MILLÓN DE METROS CÚBICOS (1.000.000 m³) de arena refulada, que se prevé que alcanzará a completar aproximadamente el CINCUENTA POR CIENTO (50%) de la superficie de la Etapa I, dependiendo del asentamiento, a fin de 2020.

En forma paralela, se implementará un plan de seguimiento del estado de los rellenos con una investigación que incluye ensayos del tipo CPTU y SPT para obtener una línea de base y continuar una serie de relevamientos del terreno que permitan seguir la marcha de los asentamientos.

Se recuerda además, que el punto 1.3.1.2 de Pliego Único de Condiciones Técnicas establece:

“La superficie contemplada en esta etapa será materializada por la AGPSE mediante el aporte de material, generalmente proveniente de demoliciones y excavaciones, cuyas características técnicas resulten aptas en función de la etapabilidad de las obras.

Cabe destacar que la superficie será entregada al CDT sin compactación adicional a la lograda por los camiones y la maquinaria utilizada en la generación de la misma, en una cota igual o mayor a +4.00 m respecto al cero del Riachuelo.

En consecuencia a lo expuesto, será obligación del CDT la consolidación y pavimentación de toda la superficie que conforma el relleno, quedando incluidos en los mismos todo trabajo de estabilización (sea mecánica o química), relleno y nivelación que resulte necesario en función del asentamiento por consolidación del terreno y de la capacidad portante del mismo”.