

	CUADRO DE CONSULTAS Y RESPUESTAS N°2	
	Ref.:SOLICITUD DE COTIZACIÓN N°075-25 “SUMINISTRO DE MATERIAL, EQUIPO Y MANO DE OBRA PARA TRABAJOS DE MANTENIMIENTO DE JUNTAS DE DILATACIÓN EN EL TRAMO MARINO DEL CORREDOR SUR”	
<p>En atención a las consultas relacionadas con la Solicitud de Cotización correspondiente al servicio en referencia, nos permitimos realizar las aclaraciones pertinentes. Las respuestas técnicas que se detallan a continuación han sido redactadas en coordinación con la Dirección de Infraestructura como Unidad Gestora.</p>		
CONSULTAS	RESPUESTAS	
<p>Deseamos solicitar una aclaración respecto al documento “ANEXO F – Plano de ubicación y estado de juntas en el tramo marino”. En particular, agradeceríamos se pudiera ampliar la información presentada en el plano denominado “MAPA DE UBICACIÓN Y ESTADO DE JUNTAS EN EL TRAMO MARINO”, detallando con mayor claridad los trabajos requeridos según la leyenda (crítico, considerable, leve, reparada, por reemplazar). Solicitamos confirmación sobre si efectivamente corresponden a juntas que deben ser objeto de reparación bajo el alcance de la presente solicitud.</p>	<p>El Anexo F - Plano de Ubicación, detalla los lugares en donde se realizarán los mantenimientos de las juntas. Se presenta una leyenda según inspección visual (crítico, considerable, leve, reparada, por reemplazar). En el alcance de la solicitud de cotización punto 2.2, se detallan todos los trabajos a ser considerados para los mantenimientos de las juntas, que van desde la demolición hasta el reemplazo del concreto elastomérico, etc. Con el formulario L-1 se establecen las actividades para el mantenimiento, los cuales serán realizados a solicitud de ENA SUR, cuando sea requerido.</p>	
<p>Agradeceríamos nos puedan confirmar si es requisito suministrar el mismo modelo de junta actualmente instalado, o si es posible proponer un modelo alternativo que cumpla con los requerimientos funcionales y técnicos del proyecto.</p>	<p>Se puede proponer un modelo alternativo, que sea compatible con las instaladas, que sea funcional, que mantenga la misma uniformidad, que cumpla con los requerimientos técnicos, que pueda ser instalada por módulos y por tramos. Al momento de la adjudicación se deben someter los modelos para aprobación. En el caso de que se realice un cambio total se puede someter el tipo de junta.</p>	
<p>Durante la ejecución del proyecto, en caso de que se identifiquen cantidades que excedan los 117 metros de moldes a reemplazar, específicamente en lo referente al número de pernos y moldes a reemplazar y/o reparar, solicitamos nos confirmen: ¿Cuál sería el procedimiento por parte de ENA para la aprobación y reconocimiento de estos trabajos adicionales?</p>	<p>Para trabajos adicionales, el procedimiento que mantiene ENA SUR es el siguiente: -Informe Justificación de los adicionales (homologado por la inspección). -ENA SUR realiza las gestiones internas, y una vez aprobado, se hace una adenda si es contrato, o un ajuste a la orden de compra.</p>	

<p>Durante la ejecución del proyecto, en caso de que se identifiquen cantidades que excedan los 117 metros de moldes a reemplazar, específicamente en lo referente al número de pernos y moldes a reemplazar y/o reparar, solicitamos nos confirmen: ¿Existe algún mecanismo establecido, como orden de cambio, ajuste de cantidades u otro procedimiento formal para gestionar estas situaciones?</p>	<p>ENA SUR emite adendas o ajustes a ordenes de cambio según la situación, una vez aprobado el adicional.</p>
<p>En el ANEXO E – Formato para permisos, se establece que los cierres viales deben realizarse con barreras tipo New Jersey. No obstante, actualmente no se está trabajando bajo ese esquema. Solicitamos confirmar si este tipo de barreras será de uso obligatorio para los trabajos restantes, ya que esto implicaría la movilización de equipo adicional.</p>	<p>El esquema del Anexo E es representativo, el cual puede variar según la necesidad y tipo de cierre. Actualmente no se utilizan barreras tipo NJ de concreto, y solo se utilizan dispositivos de fácil movilización (conos, paletas de tránsito, barriles de tránsito, etc.). Los esquemas de cierres están referenciados en el Manual de Control de Tránsito del MOP como indica en la solicitud de cotización numeral 2.3 y en el MUTCD (Manual on Uniform Traffic Control Devices)</p>
<p>En relación con la señalización vial, en el esquema presentado se indica el uso de una sola flecha; sin embargo, en los trabajos actualmente en ejecución se está exigiendo el uso de dos flechas de seguridad. Solicitamos confirmar si esta será la disposición requerida durante todo el proyecto.</p>	<p>El esquema presentado y de referencia, corresponde al cierre de un carril solamente dejando uno habilitado a excepción del Tramo Marino, que corresponde al cierre de un carril dejando dos libres. Para el primer caso solo es necesario una flecha. En el caso de realizar un cierre, por ejemplo, en el Tramo Marino, en donde de 3 carriles, se reduzca a 2, se debe realizar un cierre escalonado y se debe mantener una flecha en cada reducción. En la solicitud de cotización, punto 2.3 se detalla que se deben proporcionar todos los dispositivos de seguridad para trabajos en la vía en operación (conos, paletas, balizas, flechas luminosas, etc.), por lo que, si el cierre requiere una flecha adicional, debe ser considerado por el Proponente.</p>
<p>Solicitamos que se indique explícitamente si será obligatoria la presencia de dos unidades de policía de tránsito durante la ejecución de los trabajos, a fin de prever su coordinación y disponibilidad con la debida anticipación.</p>	<p>Al ser nocturnos los trabajos correspondientes a esta solicitud, y por las normativas vigentes de la ATTT, los cierres deberán contar con la presencia de Unidades de Policía de Tránsito.</p>

<p>Debido a la conexión tipo “macho-hembra” (machimbre), para sustituir un módulo es necesario retirar los pernos y desmontar los módulos contiguos, a fin de poder apalancar el elemento a reemplazar. Durante este procedimiento, existe una alta probabilidad de que las transiciones de dichos módulos se deterioren completamente como consecuencia de la adherencia existente. Por lo anterior, solicitamos se revise el alcance establecido y se nos indiquen las consideraciones técnicas adicionales que deban contemplarse para la correcta ejecución de este trabajo.</p>	<p>Al estar incluido en el alcance la reposición del concreto elastomérico de transición (Ver Anexo A), se indentificó que faltaba este ítem en el formulario L-1., agregándose al mismo. Las consideraciones técnicas establecidas en la solicitud de cotización son las requeridas para realizar la actividad de mantenimiento de juntas.</p>
<p>El cuadro de ítems que aparece en el formulario de propuesta y en el alcance, solo aparecen 5 ítems en los cuales no se considera un estimado de concreto elastomerico por lo que agradezco de ser posible se evalúe lo antes mencionado ya que en ocasiones donde solo haya que cambiar el caucho y luego se observe que haya que cambiar la base, la probabilidades de tener que cambiar el conjunto completo incluyendo el concreto elastomerico, es casi del 100%.</p>	<p>Se modificará el formulario L-1 de propuesta.</p>
<p>Queríamos consultarle sobre el anexo G, sobre la inspección del Tramo Marino, donde están las afectaciones que no aparece en la plataforma.</p>	<p>El Anexo G mencionado no es necesario para la elaboración de las propuestas ya que el alcance de los trabajos y las cantidades por actividad, están detallados y definidos para poder recibir una cotización precisa.</p>