

ACLARACION PUBLICA LICITACION MODIFICACION DE CABINAS PARA RECONFIGURACION DE TRENES

Aclaración III

La apertura de ofertas técnicas se adelantará para el día 09/08/2012 a las 17.00 hrs.

Aclaración IV

En relación al documento Volumen 1 “Términos de Referencia”, perteneciente a la LICITACIÓN DE SERVICIO DE MODIFICACIÓN DE CABINAS PARA RECONFIGURACIÓN DE TRENES NS74, METRO de Santiago realiza las modificaciones descritas a continuación:

En Capítulo 3, Sección 3.1.2 “Implementación de Acopladores”, subtítulo “Señales a Cablear”, pg. TR MCAB 10-58:

Dice:

“En primer lugar, es necesario identificar tres grupos de señales a cablear y conectar.”

Grupo 1. Señales que se ubican en el extremo trasero del coche y que ahora es necesario cablear por el entretecho hasta el tabique intermedio (separación entre la cabina de conducción y el habitáculo de pasajeros), para luego llegar hasta los acopladores.

Grupo 2. Señales que se encuentran en el tabique intermedio del coche, en una regleta de conexiones existente, y que ahora deben ser cableadas hasta los acopladores, en el extremo frontal del coche.

Grupo 3. Señales que se encuentran en el bastidor interior de la cabina del tabique intermedio del coche, en una regleta de conexiones existente, y que ahora deben llegar también hasta los acopladores.”

Se modifica y queda de la forma siguiente:

“En primer lugar, es necesario identificar cuatro grupos de señales a cablear y conectar.

Grupo 1. Señales que se ubican en el extremo trasero del coche y que ahora es necesario cablear por el entretecho hasta el tabique intermedio (separación entre la cabina de conducción y el habitáculo de pasajeros), para luego llegar hasta los acopladores.

Grupo 2. Señales que se encuentran en el tabique intermedio del coche, en una regleta de conexiones existente, y que ahora deben ser cableadas hasta la caja de terminales de acopladores, en el extremo frontal del coche.

Grupo 3. Señales que se encuentran en el bastidor interior de la cabina del tabique intermedio del coche, en una regleta de conexiones existente, y que ahora deben llegar también hasta los acopladores.

Grupo 4. Señales que permiten la interconexión entre coches, o acopladores. Estas señales, por medio de conectores volantes, van desde los conectores frontales de la cabina modificada hacia los conectores posteriores del coche siguiente en una configuración de 7 coches.”

En Capítulo 4, Sección 4.1, numeral 4, pg. TR MCAB 14-58:

Dice lo siguiente:

4. “Trabajo de Banco: se refiere a todas aquellas tareas que no requieren trabajo en las cabinas. Entre ellas está el conexionado mediante soldadura de los terminales y conectores de chasis para los acopladores y el bucle de seguridad. También incluye el armado de los acopladores. Cada conector y cable armado será sometido a una validación, previa a su instalación, verificando su correcta implementación, considerando...”

Se modifica y queda de la forma siguiente:

1. “Trabajo de Banco: se refiere a todas aquellas tareas que no requieren trabajo en las cabinas. Se distinguen dos tipos principalmente:
 - **Trabajo de Banco 1.** Contempla aquellas tareas relacionadas al armado de la caja de terminales, a instalar en la parte frontal de la cabina, que incluye el conexionado mediante soldadura de los terminales y conectores de chasis para los acopladores y el bucle de seguridad. Y en general, todo otro trabajo menor factible de ser realizado en forma previa o en paralelo al trabajo en cada cabina, tales como: dimensionamiento de cables, etiquetas de identificación, dimensionamiento de soportes y canalizaciones, preparación de mangas termo-contráíbles, etc.
 - **Trabajo de Banco 2.** Se refiere al armado de los acopladores de interconexión entre coches, que consiste básicamente en cables multiconductores con conectores volantes en ambos extremos. Cada hilo conductor debe ir soldado al estaño en cada pin (19 pines por cada conector) del conector, junto a su correspondiente etiquetado y terminación con manga termo-contráíble. Los acopladores armados en este “Trabajo de Banco 2” serán requeridos para la Etapa 2 de Reconfiguración de los trenes.

Cada conector y cable armado será sometido a una validación, previa a su instalación, verificando su correcta implementación, considerando...”

En Capítulo 4.2, “Documentación de Término y Garantía de Buen Servicio”, pg. TR MCAB 17-58.

Se modifica sección 4.2, quedando de la siguiente forma:

4.2 “Etapa 2 del Servicio.

Una vez terminada la modificación en las 18 cabinas, el Contratista deberá continuar su trabajo hasta el término del proceso de reconfiguración de los trenes a realizar por Metro, durante los meses de Enero y Febrero de 2013 (Etapa 2). Durante este período, deberá realizar lo siguiente:

Trabajo de Banco 2: deberá realizar el armado de acopladores de interconexión entre coches. Cada cabina cuenta con 5 acopladores “convencionales”, más 1 acoplador tipo “P”. Los acopladores convencionales se arman con un cable de 19 hilos y conectores de 19 pines, volantes, en cada extremo. El acoplador tipo “P” se arma con conectores volantes de 19 pines, pero con un conjunto de cables multiconductores, en donde uno de ellos es apantallado, se protege el conjunto con una funda de goma. En total, se debe confeccionar 26 conjuntos de acopladores. El Contratista deberá considerar el personal suficiente para realizar esta tarea a razón de 2 conjuntos de acopladores (10 convencionales y 2 tipo “P”) cada 2 días, incluida su correspondiente validación.

Documentación de Termino: deberá desarrollar la documentación final del trabajo de modificación de cabinas, según lo indicado en Cronograma Detalle en **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** y la Sección **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** de este documento.

Garantía de Buen Servicio (o Buena Ejecución): durante la reconfiguración de los trenes NS74, el Contratista deberá mantener en dependencias de Metro, a lo menos uno de sus Supervisores que haya participado en el proceso de modificación de las cabinas, con el objetivo de supervisar el “Trabajo de Banco 2”, y de acompañar y prestar apoyo a la resolución de problemas que puedan detectarse durante el proceso de Reconfiguración, producto del trabajo de modificación realizado anteriormente. Deberá considerar mantener en dependencias de Metro un stock mínimo de herramientas y recursos que permitan al personal realizar las tareas de forma adecuada y oportuna.

Adicionalmente, el Contratista deberá contar con disponibilidad de personal de apoyo para asistir al supervisor en caso de detectarse una falla o defecto mayor en las tareas realizadas durante la modificación de cabinas. Deberá considerar que tendrá que tener personal y recursos (herramientas y otros necesarios) disponibles para dar respuesta ante este tipo de situaciones en un tiempo no mayor a 48 hrs., evitando así un retraso mayor en el proceso de reconfiguración. Esto, sin detener el proceso de armado de acopladores o “Trabajo de Banco 2”.

En caso de presentarse una condición de falla o defecto en los trabajos realizados en cada cabina, que deba ser corregido en más de una de ellas, el Contratista deberá contemplar realizar su corrección, ateniéndose a la disponibilidad de las cabinas que Metro le indique en dicho momento. Deberá coordinar en conjunto con Metro un calendario y condiciones en términos de lugar, cantidad de personas, tiempos de ejecución, etc.; para realizar dichas actividades correctivas.

Toda actividad realizada por el personal del Contratista durante este período de reconfiguración de trenes NS74, así como los trabajos correctivos a realizar con apoyo de personal adicional atribuibles a la garantía de buena ejecución, y todo recurso necesario, deberán estar contemplados dentro de la Oferta Técnica y la Oferta Económica a presentar por el Contratista, por lo que no podrá considerarse pago o cobro adicional de ningún tipo en forma posterior a los valores ya fijados en su Oferta Económica y posterior Contrato.”

En Anexo III, “Cronograma Detalle”, pg. TR MCAB 54-58:

Dice:

“A continuación se presenta un resumen de las tareas en general y su duración estimada, que involucran el trabajo descrito en los presentes Términos de Referencia.

RESUMEN TAREAS Y TIEMPOS DEL SERVICIO	
Nombre de tarea	Dur.
Reunión de Coordinación Inicial	0 d
Inducción del Personal	4 h
Instalación de Faena	2 d
Reunión Semanal con Contratista	0 d
ETAPA 1: MODIFICACION DE CABINAS	70 d
Modificación Cabinas Tren 1	8 d
Modificación Cabinas Tren 2	8 d
Modificación Cabinas Tren 3	8 d
Modificación Cabinas Tren 4	8 d
Modificación Cabinas Tren 5	8 d
Modificación Cabinas Tren 6	8 d
Modificación Cabinas Tren 7	8 d
Modificación Cabinas Tren 8	8 d
Modificación Cabinas Tren 9	8 d
ETAPA 2: DOCUMENTACIÓN DE TÉRMINO	60 d
ETAPA 2: RECONFIGURACIÓN NS74	60 d
Garantía de buena ejecución	60 d
Recepción Final	0 d

Una Carta Gantt con más detalles se adjunta en tamaño A3 en formato pdf. ...”

Se modifica y queda de la siguiente forma:

“A continuación se presenta un resumen de las tareas en general y su duración estimada, que involucran el trabajo descrito en los presentes Términos de Referencia.

RESUMEN TAREAS Y TIEMPOS DEL SERVICIO	
Nombre de tarea	Dur.
Reunión de Coordinación Inicial	0 d
Inducción del Personal	4 h
Instalación de Faena	2 d
Reunión Semanal con Contratista	0 d
ETAPA 1: MODIFICACION DE CABINAS	70 d
Modificación Cabinas Tren 1	8 d
Modificación Cabinas Tren 2	8 d
Modificación Cabinas Tren 3	8 d
Modificación Cabinas Tren 4	8 d
Modificación Cabinas Tren 5	8 d
Modificación Cabinas Tren 6	8 d
Modificación Cabinas Tren 7	8 d
Modificación Cabinas Tren 8	8 d
Modificación Cabinas Tren 9	8 d
ETAPA 2: DOCUMENTACIÓN DE TÉRMINO	60 d
ETAPA 2: RECONFIGURACIÓN NS74	60 d
TRABAJO DE BANCO 2	60 d
Reconfiguración Lote 1 (4 trenes)	4 d
Armado Acopladores (2 conjuntos)	2 d
Reconfiguración Lote 2 (4 trenes)	4 d
Armado Acopladores (2 conjuntos)	2 d
(continúa sucesivamente)	56 d
Garantía de buena ejecución	60 d
Recepción Final	0 d

Respecto al ítem “Trabajo de Banco 2”, el inicio de esta tarea está determinada por la llegada del cable requerido para su armado, lo que se estima será durante la segunda quincena de Diciembre. Su inicio podría tener alguna variación, sin embargo, deberá considerar que cada ciclo de reconfiguración que llevará a cabo Metro a contar de Enero 2013, contempla 4 trenes de 5 coches, para formar 2 trenes de 7 coches y 1 tren de 6 coches. Cada tren de 7 coches utiliza un conjunto de acopladores, por lo que deberá ajustar sus tiempos de armado de acopladores, de tal forma que no retrase el proceso de reconfiguración.

Una Carta Gantt con más detalles se adjunta en tamaño A3 en formato pdf. ...”(Continúa según documento original).

En página TR MCAB 55-58, dice:

“ ...

Según lo señalado en las Bases Administrativas, este “Cronograma Detalle” será usado como referencia para el control de avance de los trabajos realizados por el Contratista y determinará los estados de pago que correspondan.”

Se modifica y queda de la siguiente forma:

“Según lo señalado en las Bases Administrativas, este “Cronograma Detalle” será usado como referencia para el control de avance de los trabajos realizados por el Contratista y determinará los estados de pago que correspondan. Para estos efectos, se considera como hito de avance, durante la Etapa 1, un tren con ambas cabinas modificadas. Para el caso del “Trabajo de Banco 2” el conjunto de 6 acopladores volantes de cada cabina armados, incluyendo su validación, constituye un hito de avance. El porcentaje de avance equivalente, correspondiente al conjunto de acopladores para cada cabina será definido con el Contratista adjudicado, con lo cual se construirá el Estado de Pago correspondiente, para incluir el “Trabajo de Banco 2” en los Estados de Pago de la Etapa 2 del servicio.

...”(continúa según documento original)