



**Corredores Viales**  
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

**Circular**

**Número:**

**Referencia:** Circular Aclaratoria N° 3 - LPU N° 22/2023 (Grúas Livianas y Pesadas Tramos I, IV, VII, VIII y IX) - EX-2023-00083248- -CVSA-DC#CVSA

---

**CIRCULAR ACLARATORIA N° 3**

En el marco de la Licitación Pública N° 22/2023, cuyo objeto corresponde a la Contratación del Servicio de Grúas Livianas y Pesadas por el plazo de DOCE (12) meses con opción a prórroga por hasta igual término, para los Tramos I, IV, VII, VIII y IX de Corredores Viales S.A. y a raíz de una observación efectuada por un potencial oferente, se emite la presente Circular Aclaratoria que pasa a formar parte integrante del Pliego de Bases y Condiciones Particulares que rige el presente llamado.

Se transcribe la observación y la respuesta correspondiente:

**Observación:** *“Hemos observado que, en la Licitación de referencia, sin distinción por tramos, se incluye en esta oportunidad y sólo para los vehículos livianos, como condición “sine qua non”, que estos sean lo que en la jerga se conoce como “doble cabina”.*

*Este repentino cambio, respecto de los pliegos anteriores de CVSA (específicamente como se verá más adelante nos referiremos al tramo IX, conocido en otras licitaciones anteriores como Autopista Richieri), respecto de lo que otros tramos, autopistas o autovías urbanas o semi urbanas (AUBASA, AUSA, Autopistas del Oeste etc.) del país requieren y sobre todo a las dudosas ventajas frente a una serie de desventajas que podrían observarse nos motiva a realizar la siguiente presentación solicitándole levantar esa restricción para aquellos tramos que no lo ameritan.*

*- En nuestra larga experiencia a nivel país, hemos encontrado una funcionalidad bien diferente de las grúas doble cabina en rutas o autovías comparada con las autopistas urbanas o semi urbanas.*

*Las grúas-plancha doble cabina, son ideales para tramos o rutas donde la probabilidad de que los vehículos que sufran algún inconveniente trasladan una cantidad de pasajeros que se acerca bastante a la capacidad de asientos del vehículo. Este es el caso de rutas o autovías como la ruta 2, la ruta 9 etc.”.*

*En las autopistas urbanas, de acuerdo a las estadísticas que manejamos, el 74% de los traslados que realizaron las grúas, fueron de tan solo un solo pasajero. Con 1 o 2 pasajeros el porcentaje es 91%.*

*- De los datos anteriores queda claro que hay un 8% de los traslados que se deben hacer a 3 o más personas. Para estos casos, también la evidencia empírica nos demuestra que es mejor que una cantidad*

*importante de pasajeros sean trasladados en una unidad especialmente diseñada para tal fin. Las unidades de traslados de personas son más eficientes, más cómodas y resultan una alternativa superadora a la del traslado en doble cabina, primero porque precisamente la doble cabina permite trasladar a más de 3 pasajeros, pero no más de 6. En nuestras estadísticas hay 2% de los traslados que son de 6 o más personas.*

*Estos casos requerirán de una unidad de traslado de pasajeros de todos modos.*

*Mientras un camión grúa por más comfortable que resulte será siempre un camión, donde choferes, ayudantes y trabajadores podrán viajar perfectamente, un vehículo de traslado de pasajeros es un vehículo diseñado para tal fin, cuyas marcas y modelos se utilizan en el transporte público y privado de pasajeros.*

*La incomodidad para subir, bajar y trasladarse en un camión es para destacar, y a veces se transforma en una imposibilidad para personas mayores de todo sexo o para personas con sobrepeso, poder sortear los escalones que tiene un camión para llegar a la altura del piso a diferencia de un vehículo liviano diseñado para tal fin con fácil acceso.*

*Incluso en estos días y ante esta inquietud, hemos consultado con las áreas de seguridad vial de algunos de nuestros clientes que nos explicaron que, por encima del confort y la comodidad hacia las personas, prohíben el uso de grúas de doble cabina obligando al traslado de personas en la unidad especial por una cuestión pura y exclusivamente de seguridad en las operaciones.*

*- La inversión inicial, la amortización y los costos son bien distintos. La inversión inicial para una grúa doble cabina es 25% superior al de la cabina tradicional. Los costos de mantenimiento un 12% superiores y la vida útil es menor y el valor de mercado al final del período amortizable es proporcionalmente menor con lo que la amortización que se estipula para el cálculo en los costos es también mayor.*

*En síntesis, estamos convencidos que las grúas doble cabina no son necesarias para el tramo IX, son innecesariamente más costosas y consecuentemente no son la mejor solución para la operación y para los usuarios."*

**Respuesta:** Habiéndose tomado conocimiento de la presentación realizada, corresponde a esta Subgerencia de Seguridad Vial comunicar que los argumentos vertidos no logran conmovir el criterio adoptado en las Especificaciones Técnicas del PBCP, por lo cual **se mantiene el requisito de la doble cabina para el renglón aludido**. Ello, toda vez que todas y cada una de las estipulaciones del Pliego de Bases y Condiciones Particulares en trato, responden a los actuales estándares que CVSA considera más convenientes para los usuarios a la luz de la experiencia propia, así como de otras concesiones.

En ese sentido, las diferencias entre Pliegos anteriores y el actual resultan el producto de un análisis detallado efectuado por la Gerencia de Seguridad Vial, el cual en este caso arrojó la necesidad operativa de requerir vehículos doble cabina.