

CUADERNO DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS

DIE 316-2020 "SERVICIO Y SUMINISTRO DE SISTEMA RADAR PARA DETECCIÓN DE FAUNA
EN EL AEROPUERTO DE BILBAO"

INDICE

PREGUNTA 1	2
RESPUESTA 1	2
PREGUNTA 2	3
RESPUESTA 2	3
PREGUNTA 3	3
RESPUESTA 3	3
PREGUNTA 4	3
RESPUESTA 4	4
PREGUNTA 5	4
RESPUESTA 5	4

NOTA: Sobre este libro de respuestas no se admitirán nuevas consultas.

PREGUNTA 1

En relación con la licitación DIE-316/2020 “SUMINISTRO DE SISTEMA RADAR PARA DETECCIÓN DE FAUNA EN EL AEROPUERTO DE BILBAO”, tenemos, tras la lectura del Pliego de Prescripciones Técnicas PPT las siguientes dudas:

1. En la página 4 del PPT se indica que durante la Fase 1-b el adjudicatario debe ocuparse de: *“Comprobar que los blancos detectados por el radar efectivamente corresponden con la presencia de aves en el lugar indicado por la señal (contrastar visualmente), así como registrar el caso afirmativo o negativo y el tipo de ave(s)”*

Entendemos que debe de tratarse de un error, ya que esa actividad debería, en cualquier caso, realizarse durante la Fase 1-a.

En efecto, la Fase 1-a (duración máxima 6 meses) corresponde a la fabricación del equipo, la obtención de las licencias de emisión, la instalación en el aeropuerto de Bilbao, el reglaje, pruebas de puesta en marcha, la verificación de la compatibilidad electromagnética con otros equipos de navegación del aeropuerto y la formación en la utilización del radar al equipo designado por Aena. El personal del fabricante estará desplazado en Bilbao unos días para instalar, reglar y dejar operativo el radar, así como para formar al personal local. Durante esos días puede verificar que un eco detectado por el radar es efectivamente un ave, o no, dejar constancia de ello y volver a reglar, en caso necesario, el radar para evitar los “falsos ecos”.

La Fase 1-b (duración 12 meses) corresponde al alquiler del equipo y de los softwares asociados. No es lógico que el personal del fabricante esté desplazado esos 12 meses tan solo para chequear visualmente si cada eco detectado corresponde o no a un ave. Esa labor debería corresponder, en todo caso, al personal del aeropuerto o, en todo caso, la empresa contratada por Aena para evaluación del impacto de la fauna (a nuestro conocimiento la empresa Minuartia). Ese personal habría sido formado a tal efecto por el técnico del fabricante durante la fase 1-a.

Por otro lado, en el presupuesto de la licitación (Apartado 10 del PPT) no se incluye ninguna partida relativa a subcontratación de personal para realización de tareas de inspección visual durante la fase 1-b.

¿Podrían aclararnos este punto?

RESPUESTA 1

En la fase 1-B, no deberá de haber personal desplazado permanentemente en el aeropuerto, por ello no hay partidas al respecto.

La empresa adjudicataria del contrato deberá de tener los servicios indicados en el pliego para esta fase, entre ellos el mantenimiento preventivo y correctivo, para lo cual deberá de desplazar en cada momento al personal necesario, y además el servicio de atención

remota ante consultas sobre el funcionamiento del sistema. En caso de considerarlo necesarios, con cargo a la partida de formación podrá solicitarse nueva formación para el personal que Aena designe, partida específica fase 1-a e incluido en la fase 1-b. Para la fase 1-b se coordinaría las fechas y duración de la formación con a la empresa.

Los ecos considerados falsos positivos, serán reportados al fabricante, que deberá de corregirlos en remoto o con asistencia presencial según el caso y el sistema.

PREGUNTA 2

En la página 7 del PPT se indica que habrá un software específico de presencia de fauna en pista.

El equipo es un radar aviar. Entendemos que lo que se pide como “fauna en pista” es “detección de aves volando sobre la pista”.

¿Es correcto?

RESPUESTA 2

El equipo deberá de cumplir la capacidad de detectar fauna sobre volando la pista, y se valorará positivamente la capacidad de detectar incursiones en pista de otra tipología. Este requisito no es excluyente.

En caso de cumplir este requisito se activaría la partida 2.2. En caso contrario esta partida no se activaría.

PREGUNTA 3

Se solicita un radar con una velocidad de rotación de 60 RPM, ¿es posible suministrar un radar con una velocidad de rotación de 48 RPM, o bien de 24 RPM? Ambas opciones son posibles en nuestro radar, y perfectamente válidas para el objetivo de detección previsto en el expediente.

RESPUESTA 3

Se podrán presentar menores velocidades de rotación de la antena del radar siempre que cumplan las necesidades del servicio y la detección de blancos y movimiento no tenga latencias superiores a 2 segundos.

PREGUNTA 4

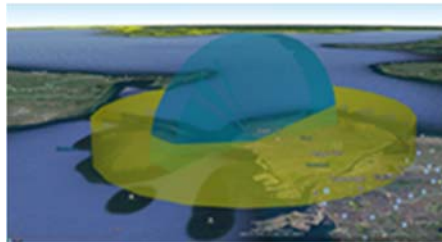
Se solicita la detección de aves de tamaño grande, medio y pequeño, bandadas, vehículos y aeronaves, ¿es posible segmentar el “tamaño” detectado en función del valor de la reflexión detectada por el radar, definiendo de esta manera varios tamaños en función del valor de reflexión? Siempre según las especificaciones de la FAA reconocidas internacionalmente.

RESPUESTA 4

El equipo deberá de detectar el tamaño del blanco según la normativa internacional FAA o equivalente europea o nacional.

PREGUNTA 5

Se solicita la visualización de aves de tamaño grande, medio y pequeño, bandadas, vehículos y aeronaves de forma diferenciada sobre sobre la interfaz visual del radar en tiempo real. Según se solicita parece que se busca una cobertura tipo “domo”, ¿se puede suministrar una cobertura espacial 3D como la de la siguiente figura que es válida igualmente para el objetivo que se persigue?



RESPUESTA 5

La cobertura deberá de ser la especificada en el PPT, apartado 4 características técnicas.