



**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE AREQUIPA  
COMITÉ ESPECIAL DE LICITACIÓN DEL COMPONENTE TECNOLÓGICO**

**CIRCULAR Nº 021 -2012-MPA-CELCT**

**ABSOLUCIÓN DE CONSULTAS Y OBSERVACIONES**

**“SEGUNDA LICITACIÓN PÚBLICA ESPECIAL PARA LA ENTREGA EN  
CONCESIÓN DE LA OPERACIÓN DE LA UNIDAD DE RECAUDO, CONTROL DE  
FLOTA E INFORMACIÓN AL USUARIO DEL SISTEMA INTEGRADO DE  
TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE AREQUIPA”**

**1. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el numeral 4, página 4 se define el SIT como el “sistema masivo de movilidad urbana sostenible, compuesto de varios servicios de transporte, los cuales trabajan operacional, física y tecnológicamente integrados (tarifa integrada, información al usuario, operación controlada, tecnología de punta).”

Para las necesarias evaluaciones económicas del proyecto, es preciso obtener del CONCEDENTE un detalle del esquema de tarifa integrada que se planea implementar para el SIT. Insistimos en reiterar que ésta información debe formar parte integral de las bases integradas del proceso licitatorio, razón por lo cual solicitamos que la misma forme parte integral de las bases luego de la segunda integración de bases.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

**2. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el numeral 7.2 Definiciones, página 15, al referirse a la Participación Mínima se establece que el Socio Calificado deberá tener una participación en el capital social suscrito “no menor al sesenta por ciento 60%”.

El éxito de este tipo de proyectos de Concesiones a largo plazo, depende en gran medida de la conformación de un grupo multidisciplinario de empresas

con experiencia no solo en tecnología y operación, también es necesario contar con una empresa experimentada en el área financiera, por la cuantía de las inversiones, el capital de trabajo, etc. que se manejan en los proyectos de Concesión.

Reiteramos nuestra observación dónde indicamos que éste requisito de que el socio calificado (para el que se exige solo experiencia en el área técnica / operativa) tenga una participación mínima del 60%, coarta y condiciona negativamente la participación de empresas de manejo de capital de riesgo e inversiones (absolutamente necesarias para garantizar la sustentabilidad económica del proyecto), favoreciendo únicamente a un pequeño grupo de empresas en el mercado.

En virtud de que el pliego de condiciones ya exige responsabilidad solidaria entre los miembros del consorcio, solicitamos se modifique este numeral para dar libertad a los consorciantes a escoger la figura accionaria, que mejor garantice la equidad con los riesgos que cada uno de ellos asume, eliminando el requisito de participación mínima del 60% para socios calificados.

#### **ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

#### **3. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

Sugerimos nuevamente al Comité Especial se implemente un Área de Datos Virtual a la que sólo puedan tener acceso los postores luego de haber cancelado el Derecho de Participación y suscrito el Compromiso de Confidencialidad. El cuarto de datos, de la manera en que se encuentra implementado, donde solo se encuentra disponible de forma temporal la información de la licitación, previa solicitud por escrito y específica de la información que se desea analizar, no facilita ni da equidad al acceso de la información que postores extranjeros estimen convenientes estudiar en cualquier momento, además que un acceso virtual es un medio más eficiente para el acceso coordinado y oportuno entre el equipo de proyecto SIT Arequipa y los postores participantes de la licitación, asegurando transparencia y disponibilidad oportuna de la información en todo momento.

### **ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

#### **4. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

Como planteamos en el proceso de consultas anterior, entendemos y aceptamos que todo postor asume el riesgo de participar y la responsabilidad sobre la certeza de la propuesta que presenta; sin embargo, consideramos que el numeral 18.2 (página 25) debe quedar sin efecto, toda vez que la información que se entrega en forma oficial a los postores constituye la base de las propuestas que éstos realizan y el contrato que luego están obligados a firmar. Debe por lo tanto existir alguna responsabilidad del Concedente por la información oficial proporcionada, sean estos estudios, informes, circulares, cartas, oficios, la información existente en el Cuarto de Datos o cualquier otro documento o publicación escrita que el Concedente hubiere publicado en su página web o notificado a los postores.

Mal podría un postor asumir un proyecto de este tipo, partiendo de una base de información por la cual el ente estructurador no asume responsabilidad alguna. Esto pone en riesgo no solo la inversión del postor sino también la sustentabilidad del Sistema de Transporte.

En virtud de lo anteriormente expuesto, solicitamos la eliminación de este numeral o en su defecto replantear el mismo de forma que se asegure que los estudios o informes proporcionados por el Concedente se sustentan en datos reales emanados de estudios realizados previamente a la convocatoria a licitación, y que de existir alguna variación, ésta deberá ser revisada a efectos de no perjudicar la propuesta efectuada por el postor que resulte ganador de la buena pro.

### **ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

#### **5. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

Reiteramos nuestra observación respecto al numeral 18.4, página 26, el cual es conminatorio y representa una condición que pretende exonerar de cualquier

tipo de responsabilidad a la entidad concedente en forma previa, privando de cualquier derecho posterior de reclamo por parte del postor ante hechos o actos que pudieran originarse por error o negligencia del concedente, por lo que nuevamente solicitamos que este numeral sea suprimido o se replantee de manera tal que, debe entenderse que la presentación de los sobres tiene como consecuencia que los postores se sometan a las reglas de la licitación, pero no por ello una renuncia expresa a acciones que busquen, de ser el caso, proteger sus derechos como postores.

**ABSOLUCIÓN:**

Atendido con la Circular Nro. 018-2013-MPA-CELCT.

**6. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el numeral 22.2.1 Requisitos técnicos, a partir de la página 30 se observa que no existe correlación entre las experiencias y los porcentajes de participación en la sociedad, lo cual se evidencia en:

- a) "...software de recaudo... dicho miembro no podrá tener una participación inferior al veinte por ciento (20%)... Para considerar elegible la propuesta, el Postor deberá acreditar experiencia en contratos por valor unitario de US\$ 10'000,000.00 (Diez Millones y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América), en dos (2) o más contratos."
- b) "...recaudo con tarjeta inteligente sin contacto...dicho miembro no podrá tener una participación inferior al veinte por ciento (20%)... Acreditar experiencia en dos (2) o más contratos, de operación en ejecución con mínimo acumulado de trescientas mil (300,000) transacciones diarias con tarjeta inteligente sin contacto."
- c) "...recaudo embarcado... dicho miembro no podrá tener una participación inferior al veinte por ciento (20%) y deberá cumplir con los siguientes requisitos...Para considerar elegible la propuesta, el Postor deberá acreditar experiencia en contratos por valor unitario de US\$ 5'000,000.00 (Cinco Millones y 00/100 Dólares de los Estado Unidos de América), en dos (2) o más contratos."

- d) “...sistemas de gestión y control de flotas en buses...dicho miembro no podrá tener una participación inferior al veinte por ciento (20%) y deberá cumplir con los siguientes requisitos...Acreditación de la Experiencia en la implementación de sistemas de gestión y control de flota de buses. El Postor deberá acreditar experiencia en contratos por valor unitario de US\$ 5,000,000.00 (Cinco millones y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América), en dos (2) o más contratos.”

De lo anterior se desprende la siguiente distribución de experiencia vs participación de la sociedad accionaria:

<b>Experiencia</b>	<b>Monto</b>	<b>Contratos</b>	<b>Participación</b>
Software de recaudo	US\$ 10.000.000	2 o más	20%
Recaudo con TISC	300.000 transacciones	2 o más	20%
Recaudo embarcado	US\$ 5.000.000	2 o más	20%
Gestión y Control de Flotas	US\$ 5.000.000	2 o más	20%

Adicionalmente, en virtud de que el pliego de condiciones ya exige responsabilidad solidaria entre los miembros del consorcio, nuevamente solicitamos se modifique este requisito para dar libertad a los consorciantes a escoger la figura accionaria, que mejor garantice la equidad con los riesgos que cada uno de ellos asume, eliminando el requisito de participación mínima del 60% para socios calificados, o en todo caso, deberá plantearse de manera tal que, si la participación mínima del miembro que aporta la mayor experiencia es del 20%, los porcentajes de participación de los miembros que aportan las otras experiencias, no sea mayor al diez por ciento (10%).

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**7. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el numeral 21.2.2, página 33, se lee “El Postor deberá acreditar directamente, o en el caso de Consorcio a través de sus integrantes, un capital social suscrito y pagado mínimo de US\$ 8,000,000.00 (ocho millones y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América). Este requisito nos parece elevado, por lo que a efectos de incentivar la participación y competencia para éste proceso licitatorio, haciéndolo de ésta manera más transparente, solicitamos nuevamente su reconsideración y revisión por parte de la Municipalidad Provincial de Arequipa.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

**8. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En la cláusula décimo novena: Equilibrio económico, en la página 171, numeral 19.2 se expresa: *“EL CONCESIONARIO acepta y declara que la fluctuación en los niveles de la demanda, es un riesgo inherente a la naturaleza del negocio y al servicio objeto del presente contrato de concesión, el cual asume y por lo tanto en ningún caso implicará la modificación en los ingresos de EL CONCESIONARIO, ni podrá invocarse como eximente del cumplimiento de ninguna de las obligaciones del presente contrato por parte de EL CONCESIONARIO”*.

Reiteramos la recomendación realizada a la Municipalidad Provincial de Arequipa en el proceso de consultas previo, donde consideramos imprescindible que se indique de manera explícita los niveles de demanda esperados, haciendo éstos formar parte integral de las bases de la licitación.

**ABSOLUCIÓN:**

Se procede a incorporar a las bases de licitación el anexo Nro.15

## 9. CONSULTA Y/U OBSERVACION:

Se ha establecido en las Bases Integradas, Anexo 14, la Demostración de la solución técnica propuesta por el postor; asimismo, se exige como requisito que luego de haber cumplido con la presentación de los documentos del Sobre 1 se proceda a realizar la demostración respectiva a efectos de ser calificado para poder pasar a la apertura del sobre 2.

Con respecto a esta solicitud, reiteramos nuestras observaciones:

1. **Una demostración como la solicitada no garantiza que el sistema a implementar funcione de forma adecuada**, toda vez que no es posible someterlos a las condiciones de estrés que tendrán cuando están en pleno funcionamiento.
2. El pliego de condiciones solicita a los postores acreditar experiencias técnicas/operativas, presentando certificaciones de funcionamiento y contratos en curso. Estos contratos en todos los casos los firman instituciones de reconocida trayectoria, con proyectos similares, en mayor o menor grado al de la ciudad de Arequipa, que por lo general ya han alcanzado un nivel de madurez que les permite declarar responsablemente si un proveedor ha cumplido o no con los compromisos contractuales adquiridos y en qué forma.
3. El despliegue en la ciudad de Arequipa de los equipos necesarios para demostrar las funcionalidades del sistema, **representa para las empresas extranjeras interesadas en participar, una clara desventaja con respecto a empresas locales**. Esto podría desestimular la participación plural de empresas especializadas de probada experiencia en este tipo de proyectos.

En consecuencia, y basados en las 3 observaciones previamente planteadas, reiteramos nuestra solicitud de eliminar el requisito de la Demostración exigida en el Anexo 14 de las bases, recomendando que sea modificado éste anexo 14, **sustituyendo la demostración simulada en la ciudad de Arequipa por la constatación in situ de una de la o las experiencias acreditadas por el Postor**, a elección del Comité Especial. Para estos efectos uno de los miembros del Comité Especial y hasta un asesor del Comité Especial realizará

dicha constatación. Los gastos en los que incurra el Comité Especial para esta constatación in situ serán asumidos en su totalidad y en forma previa por el Postor, realizando la evaluación de ésta experiencia según la matriz de evaluación prevista en el mencionado Anexo 14 destinado para la evaluación de la demostración que se proponía evaluar en la ciudad de Arequipa.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

**10. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

El numeral 8.25.1 en página 153 establece que el concesionario debe entregar sin costo alguno al concedente un lote de un millón (1.000.000) de tarjetas, permitiendo así cubrir de forma personalizada al 100% de la zona de influencia del Sistema.

Considerando que la población de Arequipa, ha sido estimada por el INEI-SIRTOD en aproximadamente 925,000 habitantes, y que una proporción típica de los usuarios que utilizan el transporte público es 60% de la población, se obtiene que la cantidad de tarjetas a considerar para iniciar la operación es de unas 550.000 tarjetas, la cantidad de un millón de TISC, como cantidad inicial, luce elevada.

Adicionalmente, la entrega de esta cantidad de tarjetas tal como está establecido en las bases incide directamente en la inversión inicial que se requiere del concesionario, ya que se solicita que éste las entregue sin costo para el SIT.

En este sentido nuevamente sugerimos reducir el monto total de tarjetas a ser entregadas inicialmente a quinientas cincuenta mil (550.000) tarjetas, así como, que de los ingresos generados de la venta de las mismas, la porción correspondiente al costo de la tarjeta, sea recibida por el concesionario desde el primer lote y no a partir de la unidad 1,000,001, como lo plantea la sección 2.3.2, página 227, de la licitación.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias.

**11. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En la página 239 Numeral (t) de las bases se establece que: "... El viaje a crédito consiste en autorizar el acceso del Usuario a la zona paga del sistema de transporte, debidamente respaldado por el valor pagado por el usuario al adquirir su TISC. La utilización del derecho de viaje a crédito bloquea la TISC hasta que el usuario recargue un mínimo de 2 viajes." Se puede entender que el usuario pagará cuando adquiera la tarjeta, el costo de la misma más el equivalente a un viaje (para cubrir el "viaje a crédito"), el Fondo de cobertura del viaje a crédito estaría garantizado.

Queremos reiterar nuestra observación de que la funcionalidad de "Viaje a Crédito", en los términos descritos en el Pliego de Condiciones, podría resultar para el usuario del SIT una oferta engañosa, pues no se le está "prestando" (el significado de la palabra crédito está asociado a un préstamo) un viaje que pagará después, sino más bien se le está conminando a comprar un viaje por anticipado como un seguro en caso de que haya olvidado recargar su tarjeta.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

**12. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

El numeral 2.3 "Medios de Pago del Sistema de Recaudo", de la página 224, indica que "No se permitirá el acceso a bordo de los buses, terminales o estaciones pagando en efectivo".

Es necesario considerar que el hecho de no contemplar el pago en efectivo resulta generalmente, por efecto natural de la curva de adopción de nuevas tecnologías, en una disminución importante de pasajeros transportados, los cuales buscarán con toda seguridad, una alternativa de viaje distinta al SIT, cuando se vean imposibilitados de pagar con efectivo.

La necesidad de pagar con efectivo puede surgir de manera emergente en muchas circunstancias que escapan del control del SIT y que tienen que ver

con el hecho de “construir el hábito”. Por ejemplo cuando un usuario deja su tarjeta en casa o cuando olvidó recargar el saldo de la misma habiendo ya utilizado el “viaje a crédito”, no podrá hacer uso del sistema de transporte, lo que generará no solo la pérdida del ingreso por ese viaje, sino también la confianza y fidelidad del pasajero para con el sistema.

Basados en lo anteriormente expuesto y en la mejores prácticas y experiencias internacionales, **nuevamente sugerimos a las autoridades considerar la posibilidad de aceptar pago en efectivo a bordo de las unidades que cubren las rutas estructurantes y complementarias** (entendiendo éstas como aquellas que no paran en una estación troncal) y construir el hábito de uso de la tarjeta, a partir de la aplicación de medidas de desincentivo al uso de efectivo a bordo, como costos mayores en el viaje pagado en efectivo, u otro. Esto implica la colocación de dispositivos validadores de cobro mixto a bordo de las unidades y su desincorporación gradual en función de la madurez de la curva de adopción de la TISC.

Es imprescindible para contribuir al éxito del proyecto, garantizar la sustentabilidad del sistema, y un sistema con medio de cobro solo con tarjeta no lo hace completamente sustentable, garantizando que todos los usuarios del sistema de transporte tradicional, puedan acceder al nuevo SIT Arequipa, incluso en aquellos casos excepcionales en que no portan una tarjeta.

#### **ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

#### **13. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En la provisión de los medios de pago en la página 229, expresan: “*EL CONCESIONARIO deberá garantizar en todo momento que cada punto de venta y distribución de tarjetas (Maquinas automáticas de venta y recarga, puntos de venta externos otros puntos que defina EL CONCEDENTE) cuenten con un inventario suficiente de tarjetas inteligentes para atender la demanda del SISTEMA INTEGRADO*”. Análogamente en la página 231, expresan: “*EL CONCESIONARIO deberá garantizar que en todo momento de la operación,*

*cada uno de los puntos de venta contará con un inventario suficiente de tarjetas inteligentes para atender la demanda del Sistema”.*

Consideramos imprescindible que los estimados de demanda para el SIT-Arequipa formen parte integral de las bases de la licitación, razón por la cual solicitamos a la Municipalidad Provincial de Arequipa integre ésta a las mismas.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

**14. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

*En la página 13, Fondo de Contingencias expresan textualmente: “En el Fideicomiso, el “Fondo de Contingencias” se constituirá a partir del 3% del Fondo general hasta por un monto de 12 millones de dólares americanos, el cual se encuentra definido en el anexo 6 del presente contrato. El Fondo de Contingencias está orientado a enfrentar posibles eventos imprevisibles que pudieran poner en riesgo los resultados de la programación financiera y se destinará a los operadores de transporte en un 80% del Fondo y al operador tecnológico en un 20%, o en lo que determine el Consejo Técnico del Sistema Integrado. El fondo de contingencia, también se podrá utilizar como medio de compensación de los Concesionarios en caso de interrupción de los ingresos de sistema por causa de suspensión del servicio y otras de responsabilidad del CONCEDENTE”.*

Considerando que en la tercera absolución de consultas (Circular 018-2013) se indicó a nuestra solicitud lo siguiente: “Absolución 22: El Postor debe de ceñirse a las bases”, reiteramos nuestro requerimiento que se informe **las razones y modo de cálculo bajo el cual se establece un máximo de 20% para el operador tecnológico**, así como sean especificados los procedimientos, métodos de cálculo y previsiones en caso alguna situación imprevista exceda el 20% del monto del fondo.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

**15. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En la tercera absolución de consultas (Circular 018-2013), en relación a los servicios complementarios se indicó lo siguiente: “Absolución 23: *Son todos aquellos servicios no comprendidos en la Segunda Licitación del Componente Tecnológico del Sistema Integrado de Transporte*”

Solicitamos se describa de forma explícita los servicios complementarios a los que se refiere la Municipalidad Provincial de Arequipa, ejemplificando y describiendo el impacto que los mismos puedan tener en el equilibrio económico de la concesión.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

**16. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el numeral 3, página 290, asociado al “Resumen de Equipos y Componentes Mínimos que Debe Suministrar el Concesionario Para la Implementación de la Plataforma Tecnológica de los Sistemas de Recaudo. Gestión y Control de Flota y Sistema de Información al Usuario”; en la tabla “Equipos en Terminal Uno (1)” “Puerta especial para personas de Capacidades Diferentes 4”; reiteramos la necesidad de que Municipalidad Provincial de Arequipa indique el flujo esperado de pasajeros con “capacidades diferentes”, de forma tal de asegurar la optimización de recursos y análisis del modelo financiero

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

**17. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

El numeral 25.2, “Empate de Ofertas” de la página 41 se indica:

*“Se entenderá que hay empate entre dos propuestas, cuando obtengan un número idéntico en el puntaje total obtenido por su propuesta, según los valores que serán asignados con un número exacto y tres (3) decimales. En el caso en que dos o más propuestas, hubieran arrojado un mismo resultado, se aplicarán los siguientes criterios de desempate en su orden:*

- a) Al "POSTOR" que haya hecho la menor oferta económica.
- b) Al "POSTOR" que haya acreditado más puntos a la demostración
- c) Al "POSTOR" que haya acreditado mayor experiencia en el desarrollo, suministro, instalación y puesta en marcha de software de recaudo para sistemas de transporte masivo de pasajeros con implementación de tarjetas inteligentes sin contacto (TISC)
- d) Al "POSTOR" que haya acreditado mayor experiencia en operación de sistemas de recaudo.
- e) Al "POSTOR" que haya acreditado mayor experiencia en implementación de sistemas de recaudo embarcado (en buses tipo alimentador y estructurante).
- f) Al "POSTOR" que haya acreditado mayor experiencia en sistemas de gestión de flota.
- g) Al "POSTOR" que haya acreditado mayor capacidad económica

*Cuando se presente un empate entre dos (2) o más propuestas y no sea posible resolverlo utilizando los criterios anteriores, se recurrirá a un sorteo, realizado en audiencia pública."*

Consideramos que en efecto el primer criterio a considerar en caso de empate debe ser la menor oferta económica, pero **consideramos errado considerar como segundo criterio el puntaje acreditado en la demostración**, ya que es extraño que se tome una decisión basándose en una demostración parcial de unas pocas horas que no podrá asegurar a la Municipalidad Provincial de Arequipa la correcta operatividad del sistema, en lugar de realizarlo tomando como referencia experiencias concretas y verificables de varios años de operación y en sistemas funcionando en forma integral.

Basados en lo anteriormente expresado reiteramos nuestra solicitud que éste numeral sea redactado de la siguiente manera:

*"Se entenderá que hay empate entre dos propuestas, cuando obtengan un número idéntico en el puntaje total obtenido por su propuesta, según los valores que serán asignados con un número exacto y tres (3) decimales. En el caso en que dos o más propuestas, hubieran arrojado un mismo resultado, se aplicarán los siguientes criterios de desempate en su orden:*

- a) Al "POSTOR" que haya hecho la menor oferta económica.
- b) Al "POSTOR" que haya acreditado mayor experiencia en el desarrollo, suministro, instalación y puesta en marcha de software de recaudo para sistemas de transporte masivo de pasajeros con implementación de tarjetas inteligentes sin contacto (TISC)
- c) Al "POSTOR" que haya acreditado más puntos en la constatación in situ de las experiencias
- d) Al "POSTOR" que haya acreditado mayor experiencia en operación de sistemas de recaudo.
- e) Al "POSTOR" que haya acreditado mayor experiencia en implementación de sistemas de recaudo embarcado (en buses tipo alimentador y estructurante).
- f) Al "POSTOR" que haya acreditado mayor experiencia en sistemas de gestión de flota.
- g) Al "POSTOR" que haya acreditado mayor capacidad económica

*Cuando se presente un empate entre dos (2) o más propuestas y no sea posible resolverlo utilizando los criterios anteriores, se recurrirá a un sorteo, realizado en audiencia pública."*

Reiterando además nuestra propuesta realizada en el punto 11 de éste documento, donde solicitamos eliminar el requisito de la Demostración exigida en el Anexo 14 de las bases, o en su defecto que sea modificado éste anexo 14, sustituyendo la demostración simulada en la ciudad de Arequipa por la constatación in situ de una de la o las experiencias acreditadas por el Postor, a elección del Comité Especial, permitiendo al concedente seleccionar el postor con mejor experiencia adaptada a las necesidades específicas del SIT-Arequipa.

#### **ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

#### **18. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En relación al numeral 2.1.1 “Evaluación y Valoración de la experiencia”, página 76, se entiende que el postor obtendría más puntuación con cuatro (4) contratos de 300.000 transacciones diarias (4 puntos) que con dos (2) contratos de 1.000.000 de transacciones diarias (2 puntos). Basados en ésta interpretación y considerando que el SIT-Arequipa, tal como está planteando, estará manejando un número de transacciones diarias más cercanas al 1.000.000 que a 300.000. Reiteramos nuestra solicitud de revisión para éste criterio de puntuación, de forma que las experiencias técnicas puedan ser comparadas con la operación esperada para la ciudad de Arequipa.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**19. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el numeral 11.2.1, página 22 se expresa que: “Cada postor, antes de hacer uso del Área de Datos o de efectuar consultas al Comité Especial, deberá designar hasta dos (2) personas naturales, con domicilio común en la ciudad de Arequipa, como sus agentes autorizados para efectos de la Licitación. La designación de un Agente Autorizado habilita al mismo a ejercer sus facultades en la Licitación.”

Considerando que contamos con representantes legales debidamente autorizados, preguntamos: ¿Es obligatorio el nombramiento de agentes autorizados con domicilio en Arequipa, o el representante legal por sí mismo puede representar a la empresa en todo lo relacionado al proceso de licitación al estar debidamente facultado por la empresa aun cuando su domicilio no se encuentre en Arequipa?

**ABSOLUCIÓN:**

El Representante legal puede representar la empresa en todo lo relacionado al proceso de licitación; no siendo obligatorio el nombramiento de agentes autorizados.

**20. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el numeral 21.2.3, página 34 se expresa que: “El Postor deberá acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos legales: “...c) Que el postor es una persona jurídica debidamente constituida en el Perú o un Consorcio

debidamente constituido. En este último caso, deberá acreditar que sus integrantes son personas jurídicas debidamente constituidas y comprometerse a constituir una persona jurídica en el Perú en el caso que se adjudique la Buena Pro...". Considerando que es permitida la participación de postores en consorcio debidamente constituido, solicitamos por favor se aclaren los siguientes puntos:

### **Postor Único**

- a) ¿Para el caso de Postor único, un establecimiento permanente o sucursal de una entidad extranjera debidamente registrada en Perú cumple con el requisito descrito en el literal (c)?
- b) ¿Para el caso de Consorcio, podrá el mismo estar conformado por entidades extranjeras o no domiciliadas en el Perú siempre que dichas empresas se encuentre debidamente establecidas en su país de origen?
- c) Agradecemos su amable aclaratoria con respecto al Impuesto General a las Ventas ("IGV"). Dado que según lo aclarado por ustedes el servicio que presta el Concesionario no está exento del mismo. Por favor confirmar si el precio en la oferta económica y el Precio Tope referencial a que se refiere en las bases debe incluir el IGV.

### **ABSOLUCIÓN:**

Se procede a modificar el acápite c) del numeral 21.2.3 de las bases de licitación quedando como sigue:

- C) Que el Postor es una persona jurídica o consorcio debidamente constituido. En este último caso, deberá acreditar que sus integrantes son personas jurídicas debidamente constituidas y comprometerse a constituir una persona jurídica en el Perú en el caso que se adjudique la Buena Pro.

### **21. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

Debido a la complejidad del proceso, en lo cual se generan un volumen considerable de informaciones, las cuales deben ser revidadas constantemente por los postores, que por su vez pueden no tener todo su equipo alojado en la ciudad de Arequipa.

### **Consulta**

Buscados a través de esta, consultar respetablemente al Comité Especial, el análisis de la posibilidad de proporcionar a los Postores que cancelaron el derecho de participación, de tener acceso, en el portal web de la Municipalidad de Arequipa, a una zona virtual exclusiva de consulta a las informaciones relacionadas a los estudios y consultorías que basaron la confección de las bases de este proceso, posibilitando un acceso más rápido a los datos disponibles, trayendo condiciones más favorables y igualitarias a los portores provenientes de otros países.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

**22. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el ítem 7.2 – Definiciones - Fondo de Contingencias, en la **página 13**, se establecen los porcentuales destinados a los operadores del SIT, constituidos a partir de los 3% del Fondo General, en posibles eventos imprevisibles que puedan poner en riesgo los resultados de la programación financiera, se estima que el 80 % del Fondo de Contingencias estará destinado a los operadores de transportes, con el residual de 20% destinado al concesionario del componente tecnológico.

**Consulta**

Una vez que, si la operación de recaudo sea reducida por la imposibilidad de utilización de más de 20% del fondo de contingencia, toda la operación del SIT podría ser impactada, se consulta respetablemente al Comité Especial, la posibilidad de que los índices previstos para la utilización del fondo de contingencia sean referenciales, permitiendo que, debidamente justificado por los operadores del SIT, con la demostración de los costos operacionales involucrados, a través de decisión de la junta de operadores, se utilice porcentajes superiores a los indicados.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

**23. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En Capítulo IV - Del Proceso de Selección, en el numeral 21.2.2, en la **página 33**, transcribimos el siguiente texto, que ponemos énfasis en señalar:

“El Postor deberá acreditar directamente, o en el caso de Consorcio a través de sus integrantes, un capital social suscrito y pagado mínimo de US\$ 8,000,000.00 (ocho millones y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América).”

### **Consulta**

Siendo esta una oferta de importancia para la Municipalidad de Arequipa, se consulta al Comité Especial, la posibilidad de ajustar el monto indicado, una vez que se considera el de capital suscrito requerido demasiado alto y puede perjudicar este proceso de Licitación, por disminuir la posible participación de otras empresas interesadas, pero cuya comprobación de capital sea más bajo que lo solicitado en dicho numeral.

### **ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

### **24. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el CAPITULO IV – 21 Etapa de calificación - 21.2.3 – Requisitos Legales, en **página 34**, ítem **c** está dispuesto que se

“c) Que el postor es una persona jurídica debidamente constituida en el Perú o un Consorcio debidamente constituido. En este último caso, deberá acreditar que sus integrantes son personas jurídicas debidamente constituidas y comprometerse a constituir una persona jurídica en el Perú en el caso que se adjudique la Buena Pro.”

### **Consulta**

Considerando que es permitida la participación de postores extranjeros, en consorcios debidamente constituidos, se busca aclarar si las personas jurídicas que los componen deben solamente presentar su regularidad de registro en los países de origen, o deben registrarse en los respectivos órganos en la República del Perú para el cumplimiento de los requisitos legales previstos.

### **ABSOLUCIÓN:**

Se procede a modificar el acápite c) del numeral 21.2.3 de las bases de licitación quedando como sigue:

- C) Que el Postor es una persona jurídica o consorcio debidamente constituido. En este último caso, deberá acreditar que sus integrantes son personas jurídicas debidamente constituidas y comprometerse a constituir una persona jurídica en el Perú en el caso que se adjudique la Buena Pro.

## **25. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el CAPÍTULO V – DEL ETAPA DE CALIFICACIÓN – 25 Adjudicación de la Buena Pro - 25.2 Empate de Ofertas, en la **página 41**, se establece los criterios de desempate en los eventuales empates de las propuestas que los postores lleven a la evaluación, asignándose una ordenen de criterios, de los cuales se llega al siguiente escenario para asignar al postor ganador en una igualdad de puntaje:

Al “POSTOR” que haya hecho la menor oferta económica.

Al “POSTOR” que haya acreditado más puntos a la demostración

Al “POSTOR” que haya acreditado mayor experiencia en el desarrollo, suministro, instalación y puesta en marcha de software de recaudo para sistemas de transporte masivo de pasajeros con implementación de tarjetas inteligentes sin contacto (TISC)

Al “POSTOR” que haya acreditado mayor experiencia en operación de sistemas de recaudo.

Al “POSTOR” que haya acreditado mayor experiencia en implementación de sistemas de recaudo embarcado (en buses tipo alimentador y estructurante).

Al “POSTOR” que haya acreditado mayor experiencia en sistemas de gestión de flota.

Al “POSTOR” que haya acreditado mayor capacidad económica

Cuando se presente un empate entre dos (2) o más propuestas y no sea posible resolverlo utilizando los criterios anteriores, se recurrirá a un sorteo, realizado en audiencia pública.

### **Consulta**

En el análisis de los criterios presentados, constatase que estos están de acuerdo a un nivel de importancia en la operación del sistema e su impacto a los usuarios, una vez que, el primer criterio de desempate, es la propuesta económica, la cual impacta directamente en el costo final de la tarifa al usuario. Como segundo criterio se presenta la puntuación que el postor haya obtenido en las pruebas de los equipos que serán realizadas en la Municipalidad de

Arequipa, donde se debe comprobar las funcionalidades presentadas en la propuesta técnicas en su aplicación práctica, factor que tiene un peso de importancia considerable, sin embargo, tal peso estaría un tanto desproporcional a su posición en el desempate, una vez que se consideraría de mayor grado de importancia el criterio que se sucede, en la letra c), la cual se evalúan la experiencia en el desarrollo, suministro, instalación y puesta en marcha de software de recaudo para sistemas de transporte masivo de pasajeros con implementación de tarjetas inteligentes sin contacto (TISC).

Basándose que este factor indica las experiencias presentadas por los postores, las cuales pueden haber sido generadas en años de desarrollo y servicios prestados a sus clientes, demostrando la solidez de este postor en el mercado, proporcionando una mayor seguridad para el sistema del componente tecnológico del SIT de la Municipalidad de Arequipa, pues estaría indicando su preocupación con la experiencia, solidez e histórico de buen cumplimiento de los postores en sobre posición a la prueba de equipos, la cual tiene su importancia práctica, sin embargo solamente demuestra algunas horas de operación de los sistemas, lo que no posibilita evaluar otros criterios que son importantes en el curso de la concesión, como todos los servicios relacionados con estos sistemas (mantenimiento, atendimento al usuario, solución de fallas en equipos en campo, desarrollo de herramienta de soporte a los clientes, entre otros), los cuales solamente pueden ser evaluados con las experiencias que serán presentadas, recibiendo el postor que mejor haya cumplido con sus deberes, en contratos anteriores, la debida valoración por el SIT de Arequipa.

De lo expuesto, se consulta respetablemente al Comité Especial, si considerado de mayor peso de valoración las experiencias, en sobre posición a la puntuación obtenida en las pruebas de los equipos, modificar en el ítem objeto de esta consulta, sugiriéndose la siguiente redacción:

“Se entenderá que hay empate entre dos propuestas, cuando obtengan un número idéntico en el puntaje total obtenido por su propuesta, según los valores que serán asignados con un número exacto y tres (3) decimales. En el caso en que dos o más propuestas, hubieran arrojado un mismo resultado, se aplicarán los siguientes criterios de desempate en su orden:

a) Al “POSTOR” que haya hecho la menor oferta económica.

- b) Al "POSTOR" que haya acreditado mayor experiencia en el desarrollo, suministro, instalación y puesta en marcha de software de recaudo para sistemas de transporte masivo de pasajeros con implementación de tarjetas inteligentes sin contacto (TISC)
- c) Al "POSTOR" que haya acreditado más puntos en la constatación in situ de las experiencias
- d) Al "POSTOR" que haya acreditado mayor experiencia en operación de sistemas de recaudo.
- e) Al "POSTOR" que haya acreditado mayor experiencia en implementación de sistemas de recaudo embarcado (en buses tipo alimentador y estructurante).
- f) Al "POSTOR" que haya acreditado mayor experiencia en sistemas de gestión de flota.
- g) Al "POSTOR" que haya acreditado mayor capacidad económica

Cuando se presente un empate entre dos (2) o más propuestas y no sea posible resolverlo utilizando los criterios anteriores, se recurrirá a un sorteo, realizado en audiencia pública."

#### **ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases.

#### **26. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En Anexo 11 de las Bases de Licitación – Criterios de Evaluación de Propuestas – 2 Método de Evaluación – 2.1 Propuestas Técnicas – 2.1.1 Evaluación y Valoración de la Experiencia – **A** - Valoración de las Experiencias solicitadas - en la **página 76**, están dispuestos los criterios de valoración de las experiencias presentadas relacionadas al puntaje que se asigna a cada una de estas.

#### **Consulta**

Se estima que la operación del SIT de Arequipa generaría un volumen de transacciones diarias alrededor de 1.500.000 de validaciones día, es decir, se demandaría del postor que le sea otorgada la buena pro, que haya tenido experiencias en sistemas con esta magnitud operacional, garantizando así un buen nivel de servicio y la solidez que tal componente tecnológico debe presentar.

De lo expuesto, en la búsqueda de equiparar las experiencia exigidas con la demanda estimada para el sistema, se consulta respetablemente al Comité Especial, la posibilidad de adecuar el cuadro de puntuación indicado, permitiendo que los portores reciban puntaje proporcional a la experiencia que se está presentando, incorporándose a esta, puntaje adicional a las experiencias que atiendan a las proyecciones del SIT de Arequipa.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**27. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En la evaluación del sistema propuesto, Grupo 1 - *Validador*, en la **página 106**, se consulta respetablemente al Comité Especial, la adición de un ítem, el cual seguiría la secuencia como la letra **Q**, donde se sugiere la denominación *Mejoras tecnológicas-funcionalidades adicionales*, de las cuales pasamos a presentar:

- Validador con computadora de a bordo incorporada – este ítem debe ser puntuado, una vez que, cuando se incorpora tal funcionalidad al equipamiento de validación, retiras uno de los componente del grupo de equipos a ser instalados en los vehículos, lo que por consecuencia, genera ahorros en la instalación, generando una intervención mínima, en el espacio ya reducido destinado al conductor, permitiendo además, un servicio de mantenimiento más eficiente y rápido;
- Por permitir la captura de imagen en el momento de la validación, de los usuarios, previamente catastrados en el sistema – herramienta que justifica su puntaje, pues eleva la seguridad del sistema, siendo accionada a través de la utilización de tarjetas previamente designadas por el concesionario, usualmente utilizadas para el control de usuarios que poseen beneficios (mayores, estudiantes, entre otros). Las imágenes capturadas en el momento de la validación son transmitidas al centro de control, donde se permite a cuerpo de fiscales del Concedente u del Concesionario, comparar las imágenes proporcionadas por el validador, con las imágenes de los usuarios almacenados en la base de datos del SIT, permitiendo aplicar las sanciones que sean previstas en el reglamento del Sistema, cuando las informaciones de

catastro de la tarjeta, no coincidieren con las características de la imagen de la persona capturada.

- Por permitir la expansión de la memoria de almacenamiento de datos del validador, a través de tarjetas de memoria producidas para tal fin – esta funcionalidad se debe puntuar por permitir al operador del sistema, en el curso de la concesión, incorporar memoria adicional a la ya existente en el validador, situación que puede ser generada por motivos diversos, una vez que nuevas tecnologías y funcionalidades pueden ser desarrolladas e implementadas en este periodo.

#### **ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

#### **28. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En la evaluación del sistema propuesto, Grupo 1 - *Validador*, en la **página 106**, se Consulta al Comité especial la posibilidad de adición de un ítem, el cual seguiría la secuencia como la letra **R**, donde se sugiere la denominación *Mejoras tecnológicas-comunicación y seguridad de alimentación*, las cuales pasamos a presentar:

- Validador con Modulo de gestión de flota incorporado – este ítem se debe puntuar con fundamento en la compactación y baja intervención que esta funcionalidad traería a la implementación de los equipos en los vehículos de transporte una vez que, se retira un equipamiento que generaría mantenimiento e intervenciones, no siempre simples, pues los equipos normalmente son instalados en locales de difícil acceso, lo que generaría paros de los vehículos para la realización de estos reparos, factor que se reduce considerablemente en la incorporación en el validador, que posee proceso de retiro e instalación rápidos y efectivos.
  
- Por permitir la utilización de tarjeta SIM 3G de 2 o más operadoras de telefonía celular – tal herramienta debe ser puntuada ya que respeta el principio de la economicidad, permitiendo al operador del sistema elegir 2 o más operadoras de servicios de datos con la tecnología 3G, la cual es indicada para la utilización de sistemas de datos que incluyen la gestión de

flota, además proveer más seguridad al sistema, brindando que en validador elija cual es la mejor red de datos operativa en la región en que transita el vehículo de transporte, reduciendo considerablemente las fallas de conexión generadas por la baja calidad del servicio de banda de datos, factor que puede ocurrir en determinadas regiones de una ciudad.

- Por permitir la alimentación de energía alternada de 9v a 36v – La funcionalidad merece ser puntuada debido a su grande importancia en la operación del sistema, además en la fase pre-operativa, donde se utilizaran buses de diversas características y proveedores, los cuales poseen diseño eléctrico que operan con distintos rangos de voltaje, exigiendo del validador una adaptación a estas condiciones, pues si así no lo permite el equipamiento, se generaría paros excesivos de los vehículos para la adaptación y hasta un cambio de todo el sistema eléctrico de los buses, produciendo grandes costos tanto para el concesionario, como para el operador del bus que no podría operar en el periodo de adaptación.

#### **ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

#### **29. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En la evaluación del sistema propuesto, Grupo 1 - *Validador*, en la **página 106**, se consulta al Comité Especial, la posibilidad de adición de un ítem, el cual seguiría la secuencia como la letra **S**, donde se sugiere la denominación *Mejoras tecnológicas – incorporación de tecnología de lectura de tarjetas bancarias* - con la funcionalidad de “Por permitir la lectura de tarjeta bancaria ISO 8583” – tal herramienta justifica su puntaje, una vez que, un sistema de recaudo en una ciudad con la importancia que tiene Arequipa, debe permitir la expansión de este para una tendencia del mercado, que se caracteriza por la utilización de tarjetas sin contacto de transacciones bancarias, que respetan la norma ISO 8583. Tal tecnología permite que una tarjeta de crédito bancario sea utilizado como una tarjeta sin contacto y sin contraseña para pagos de pequeños montos, de manera simples y rápida. La utilización de esta

tecnología, permite la dispensa de tener disponible tarjetas para usuarios no frecuentes, como por ejemplo, los turistas.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**30. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Grupo 1 – *Validador* - ítem **H** - *otras verificaciones*, en la **página 106**, se consulta respetablemente al Comité Especial, la posibilidad de inclusión en la evaluación, con el respectivo puntaje, de las funcionalidades que pasamos describir:

- “Por permitir la integración temporal, con la verificación de descuento de la tarifa en la tarjeta y el tiempo restante disponible para los transbordos en el sistema” – Se justifica el puntaje a este ítem pues esta herramienta es fundamental para el transcurrir de la operación, permitiendo que el Concedente, conjuntamente con la Junta de Operadores, permitan en la operación, que existan integraciones temporales en locales que no sean viables las instalaciones de terminales, trayendo grandes ahorros en infra estructura en locales que no comportan una grande intervención, lo que genera en algunos casos, desapropiaciones que son costosas y demoradas.

- “Por permitir el bloqueo temporal, de la tarjeta con beneficio, para que no la utilice de manera secuencial” – Se justifica tal puntaje por ser un instrumento de inhibición de fraudes en el sistema, bloqueando la utilización de la tarjeta con beneficio por tiempo determinado por el operador del sistema, generalmente 30 minutos, con la finalidad de evitar que este beneficiario utilice su tarjeta para validar el ingreso de persona que no posee este derecho, generando índices de evasión que perjudican el flujo financiero de todo el sistema.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**31. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Grupo 1 – *Validador* - ítem **D** - *Indicador Luminoso*, en la **página 106** se consulta respetablemente al Comité Especial, la posibilidad de inclusión de evaluación, con el respectivo puntaje, de la funcionalidad “Por permitir al usuario pantalla grafica de información”, se justifica tal evaluación por permitir que el validador sea un instrumento informativo al usuario en el momento de la validación, tornando-se mas una herramienta del Concedente en la masificación de informaciones que sean de suma importancia en las políticas públicas que serán implementadas en el curso de la concesión.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**32. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Grupo 1 – *Validador* - ítem **K** - en la **página 106**, está prevista el puntaje relacionada a la posibilidad de actualización tarifaria de forma remota, factor que en la práctica no se relacionaría fielmente al puntaje indicada, una vez que, las operaciones de actualización de tarifa ocurren una vez a cada 12 meses en promedio, lo que no impacta directamente en la operación del sistema, ya tales transacciones se pueden realizar de otras maneras.

**Consulta**

Por lo expuesto, se consulta respetablemente al Comité Especial, la posibilidad de desconsiderar la indicación de puntaje para este ítem, por la baja frecuencia de utilización, no se tratando de una herramienta fundamental para el regular funcionamiento de un sistema de recaudo.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**33. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Grupo 4 - *Máquina Automática de Venta y Recarga*, en la **página 111**, se considera que con este equipamiento, el postor puede llegar lo máximo a una cifra de 30 puntos, o sea, 10% del puntaje total, lo que no parece compatible con la realidad del sistema como un todo.

## **Consulta**

Una vez que, dicho equipamiento no corresponde al 10% de lo que se deberá implementar en el proyecto, recibiendo un puntaje no proporcional a su impacto en la operación, teniendo su puntaje igualada al validador, componente que posee un índice de importancia sumamente mayor, razón por la cual se consulta respetablemente al Comité Especial, la posibilidad de reducción proporcional del puntaje relacionado a la *Maquina de Venta y Recarga*, con la finalidad de ajustar su importancia dentro del total de puntos que serán evaluados en las pruebas que serán realizadas.

### **ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

## **34. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Grupo 5 - *Módulo de Atención al Usuario* - ítem **J** y **L**, en la **página 113**, está previsto el puntaje por *permitir el registro de reclamos de los usuarios*. Se comprende que estos ítems son importantes para el Sistema, pero las características de operación son directamente conectadas al reglamento de operación, el cual será debidamente formulado en la fase pre operativa del sistema, atendiendo de manera personalizada, las necesidades de la Municipalidad Provincial de Arequipa, razón por la cual impide la entrega de esta herramienta en el periodo de pruebas.

## **Consulta**

Por lo expuesto, se consulta al Comité Especial la posibilidad de entrega de esta herramienta posteriormente al periodo de pruebas, siendo más efectivo prever su funcionalidad en el contrato de concesión, no puntuando los registros en las pruebas que serán realizadas.

### **ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**35. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Grupo 6 - *Sistema Central de Recaudo y Cleaning, e Integración con el Sistema de Gestión y Control* - ítem **E**, en la **página 115**, se consulta respetablemente al Comité Especial, la posibilidad de supresión de la funcionalidad, con su respectivo puntaje, relacionado a los “2 puntos por permitir la modificación remota de la estructura tarifaria en los validadores TISC”, una vez que, tal funcionalidad puede hasta no ser utilizada en el curso de la concesión, lo que no justificaría su importancia operacional, imposibilitando así que posea cualquier índice de puntaje en las pruebas que se realizaran.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**36. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Grupo 7 - *Equipos a bordo para los Sistemas de Control y Gestión e Información al Usuario* - ítems **B** y **C**, en la **página 118**, se consulta respetablemente al Comité Especial, la posibilidad de supresión de la evaluación, con su correspondiente puntaje, de las funciones “Por permitir activar el validador desde la consola de bus” así como “Por permitir desactivar el validador desde la consola de bus”, eso se requiere por estas funcionalidades no se caracterizaren como estándares en los sistemas de recaudo electrónico, una vez que existes otras maneras de activar o desactivar un validador que no necesariamente se daría a través de la consola del conductor.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**37. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Grupo 7 - *Tabla de Modo de Prueba - Equipos a bordo para los Sistemas de Control y Gestión e Información al Usuario*, en la **página 118**, se consulta

respetablemente al Comité Especial, la posibilidad de suprimir el ítem **E** y la puntuación correspondiente, relacionado a la función “Si notifica por audio al conductor la recepción de un mensaje”, eso porque los señales sonoros son extremadamente peligrosos, una vez que distraen el conductor. El sistema debe proveer comunicación de texto bidireccional a través de consola del conductor, con confirmación de lectura. Por seguridad, los mensajes solamente deben estar disponibles para lectura con el vehículo detenido.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**38. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Grupo 7, Tabla de Modo de Prueba, *Equipos a bordo para los Sistemas de Control y Gestión e Información al Usuario*, en la **página 118**, se consulta al Comité Especial, la posibilidad de suprimir en el ítem **G**, las evaluaciones, con sus respectiva puntuación, “Por permitir la comunicación del conductor con el controlador” “Por permitir la comunicación prioritaria del conductor con el controlador”, eso porque, en la operación convencional de un autobús, es más efectiva la comunicación escrita, una vez que esta, cuando de su disponibilidad solamente con el vehículo detenido, no retira la atención del conductor y no sufre con la interferencia de otros factores, que podrían imposibilitar, la total comprensión del mensaje que se está proporcionando, lo que no ocurre con los mensajes escritos, además de no ser legalmente permitido, por la legislación de tránsito, la comunicación de voz, sea a través de aparatos celulares u otros mecanismos similares, de una persona que este conduciendo un vehículo, sea este particular o de transporte público de pasajeros.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**39. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Grupo 8 - Tabla de Modo de Prueba - *Sistema de Control y Gestión de Flota* - el ítem **B**, en la **página 120**, se consulta respetablemente al Comité

Especial, la posibilidad de supresión del ítem, con la respectiva puntuación, relacionada a la función: “por el envío de mensajes de audio por un operador” una vez que en la operación convencional de un autobús, es más efectiva la comunicación escrita, una vez que esta, cuando de su disponibilidad solamente con el vehículo detenido, no retira la atención del conductor y no sufre con la interferencia de otros factores que podrían imposibilitar la total comprensión del mensaje que se está proporcionando, lo que no ocurre con los mensajes escritos.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**40. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Grupo 8, Tabla de Modo de Prueba, *Sistema de Control y Gestión de Flota*, en la **página 120**, se consulta al Comité Especial, la posibilidad de inclusión de las informaciones relacionadas a los datos de telemetría (odómetro, aceleración, frenado, apertura de puertas, encendido de luces, accionamiento de limpiadores de parabrisas) generados por los buses, una vez que tal funcionalidad indica parámetros importantes para demostrar el comportamiento de los conductores de las unidades de operación, lo que brindara al Concedente informaciones precisas para la conducción de medidas educativas/correctivas, buscando que la conducción sea la más correcta y ordenada posible, además de permitir a los operadores informaciones primordiales para la previsión de costos de operación, como la posibilidad de prever los mantenimientos de acuerdo a las condiciones que su bus enfrenta en su ruta en el día a día.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**41. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Grupo 8 - tabla de Modo de Prueba - ítem **L - Play back** - en la **página 121**, se consulta al Comité Especial, la posibilidad de supresión de este ítem en

el Sistema, una vez que su necesidad operacional no es debidamente comprobada, eso porque los sistemas actuales permiten realizar, en cualquier tiempo, informes de auditoría, indicando las incidencias ocurridas, no se justificando una simulación a posterior de las condiciones operacionales, permaneciendo como enfoque principal el monitoreo de las acciones en el momento de su ocurrencia, permitiendo las acciones del Centro de Control de inmediato y no en cualquier momento a posterior.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**42. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Grupo 8 - tabla de Modo de Prueba - ítem **P** - *Asignación del trabajo*, en la **página 121**, se Consulta al Comité Especial, la posibilidad de supresión de la evaluación, con su respectivo puntaje, del relacionado a “Por permitir la asignación de un área geográfica a un usuario controlador”, eso se sostiene en la no eficiencia operacional en tener un operador encargado de una región que puede tener interferencia de rutas que se inician en otras regiones que no son de su competencia, además de, no poder acompañar totalmente el desarrollar de una ruta, si esta de alguna manera se extienda a regiones externas a la que el usuario controlador tiene acceso, es decir, con el monitoreo por ruta el operador tiene la posibilidad de acompañar todo el itinerario de los vehículos que la están cumpliendo, recibiendo datos más concretos y permitiendo una acción más efectiva en la existencia de cualquier contratiempo en la operación.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**43. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Apéndice 1 – Proyecto de Contrato de Concesión del Componente Tecnológico – 1.2 Definiciones – Servicios Complementarios , en la **página 136**, se describe los servicios complementarios al sistema de recaudo, incluso

los que la URCI puede brindar, previendo que tales servicios serian de exclusividad del CONCEDENTE.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

**44. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

Es de conocimiento general, que existen una serie de servicios relacionados al sistema de recaudo, incluyendo una serie de funcionalidades adicionales que son aplicadas a las TISC, entre otras que podrán ser generadas en el curso de la concesión.

**Consulta**

Siendo el concesionario responsable por el componente tecnológico de manera general, al constituir el organigrama del personal de operaciones, puede este incluir un equipo de expertos en estos servicios, además de contratar consultores externos si sea el caso, sin que esto genere al concedente la necesidad de poseer toda una división involucrada en esta actividad, posibilitando que los recursos públicos que se aplicarían en esta división, sean direccionados a sectores de mayor importancia para la Municipalidad, como ejemplo, los servicios de salud y educación.

De acuerdo a lo indicado, se consulta respetablemente al Comité Especial, la posibilidad de modificación de la definición de exclusividad, no fijando la exclusividad del CONCEDENTE en los proyectos relacionados a servicios adicionales del Sistema, permitiendo la impulsión de tales servicios, por parte del concesionario, sin embargo, todos los proyectos relacionados a estos servicios deberán incluir una participación direccionada al CONCEDENTE, el cual se manifestará formalmente por su aprobación, previamente a la firma de los contratos correspondientes.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

#### **45. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Apéndice 1 – Proyecto de Contrato de Concesión del Componente Tecnológico – Etapa Pre-Operativa, **Página 139** de las Bases Integradas, están previstos los términos y condiciones del periodo comprendido entre la firma del contrato y la efectiva operación del sistema.

##### **Consulta**

Con la intención de iniciar la creación del **Fondo General**, el cual auxiliaría todos los operadores del SIT, una vez que, permitiría que los valores integrantes del fondo indicado, sean presentados a las entidades financieras, demostrando la viabilidad del proyecto, además de auxiliar los Operadores de Transporte que no posean escrituración contable y financiera, viabilizando las evaluaciones y aprobaciones de los financiamientos para la renovación de flota, incluso permitiendo la obtención de mejores tasas de interés, proporcionando una herramienta consistente en los avances de las renovaciones de flota indicadas en las bases de operación.

Por lo expuesto, se consulta respetablemente al comité, la posibilidad de adicionar en la etapa pre-operativa, las unidades de negocio de transporte, conformadas por los operadores de buses, los cuales irían adquirir los equipos de validación, del concesionario del componente tecnológico, a través de contratos de compra y venta no relacionados con la concesión en curso, los cuales, en coordinación con el Concedente, iniciarán el proceso de implementación del sistema de recaudo electrónico por rutas elegidas, quedando a cargo del concesionario implementar la cobertura de red de recarga compatible, posibilitando incluso, que el sistema se implemente de manera gradual, con la debida información al usuario, trayendo un periodo de transición menos traumático y conflictivo.

Iniciado el periodo de Operación Efectiva, el concesionario firmaría el compromiso de adquirir de los operadores los equipos de recaudo, respetando las depreciaciones correspondientes, incorporando estos a los bienes de la concesión.

##### **ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizará las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**46. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Apéndice 1 – Proyecto de Contrato de Concesión del Componente Tecnológico – Cláusula Octava: Obligaciones de el Concesionario – 8.1 Condiciones Generales de Prestación del Servicio e Inicio de Operaciones – En la **página 148**, Está previsto en los dispositivos de esta cláusula que el concesionario será responsable por el mantenimiento de los equipos de validación que estarán instalados en los vehículos de los Operadores de Transporte.

**Consulta**

Inicialmente, no todos los vehículos de la flota serán renovados, por lo tanto, los equipamientos serian implementados en buses que posean distintas características, con rutinas de mantenimiento no estandarizadas, lo que seguramente no garantizara que las redes de cableado y suministro eléctrico de los buses estén de acuerdo a lo indicado por el concesionario.

Razón por la cual, se consulta respetablemente al Comité Especial la posibilidad de inclusión en las bases, de ítem que prevea la responsabilidad de mantenimiento de los equipos a cargo del concesionario, sin embargo, responsabilice los Operadores de Transporte, por todos los daños que puedan sufrir los equipos instalados en los vehículos, decurrentes del mantenimiento no adecuado del suministro eléctrico de estos, razón por la cual, serian reemplazados de inmediato por el concesionario, con sus respectivos valores bloqueados en la distribución de los valores del **Fondo General**, de la cuenta corriente del operador en favor del concesionario.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**47. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Apéndice 1 – Proyecto de Contrato de Concesión del Componente Tecnológico – Cláusula Décimo Séptima: Causales de Caducidad de La Concesión y Revisión de los Bienes de la Concesión - 17.10.3 Cálculo y pago de la indemnización– **pagina 168**.

**Consulta**

De acuerdo a consultas previamente presentadas por otro postor, se consulta respetablemente al Comité Especial, en la busca de aclarar los conceptos utilizados en la configuración del cálculo de indemnización a ser pagada a favor del Concesionario en la causal de caducidad de la Concesión ocasionada por el Concedente, considerando los siguientes conceptos:

“- El valor de cualquier financiamiento existente a la fecha de caducidad o que haya sido contratado por el Concesionario con la finalidad de cumplir sus obligaciones bajo el presente Contrato de Concesión;

- Todos los gastos no recuperados de construcción, implementación e instalación;

- Cualquier costo de transferencia provocado por la terminación de la Concesión, no amortizado y no recuperado;

- Comisiones de ventas en las que haya incurrido o que hayan sido pagadas por el Concesionario;

- Cualquier penalidad de terminación anticipada pagada bajo el Contrato de Concesión;

- Todos los costos de liquidación en los que incurra el Concesionario, incluyendo, pero no limitándose a costos de despido de empleados, disposición de activos y cierre de oficinas;

- El valor en libros de todos los equipos, sistemas o licencias no transferidas al Concedente;

- Lucro cesante, gastos por compra de equipos o ejecución de servicios.”

#### **ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

#### **48. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Anexo 7 Del Contrato – De las Reglas de Operación, Supervisión, Control y de las Penalidades y Multas, en la **página 208**, está establecido, en su segundo párrafo procedimiento para la imposición de penalidades que es contradictorio con el procedimiento definido en el numeral 14.4 de la Cláusula Décimo Cuarta del Contrato.

#### **Consulta**

De lo expuesto, se consulta respetablemente al Comité Especial, la posibilidad de suprimir el segundo párrafo de la parte introductoria del Anexo 7 del Contrato de Concesión en la **página 208** de las Bases Integradas.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**49. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Anexo 7 Del Contrato- Capítulo III: De Las Penalidades y multas – en su parte introductoria, en la **página 212**, contradice las reglas de aplicación de penalidades establecidas en el numeral 14.4 de la Cláusula Décimo Cuarta del Contrato de Concesión.

**Consulta**

De lo expuesto, se consulta respetablemente al Comité Especial, la posibilidad de suprimir la parte introductoria del Capítulo III: “De las Penalidades y Multas” del Anexo 7 del Contrato de Concesión o que esta sea reemplazada por referencia al numeral 14.4 de la Cláusula Décimo Cuarta del Proyecto del Contrato de Concesión.

**ABSOLUCIÓN:**

Absuelto con Circular Nro. 018-2013-MPA-CELCT

**50. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Apéndice 1 – Proyecto de Contrato de Concesión del Componente Tecnológico – Capítulo III: De las Penalidades y Multas – 2. **PENALIDADES A CARGO DE EL CONCESIONARIO POR DEFICIENCIAS EN EL MANTENIMIENTO DE LOS EQUIPOS Y LA INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA DE RECAUDO** – en la **página 213** – 2.1 se prevé que el concesionario deberá ser penalizado en 500 pasajes por equipo que se encuentre “deteriorado por abolladuras, grafitis, rotura, rasguños o rayones”.

**Consulta**

No hay oposición en relación a la penalidad indicada, todavía, no está previsto cualquier plazo para que el concesionario pueda substituir el validador dañado,

aplicándose sumariamente la penalidad, solamente permitiendo el plazo de 24 horas para el reemplazo, solamente en la aplicación de la segunda penalidad. En la busca de no aplicarse una penalidad, sin la debida notificación al concesionario, con el establecimiento de plazo para la regularización de la penalidad, se consulta respetablemente al Comité Especial, la posibilidad de modificación del ítem 2.1, incluyendo disposición indicando que los operadores de transportes son corresponsables por los equipos que están instalados en sus buses, teniendo la obligación de cuidado con dichos equipos, no permitiendo actos de vandalismo en estos, además de la inclusión del plazo de 48 horas para el cambio del validador dañado, el cual deberá ser reportado al concesionario, por el Operador de Transporte, el cual deberá participar con el 50% (cincuenta por ciento) del valor de mantenimiento generado por tales actos de vandalismo.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**51. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

El Anexo 9 del Contrato – Especificaciones Técnicas de la Plataforma Tecnológica de la Unidad de Recaudo, Gestión y Control de Flota e Información al Usuario (URCI) – 11 Operación del Sistema – 11.9 Auditoría Externa – en la **página 310**, lo indicado en este ítem no guarda relación con el procedimiento de Auditoría Externa expresado en el numeral 2 del Capítulo II del Anexo 7 del Contrato de Concesión, generando incertitudes cuanto a cuál sería el procedimiento elegido por el Concedente en el Contrato de Concesión para este tema en particular.

**Consulta**

De lo expuesto, se consulta respetablemente al Comité Especial, la posibilidad de que el numeral 11.9 del Anexo 9 del Contrato sea correspondiente con el dispuesto en el Anexo 7 del Contrato – Capítulo II De la Supervisión y Control - numeral 2 Auditoria Externa y Control Interno, en la página 210.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

**52. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

El Anexo 10 del Contrato - 3 Procedimiento para la Reversión, en la **página 334** se establece las reglas del Procedimiento de Reversión por no ejecutar los cambios/adiciones de bienes objeto reversión, el Mantenimiento Preventivo; y el Mantenimiento Correctivo en el proceso de reversión.

Tales penalidades son aplicables solamente si la concesión se termine por causales no imputables al Concedente.

**Consulta**

Por lo expuesto, se consulta respetablemente al Comité Especial, la posibilidad de que se precise en el ítem indicado, que las penalidades contenidas en el no serán aplicables al Concesionario si la reversión es producto de una terminación del Contrato de Concesión por causales imputables al Concedente.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

**53. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

El Anexo 9 del Contrato – Especificaciones Técnicas de la Plataforma Tecnológica de la Unidad de Recaudo, Gestión y Control de Flota e Información al Usuario (URCI) numerales 6.2.3, 6.2.4 y 6.2.5 – en las **páginas 281 y 282**, están especificadas las funcionalidades de la red de comunicaciones que no permiten la utilización de las redes con tecnología GPRS o 3G, especialmente a lo que direcciona a tipos de comunicaciones por voz, la cual indicamos: Llamada de grupo (uno a varios), Llamada general (uno a todos), Llamadas de Emergencia, Capacidad de transmisión simultánea de voz y envío de datos, Identificación del usuario que está hablando en llamada de grupo, Prioridad de llamada

**Consulta**

De lo expuesto, para permitir el uso de redes comerciales tipo GPRS o 3G, se consulta al Comité Especial, la posibilidad de suprimir del Anexo 9 las siguientes funcionalidades: Llamada de grupo (uno a varios), Llamada general (uno a todos), Llamadas de Emergencia, Capacidad de transmisión simultánea

de voz y envío de datos, Identificación del usuario que está hablando en llamada de grupo, Prioridad de llamada, etc.

**ABSOLUCIÓN:**

Absuelto con Circular Nro. 018-2013-MPA-CELCT

**54. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

Debido a la complejidad del proceso, en lo cual se generan un volumen considerable de informaciones, las cuales deben ser revidadas constantemente por los postores, que por su vez pueden no tener todo su equipo alojado en la ciudad de Arequipa.

**Consulta.**

Buscados a través de esta, consultar respetablemente al Comité Especial, el análisis de la posibilidad de proporcionar a los Postores que cancelaron el derecho de participación, de tener acceso, en el portal web de la Municipalidad de Arequipa, a una zona virtual exclusiva de consulta a las informaciones relacionadas a los estudios y consultorías que basaron la confección de las bases de este proceso, posibilitando un acceso más rápido a los datos disponibles, trayendo condiciones más favorables y igualitarias a los portores provenientes de otros países.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

**55. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En Capítulo IV - Del Proceso de Selección, en el numeral 21.2.2, **página 33**, transcribimos el siguiente texto, que ponemos énfasis en señalar:

“El Postor deberá acreditar directamente, o en el caso de Consorcio a través de sus integrantes, un capital social suscrito y pagado mínimo de US\$ 8,000,000.00 (ocho millones y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América).”

**Consulta**

Siendo esta una oferta de importancia para la Municipalidad de Arequipa, se consulta al Comité Especial, la posibilidad de ajustar el monto indicado, una

vez que se considera el de capital suscrito requerido demasiado alto y puede perjudicar este proceso de Licitación, por disminuir la posible participación de otras empresas interesadas, pero cuya comprobación de capital sea más bajo que lo solicitado en dicho numeral.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

56. **CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En el Apéndice 1 – Proyecto de Contrato de Concesión del Componente Tecnológico – 8 CLÁUSULA OCTAVA: OBLIGACIONES DE EL COSESIONARIO – **Página 153** – 8.25.1 el CONCEDENTE prevé que el CONCESIONARIO deberá proveer un número de 1.000.000 (un millón) de TISC para el inicio de la operación del sistema de transporte, sin ningún costo.

**Consulta**

Siendo este un grande volumen de tarjetas, se consulta respetablemente al Comité Especial, la posibilidad de reducción de este monto, por el correspondiente a 50 %, considerando un lote de 500.000 (quinientas mil) TISC para el inicio del registro de los primeros usuarios, hasta que se reciban los primeros pagos de los ingresos, de derecho del concesionario, para disponer nuevamente al CONCEDENTE un nuevo lote de 500.000 (quinientas mil) TISC o más, una vez que el concesionario solamente tiene derecho de recibir los fondos a partir de la tarjeta de 1.000.001 (un millón y un), como se encuentra en el numeral 2.3.2 - Especificaciones Funcionales de las Tarjetas Inteligentes Sin Contacto TISC, **página 227**, de la licitación.

**ABSOLUCIÓN:**

El Comité evaluará y realizara las modificaciones necesarias en la integración de bases de licitación.

57. **CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En Anexo 9 del Contrato – Especificaciones Técnicas de la Plataforma Tecnológica de la Unidad de Recaudo, Gestión y Control de Flota e Información al Usuario (URCI) - en numeral 2.3 – Medios de Pago del Sistema

de Recaudo **página 224**, se dispone que “No se permitirá el acceso a bordo de los buses, terminales o estaciones pagando en efectivo”.

### **Consulta**

En este caso, se consulta respetablemente al Comité Especial, para que no acontezcan pérdidas de demanda de pasajeros transportados en la utilización del sistema, la posibilidad de, en la fase de implementación, el usuario hacer el pago a bordo, en efectivo, cuando este ya le tenga utilizado el “viaje de crédito”, no se tenga aun recargada su TISC, o hasta mismo, se la tenga perdido u olvidado.

Hacemos esta sugerencia creyendo que se el usuario, siendo usado todas sus posibilidades de pago en transporte con la TISC y sin poder hacer su pago en el sistema con efectivo, lógicamente encontrará otras maneras de transporte que generarán conflicto con la filosofía del sistema SIT, que perderá la fidelidad y la confianza del usuario.

Sin embargo, se debe considerar la posibilidad de pago en efectivo o la adopción de otros medios tecnológicos de cobro de a bordo, hasta se construya la cultura del uso y de la importancia de la TISC para el usuario, que poco a poco, tendrá el hábito cultural del uso de su tarjeta, por tener confianza en el sistema de transporte. Es importante pensar en la sustentabilidad del sistema de transporte de la Municipalidad, garantizando el acceso de todas las personas, principalmente aquellos que no tengan una tarjeta.

### **ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

### **58. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En Anexo 3 De las Bases de Licitación – Términos de Referencia – Descripción General, literal **g**, en la **página 50**, se consulta al Comité Especial, que este confirme si los 103 buses de 10 metros son para 80 pasajeros o deben ser de una longitud mayor? Solicitamos, la gentileza que sea aclarada cuántas puertas tienen cada modelo de unidad informada para la utilización en el SIT.

### **ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

**59. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

El Anexo 9 del Contrato – Especificaciones Técnicas de la Plataforma Tecnológica de la Unidad de Recaudo, Gestión y Control de Flota e Información al Usuario (URCI) - Sección 8 – Resumen de Equipos y Componentes Mínimos que debe Suministrar el Concesionario para la Implementación de la Plataforma Tecnológica de los Sistemas de Recaudo, Gestión y Control de Flota y Sistema de Información al Usuario – *Tabla Equipos en terminal Uno (1) – ítem 3 – Puerta especial para personas de Capacidades Diferentes 4* – en la **página 290**, se consulta al respetable Comité Especial, que este provea las informaciones de los flujos de pasajeros con discapacidades, para que se pueda evaluar correctamente este ítem en el modelo financiero.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.

**60. CONSULTA Y/U OBSERVACION:**

En la Observación 26 y la Observación 9 de la primera y segunda ronda de consultas, un postor solicitó indicar por cada modelo de bus, el número de puertas y anchos de estas, pero estas observaciones se refieren al Anexo de la licitación de Servicio de Transporte que todavía se encuentra curso. Les fue informado que se trata de dos procesos de Licitación separados y por lógica comprendemos que las informaciones deberían estar contenidas en las bases de cada uno de los distintos procesos.

Sin embargo, se consulta al Comité especial que nos confirmen si los buses articulados de 18m poseen 3 puertas, si los buses de 10,5 metros para 80 pasajeros poseen 2 puertas, si los buses de 10,5 m para 60 pasajeros poseen una puerta y, si los buses de 7,5 m para 42 pasajeros poseen también una puerta. Se aprovecha para que se requiera, para los buses con solamente una puerta, que no se instalen torniquetes.

**ABSOLUCIÓN:**

El postor debe ceñirse a las bases de licitación.