

Estructuración Técnica Legal y Financiera del Sistema de
Bicicleta Pública del Gran Santo Domingo



INFORME 4
Borrador de pliegos de licitación y recomendaciones
para la selección
Enero 2023



INDICE

1	INTRODUCCIÓN	4
2	RECOMENDACIONES PARA LA SELECCIÓN DEL OPERADOR Y/O PROVEEDOR DEL SBP	5
3	ENTREGA DE BORRADOR DE PLIEGOS DE LICITACIÓN Y CONTRATO DEL SISTEMA	6
	3.1. DOCUMENTO BASE PARA LA ELABORACIÓN DE LOS PLIEGOS DE CONDICIONES PARA LA CONCESIÓN DE OPERACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS DEL GRAN SANTO DOMINGO	6
	3.1.1. Generalidades del pliego	6
	3.1.1.1 Objeto del contrato	6
	3.1.1.2 Procedimiento de selección	6
	3.1.1.3 Alcance del contrato	6
	Zona de implementación – FASE INICIAL	6
	Expansión del SBP	9
	Alcances de la concesión	10
	A. Diseño, suministro e instalación de un sistema de bicicletas públicas compuesto por los siguientes elementos en las cantidades mínimas señaladas a continuación:	10
	B. Diseño e instalación de estaciones automáticas siguiendo los lineamientos y parámetros establecidos en el anexo técnico del presente pliego de condiciones y previa autorización otorgada por las autoridades municipales competentes, para lo cual se deberán:	11
	C. Garantizar la prestación del servicio de alquiler de bicicletas públicas en condiciones de accesibilidad, calidad y eficiencia, de acuerdo con los lineamientos establecidos en los anexos del presente pliegos de condiciones, para lo cual el proponente deberá presentar una propuesta técnica de operación que contenga, como mínimo:	11
	3.1.1.4 Obligaciones del contratista	12
	3.1.1.5 Plazo estimado	13
	3.1.2. Elementos para elaborar el capítulo de evaluación y validación de las ofertas	14
	3.1.2.1 Forma de las proposiciones	14
	3.1.2.2 Sobre nº 1: Documentación administrativa	14
	Elegibilidad legal y administrativa	15
	Elegibilidad técnica	15
	Experiencia del proponente	15
	Situación financiera	15
	3.1.2.1 Sobre nº 2: Propuesta técnica	16
	3.1.2.1 Sobre nº 3: Oferta económica	17

3.1.2.2	Evaluación de las propuestas	17
3.1.2.3	Criterios de puntuación propuestos	17
A.	Calidad de la propuesta técnica	17
B.	Oferta económica	18
3.1.3.	Elementos para elaborar el anexo técnico del pliego de condiciones	18
3.1.3.1	Características técnicas del sistema	18
A.	Características que deben cumplir las bicicletas	18
B.	Características que deben cumplir las estaciones	21
C.	Características que deben cumplir la tecnología digital	24
3.1.3.2	Condiciones de la operación	26
A.	Relación con el usuario	26
B.	Mantenimiento y limpieza de estaciones y bicicletas	26
C.	Centro de control y operaciones	26
D.	Atención al usuario	26
E.	Otras condiciones	27
3.1.3.3	Esquema de tarifas	27
3.1.3.1	Comunicación y marca	28
3.2.	PROPUESTA DE CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA OPERACIÓN DEL SISTEMA.....	29

INDICE TABLAS

Tabla 1: Propuesta preliminar de estaciones para la Fase 1.....9

INDICE FIGURAS

Figura 1: Zona de implementación – Fase inicial.....7

Figura 2: Ubicación de estaciones y esquema de ciclovías sugeridas en Prueba Piloto7

Figura 3:Detalle de estaciones propuestas como base para Prueba Piloto con Buffer a 500m8

Figura 4:Área potencial de crecimiento..... 10

Figura 5: Etapas de la concesión 14



1 INTRODUCCIÓN

El presente informe se desarrolla en dentro de la consultoría contratada por INTRANS del Proyecto 3.2 – Estructuración Técnica Legal y Financiera del Sistema de Bicicleta Pública del Gran Santo Domingo – República Dominicana. Contrato CT-002-2022 como parte del proceso de implementación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) con la financiación de la Unión Europea y el acompañamiento de la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD).

Se plantea como objetivo del servicio estructurar técnica, legal y financieramente el sistema de bicicleta publica del Gran Santo Domingo. Con los siguientes objetivos específicos:

1. Realizar estudios de estructuración técnica, legal y financiera de un sistema de bicicleta pública para el Gran Santo Domingo.
2. Identificar un modelo de negocio para el sistema incluyendo el dimensionamiento de fuentes de financiamiento.
3. Elaborar un borrador de contrato y términos de referencia para la implementación del sistema en conjunto con la administración municipal.
4. Desarrollar un plan de desarrollo de capacidades a nivel municipal en cuanto a la implementación y gestión de un sistema de bicicletas públicas.
5. Definir e implementar un plan de información a los actores públicos y privados interesados en el proyecto
6. Evaluar el impacto ambiental y social del proyecto.

El Informe 4 es el producto final que conjuga los estudios realizados con el objetivo de facilitar la implementación del Sistema de Bicicleta Pública a partir de la experiencia en la implementación en otras ciudades y del conocimiento de las normativas aplicables en Santo Domingo. Por lo cual, su contenido es:

- Recomendaciones para la selección del operador y/o proveedor del SBP
- Borrador de pliegos de licitación y contratación del sistema
- Matriz de riesgos para el proyecto de implementación y operación del Sistema de Bicicletas Públicas del Gran Santo Domingo

La Matriz de riesgos se adjunta como Anexo al presente informe.

2 RECOMENDACIONES PARA LA SELECCIÓN DEL OPERADOR Y/O PROVEEDOR DEL SBP

A continuación, se realizan una serie de recomendaciones a ser tenidas en cuenta en el momento de seleccionar a aquellas potenciales empresas proveedoras de tecnología y de operación del sistema:

- Debe considerarse que entre la licitación del sistema y la elaboración del presente estudio transcurrirá un lapso de tiempo por lo que será importante revisar cuáles son las licitaciones vigentes o planificadas en materia de Sistemas de Bicicletas Públicas a nivel global, pero con especial énfasis a nivel regional. Tal como surge del Estudio de Mercado, existe un número aún reducido de oferentes, ninguno de ellos dominante en el mercado. Los oferentes tienen recursos humanos y planificaciones financieras limitadas por lo que se da una “competencia” entre sistemas que se encuentren en proceso de licitación o contratación. Es decir, cada oferente estudiará en cada momento donde concentrar los esfuerzos y la atención evaluando entre otros factores el tamaño, la seguridad jurídica y posible rentabilidad financiera.
- Conocer las experiencias de cada operador de primera mano es una estrategia fácil de implementar y que permite identificar fortalezas o debilidades en los diferentes actores. Es por eso que es recomendable solicitar previo a la adjudicación, una visita a la planta de fabricación y a una base operativa de uno de los sistemas operados por los oferentes, ya que de esta manera se podrá realizar una evaluación más eficiente y efectiva.
- Asimismo, se recomienda también hacer un relevamiento de referencias con la contraparte de los sistemas de bicicletas públicas que los oferentes exponen como acreditación de experiencia. Existe buena colaboración entre diferentes gobiernos locales que trabajan la temática por lo que un acercamiento previo a la toma de decisiones, que permita evaluar antecedentes, es una opción viable.
- Por último, se recomienda tener acompañamiento de un profesional externo experimentado en la implementación y operación de Sistemas de Bicicletas Públicas y con conocimiento de las vicisitudes del mercado actual. Este acompañamiento se propone realizar en el proceso licitatorio, así como en el proceso de creación del área técnica en INTRANT que gestionará el contrato y en el inicio de la implementación.

Siendo el primer sistema de estas características en República Dominicana, será de gran colaboración contar con el apoyo de un profesional que haya transcurrido este proceso. Con el objetivo de fortalecer los equipos locales, detectar posibles vicios, identificar puntos claves a evaluar, facilitar el vínculo con otras ciudades para conocer a los operadores identificando los puntos positivos y negativos que puede ofrecer, colaborar en la elaboración de estrategias para disminuir fallos en la implementación y operación, entre otras.

3 ENTREGA DE BORRADOR DE PLIEGOS DE LICITACIÓN Y CONTRATO DEL SISTEMA

3.1. DOCUMENTO BASE PARA LA ELABORACIÓN DE LOS PLIEGOS DE CONDICIONES PARA LA CONCESIÓN DE OPERACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS DEL GRAN SANTO DOMINGO

3.1.1. Generalidades del pliego

3.1.1.1 Objeto del contrato

El presente proceso tiene por objeto otorgar en concesión el Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) del Gran Santo Domingo para que, por su cuenta y riesgo, el CONCESIONARIO implemente y opere un servicio de transporte individual en bicicleta compuesto por una red de estaciones automáticas, una flota de bicicletas de uso público y un sistema de gestión, información y acceso al servicio por medios tecnológicos. Funcionará como un servicio en virtud del cual un usuario se registra y paga una tarifa determinada por el CONCESIONARIO y este le otorga el uso de la bicicleta de manera temporal con la obligación de conservarla y restituirla al finalizar el periodo pactado en el contrato de uso.

3.1.1.2 Procedimiento de selección

De acuerdo con lo establecido en el artículo 47 de la Ley 340-06 el procedimiento de selección aplicable será la licitación pública internacional.

3.1.1.3 Alcance del contrato

Con la finalidad de que los Oferentes interesados en participar del presente proceso de Licitación Pública internacional puedan presentar Propuestas que satisfagan las necesidades requeridas para el desarrollo del proyecto en cuestión, el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre - INTRAN, detalla a continuación el Alcance mínimo requerido para su ejecución.

Zona de implementación – FASE INICIAL

El sistema deberá tener un crecimiento que acompañe el desarrollo de la infraestructura ciclista. Como fase inicial se define un área mínima de operación de 16 km² en la que deberán instalarse el número mínimo de estaciones establecidas en el artículo 16 del presente contrato y que se encuentra delimitada de la siguiente manera: al oeste limita con la Av. Winston Churchill / Jiménez Moya. Al sur la Av. George Washington en el DN y la Av. Estados Unidos en Santo Domingo Este. Al este tiene como el límite el borde del Parque Mirador del Este y como límites norte se propone como primer límite la Av. México, y Kennedy.

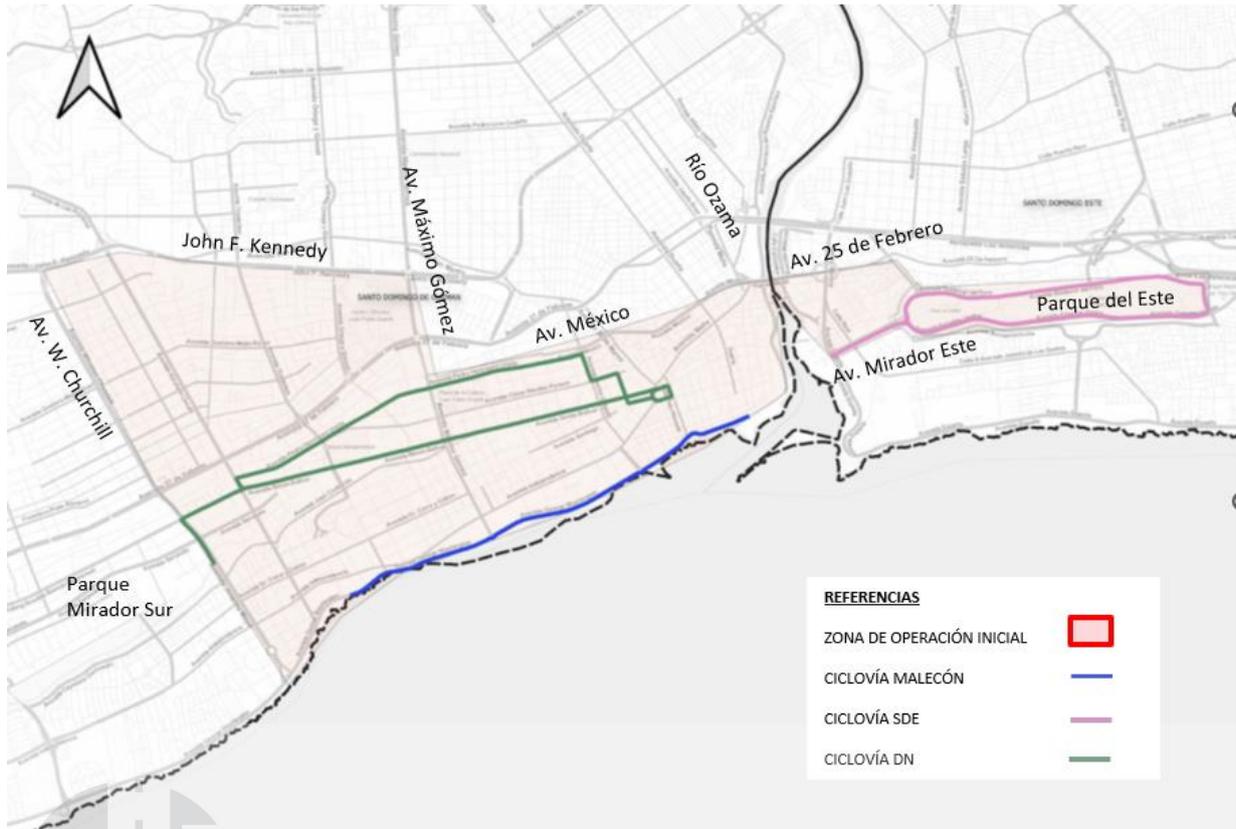


Figura 1: Zona de implementación – Fase inicial

Como información no vinculante se presenta una propuesta preliminar de ubicación de estaciones para esta fase. Como premisa se intentó localizar estaciones sobre las ciclovías actuales o propuestas salvo en la Zona Colonial que se encuentra con tráfico calmado y podrían colocarse por fuera de la red principal. La mayoría de los atractores que determinan la ubicación de las estaciones se ubican sobre vías primarias.



Figura 2: Ubicación de estaciones y esquema de ciclovías sugeridas en Prueba Piloto

La cobertura a 500 metros de cada estación es la siguiente:

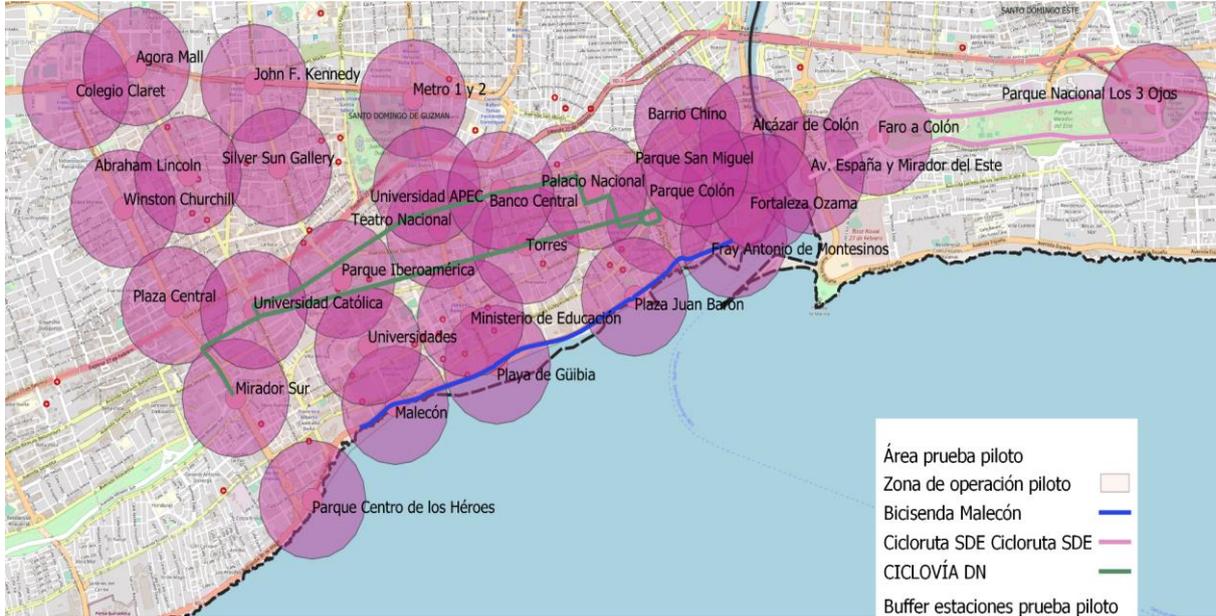


Figura 3:Detalle de estaciones propuestas como base para Prueba Piloto con Buffer a 500m

Las ubicaciones y nombres (no vinculante) de las 32 estaciones propuestas son:

Ubicación (Coordenadas)	Nombre de la Estación
Point (-69.94134436420252143 18.47202534457170131)	Winston Churchill
Point (-69.91850862362925056 18.46044732623808926)	Universidades
Point (-69.9291855755198668 18.46351568803977017)	Universidad Católica
Point (-69.91301498479020893 18.473912225062179)	Universidad APEC
Point (-69.90375257012333066 18.46901181945531789)	Torres
Point (-69.91186466068674576 18.47030795929030234)	Teatro Nacional
Point (-69.92687994215958724 18.47549999636003903)	Silver Sun Gallery
Point (-69.89360030560830239 18.46462613091758698)	Plaza Juan Barón
Point (-69.93656858742595261 18.46387461907103145)	Plaza Central
Point (-69.90646200089382489 18.45891563791387924)	Playa de Güibia
Point (-69.88799574711038076 18.47549251863018682)	Parque San Miguel
Point (-69.84496981785694913 18.4809279165015532)	Parque Nacional Los 3 Ojos
Point (-69.89130214997784663 18.47155549388147833)	Parque Independencia
Point (-69.92096986233752887 18.46608978841107884)	Parque Iberoamérica
Point (-69.88427806910296169 18.47356201804906917)	Parque Colón
Point (-69.92371686244696605 18.44755198116843076)	Parque Centro de los Héroes
Point (-69.89745382904075655 18.47355952547247426)	Palacio Nacional
Point (-69.93087928132342768 18.45611522809735661)	Mirador Sur
Point (-69.90891588648078425 18.4628426236086689)	Ministerio de Educación
Point (-69.91430766539578201 18.48127567849888564)	Metro 1 y 2
Point (-69.91597321463122228 18.455508652091833)	Malecón
Point (-69.92913572398772715 18.48255648073081758)	John F. Kennedy

Ubicación (Coordenadas)	Nombre de la Estación
Point (-69.88435515860089708 18.46948338885069418)	Fray Antonio de Montesinos
Point (-69.88154371256649711 18.47334267130778329)	Fortaleza Ozama
Point (-69.87084058862153313 18.47810349262468321)	Faro a Colón
Point (-69.94576940058577463 18.48197373957549416)	Colegio Claret
Point (-69.88868494454182212 18.47921767436741547)	Barrio Chino
Point (-69.90612176418717638 18.47353833857131633)	Banco Central
Point (-69.87713573746636087 18.47489336219448575)	Av. España y Mirador del Este
Point (-69.88258560958770715 18.47828794329351254)	Alcázar de Colón
Point (-69.94015291258497768 18.48399220485572414)	Agora Mall
Point (-69.93532728427635448 18.47487435963202174)	Abraham Lincoln

Tabla 1: Propuesta preliminar de estaciones para la Fase 1

Expansión del SBP

Luego de un año de operación el SBP deberá expandirse si y solo si la infraestructura ciclista se incrementa fuera del área operativa de ese momento y con continuidad con dicha área. Se considera necesaria la infraestructura ciclista para desarrollar la movilidad ciclista por lo que el SBP debe ir coordinado con INTRANS para conocer los planes de expansión con los plazos de ejecución. Una vez desarrollado un nuevo tramo de infraestructura ciclista, el CONCESIONARIO deberá proponer la expansión del sistema, sujeto a la aprobación de INTRANS, ubicando estaciones en la zona de influencia considerando para su ubicación los siguientes criterios:

- Atractores de viajes
- Integración con el sistema de transporte público
- Generadores de viajes

INTRANS puede exigir la incorporación de estaciones siempre y cuando se encuentren a no más de 500m de la infraestructura ciclista y que la densidad sea no menor a 3 estaciones por km².

A partir de la fecha de inauguración de una nueva infraestructura el CONCESIONARIO dispone de un plazo máximo de 1 mes para implementar las estaciones del área de influencia. Siendo obligación de INTRANS avisar formalmente no menos de 6 meses antes los plazos para el inicio de operación de nueva infraestructura.

A modo informativo en los estudios previos se identifica un área potencial de crecimiento considerando atractores de viaje, densidad de población y el sistema de transporte. Esta zona potencial tiene una superficie de 134 km², 1.850.000 habitantes y se estima que demandará un sistema de 400 estaciones y 4000 bicicletas.

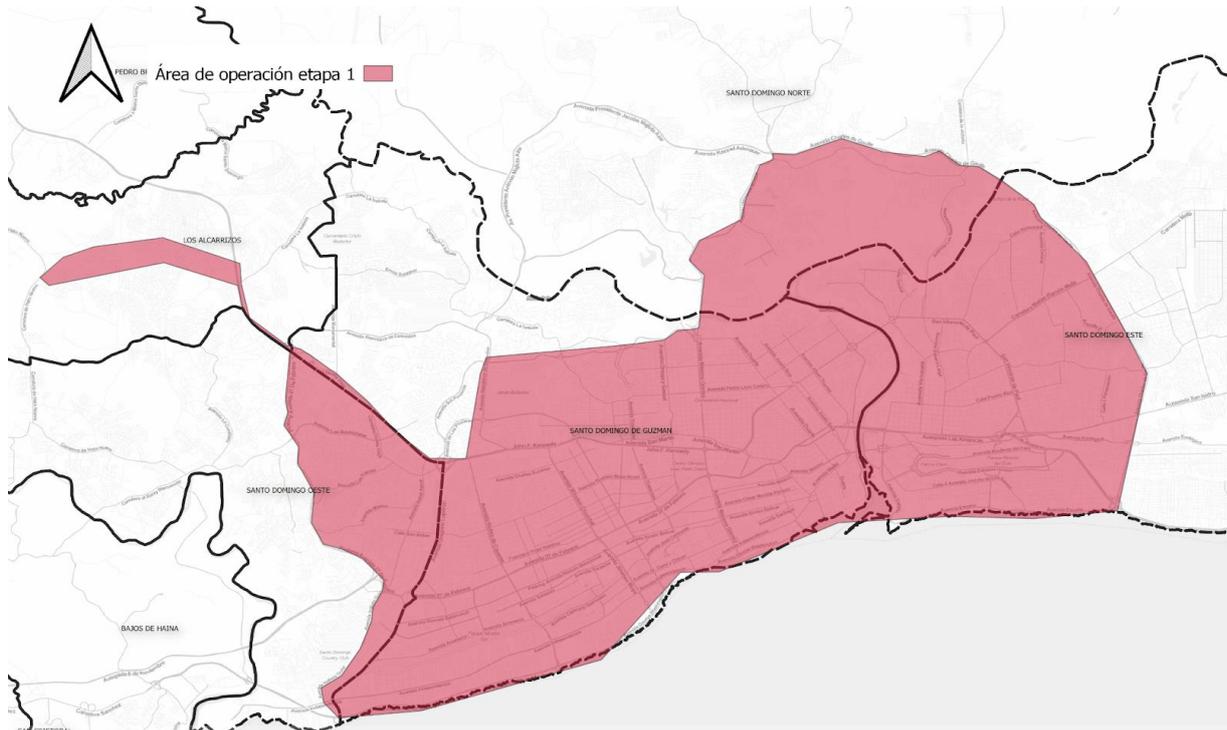


Figura 4: Área potencial de crecimiento

Alcanzar esta cobertura dependerá del desarrollo de infraestructura que garantice una movilidad ciclista segura y confortable. Por lo cual el CONCESIONARIO deberá expandir el SBP desde la situación inicial y su expansión tendencial hacia este escenario potencial.

Alcances de la concesión

A. Diseño, suministro e instalación de un sistema de bicicletas públicas compuesto por los siguientes elementos en las cantidades mínimas señaladas a continuación:

FASE INICIAL:

- Treinta y dos (32) estaciones automáticas que cumplan con las funcionalidades y especificaciones técnicas contempladas en el anexo técnico del presente pliego de condiciones.
- Trescientas veinte (320) bicicletas, de las cuales al menos noventa y seis (96) deberán ser de pedaleo asistido. Ambas tipologías deberán cumplir con las funcionalidades y especificaciones técnicas contempladas en el anexo técnico del presente pliego de condiciones.
- Infraestructura de tecnología digital compuesta por sistema integral de operaciones (SIO), una aplicación web y página web que cumplan con las características y funcionalidades contempladas en el anexo técnico del presente contrato.
- Un método de pago y acceso al sistema que permita el pago electrónico y la integración con los medios de pago del sistema de transporte de la ciudad.

Estos valores se corresponden con la operación inicial, deberán incrementarse proporcionalmente a medida que el sistema crece acompañando el crecimiento de la infraestructura ciclista.

B. *Diseño e instalación de estaciones automáticas siguiendo los lineamientos y parámetros establecidos en el anexo técnico del presente pliego de condiciones y previa autorización otorgada por las autoridades municipales competentes, para lo cual se deberán:*

- Realizar los trámites necesarios para la obtención de permisos y/o licencias que se requieran para la instalación de estaciones y la implementación del proyecto objeto de la presente concesión.
- Elaborar los diseños, obtener las aprobaciones y realizar instalaciones requeridas para garantizar el suministro eléctrico a las estaciones del sistema cuando haya lugar a ello de acuerdo con las especificaciones de la tecnología a implementar.
- Realizar las adecuaciones y obras civiles para la instalación de las estaciones cuando ellas se requieran de conformidad con la tecnología a implementar.
- Instalar y poner en funcionamiento las estaciones del sistema de acuerdo con la microlocalización aprobada por el INTRANT y las autoridades municipales competentes.

C. *Garantizar la prestación del servicio de alquiler de bicicletas públicas en condiciones de accesibilidad, calidad y eficiencia, de acuerdo con los lineamientos establecidos en los anexos del presente pliegos de condiciones, para lo cual el proponente deberá presentar una propuesta técnica de operación que contenga, como mínimo:*

- Propuesta técnica de operación que permita garantizar la disponibilidad y funcionamiento de los elementos que conforman el sistema de bicicletas públicas de acuerdo con las cantidades, especificaciones y funcionalidades establecidas en los anexos técnicos del presente pliegos de condiciones.
- Protocolo del proceso de gestión de usuarios que se implementará y que permitirá a los usuarios darse de alta y baja en el servicio, modificar sus datos y adquirir y/o renovar su inscripción.
- Política de mantenimiento que garantice las condiciones óptimas de funcionamiento, seguridad y limpieza todos los elementos del sistema de bicicletas públicas y presente el protocolo de mantenimiento preventivo, correctivo y predictivo de los elementos que conforman el sistema de manera que se garantice su calidad, idoneidad y seguridad, de acuerdo con los lineamientos básicos establecidos en los anexos del presente pliego de condiciones.
- Una propuesta técnica de balanceo y abastecimiento de estaciones y bicicletas de manera que se garantice la disponibilidad y calidad del servicio prestado.
- Adecuación de los centros de mantenimiento y control de operaciones necesarios para el adecuado funcionamiento del sistema.

3.1.1.4 Obligaciones del contratista

Durante la etapa preoperativa el contratista tendrá las siguientes obligaciones:

- Identificar y presentar para aprobación de la ENTIDAD CONTRATANTE y los ayuntamientos los puntos precisos de ubicación de las estaciones de acuerdo con los criterios de localización y microlocalización de estaciones establecidas en el Anexo técnico del presente contrato.
- Realizar los trámites necesarios para la obtención de permisos y/o licencias que se requieran para la instalación de estaciones y la implementación del proyecto objeto de la presente concesión.
- Elaborar los diseños, obtener las aprobaciones y realizar instalaciones requeridas para garantizar el suministro eléctrico a las estaciones del sistema cuando haya lugar a ello de acuerdo con las especificaciones de la tecnología a implementar.
- Realizar las adecuaciones y obras civiles para la instalación de las estaciones cuando ellas se requieran de conformidad con la tecnología a implementar.
- Instalar y poner en marcha las estaciones del sistema de acuerdo con la microlocalización aprobada por la ENTIDAD CONTRATANTE y los ayuntamientos.
- Realizar procesos de información, inducción y capacitación al personal designado por la ENTIDAD CONTRATANTE sobre la tecnología a implementar, el funcionamiento de las estaciones y los procesos requeridos para la adecuada instalación y funcionamiento del sistema.
- El CONCESIONARIO deberá elaborar y presentar ante la ENTIDAD CONTRATANTE el proyecto del contrato y términos de uso del sistema. El CONCESIONARIO emprender las acciones de promoción y divulgación del sistema para garantizar la registro fácil y accesible de los usuarios antes de iniciar la etapa de operación.

Durante la etapa operativa el contratista tendrá las siguientes obligaciones:

- Garantizar la prestación del servicio de alquiler de bicicletas públicas en condiciones de accesibilidad, calidad y eficiencia, de acuerdo con los lineamientos establecidos en los anexos del presente contrato.
- Garantizar la disponibilidad y funcionamiento de los elementos que conforman el sistema de bicicletas públicas de acuerdo con las cantidades, especificaciones y funcionalidades establecidas en los anexos técnicos y operacionales del presente contrato, así como en las fichas técnicas presentadas por el CONCESIONARIO con ocasión del proceso de selección.
- Mantener en condiciones óptimas de funcionamiento, seguridad y limpieza todos los elementos del sistema de bicicletas públicas.
- Realizar el mantenimiento preventivo, correctivo y predictivo de los elementos que conforman el sistema de manera que se garantice su calidad, idoneidad y seguridad, de acuerdo con los lineamientos básicos establecidos en los anexos del presente contrato y la propuesta técnica presentada por el CONCESIONARIO con ocasión del presente proceso de selección.
- Realizar las actividades de balanceo y abastecimiento de estaciones y bicicletas de manera que se garantice la disponibilidad y calidad del servicio prestado, de acuerdo con los lineamientos

básicos establecidos en el contrato y en la propuesta técnica presentada por el CONCESIONARIO con ocasión del presente proceso de selección.

- Adecuar y tener a disposición los centros de mantenimiento y control de operaciones necesarios para el adecuado funcionamiento del sistema.
- Desarrollar las actividades que comprende el proceso de gestión de usuarios de acuerdo con los lineamientos básicos establecidos en el presente contrato y en la propuesta técnica presentada por el CONCESIONARIO con ocasión del presente proceso de selección.
- Desarrollar todas las actividades de promoción, divulgación, comunicaciones y gestión social del sistema de bicicletas públicas que sean necesarios para el correcto funcionamiento del sistema.
- Permitir a la ENTIDAD CONTRATANTE el acceso a los sistemas de información del sistema de bicicletas públicas que permitan una mejor supervisión del servicio y planeación de la movilidad de la ciudad.
- Suministrar y permitir a la ENTIDAD CONTRATANTE el acceso a toda la información relacionada con la operación del sistema de bicicletas públicas o con cualquier aspecto relacionado con la ejecución del contrato, en los tiempos y condiciones establecidos por la ENTIDAD CONTRATANTE.
- Entregar los informes de operación de acuerdo con el contenido, forma y periodicidad establecidos en los anexos del presente contrato.

3.1.1.5 Plazo estimado

La concesión del servicio se desarrollará en tres etapas:

- etapa preoperativa: que tendrá una duración máxima de seis (6) meses contados desde la suscripción del contrato. En esta etapa se debe instalar la FASE inicial debiendo estar operativas al final de la etapa las 32 estaciones y las 320 bicicletas correspondientes.
- etapa operativa FASE INICIAL: que tendrá una duración de un (1) año, contados a partir de la puesta en marcha del sistema y correspondiente lanzamiento. Se define como el inicio de la operación del sistema con las 32 estaciones y las 320 bicicletas.
- etapa operativa EXPANSIÓN: a partir de finalizado el año 1 de operación el SBP se deberá expandir siguiendo el crecimiento de la infraestructura ciclista. Esto se realizará con una duración de 4 años. El último año de esta etapa se operará, pero no se incrementará el SBP excepto que las partes acuerden la extensión del contrato.



(*) EXCEPTO ACUERDO ENTRE LAS PARTES

Figura 5: Etapas de la concesión

Al finalizar los 5 años de operación el contrato podrá ser extendido por un periodo de igual duración en que caso de que las partes así lo acuerden.

3.1.2. Elementos para elaborar el capítulo de evaluación y validación de las ofertas

3.1.2.1 Forma de las proposiciones

Las proposiciones deberán presentarse en tres sobres cerrados, independientes e individualizados, en cuya parte exterior constatará claramente los datos de la licitación, objeto, nombre o denominación del oferente:

- Sobre 1: Documentación Administrativa
- Sobre 2: Propuesta técnica
- Sobre 3: Propuesta económica

3.1.2.2 Sobre nº 1: Documentación administrativa

El oferente deberá presentar una descripción de la o las empresas que componen la propuesta con la documentación respaldatoria para cumplir los siguientes requerimientos de elegibilidad.

Elegibilidad legal y administrativa

- Que el Oferente haya presentado de manera correcta toda la documentación requerida en el pliego de condiciones generales.
- Que el Proponente está legalmente autorizado para realizar sus actividades comerciales en el país y el Rubro presentado en su RPE coincide con el objeto contractual de este proceso Licitatorio.

Elegibilidad técnica

- Que la planeación integral propuesta por el Oferente/Proponente para la implementación y operación del SBP sea congruente con las características, complejidad y magnitud de los mismos.
- Que la empresa cuente con la experiencia requerida en la operación de sistemas de bicicletas públicas.

Experiencia del proponente

El Oferente/Proponente deberá acreditar la siguiente experiencia mínima:

- Experiencia en el suministro de estaciones, bicicletas y tecnología digital para al menos dos (2) sistemas de bicicletas públicas de más de 20 estaciones ubicadas en espacio público que se encuentren actualmente en operación.
- Experiencia en la operación de al menos dos (2) sistemas de bicicletas públicas de pago con más de 20 estaciones ubicadas en espacio público y que haya estado en funcionamiento por tiempo igual o superior a dieciocho (18) meses.
- Experiencia en explotación comercial de publicidad exterior visual en mobiliario urbano de cualquier naturaleza, la cual se acreditará con la presentación del contrato que permite la explotación de publicidad en el espacio público.

La experiencia en suministro y operación de sistemas de bicicletas públicas deberá ser acreditada mediante la presentación del contrato celebrado, si hay lugar a él con ocasión del modelo de negocio, junto con una certificación de la autoridad local competente en movilidad y/o espacio público que indique la ciudad, nombre del sistema, cantidad de estaciones en operación, dimensión de la zona de implementación, características técnicas básicas de las estaciones, bicicletas y tecnología digital y fecha de inicio de la operación del sistema. La autoridad competente deberá certificar que el sistema se encuentra actualmente en operación.

Situación financiera

Que el oferente cuente con la capacidad de inversión necesaria para la ejecución del objeto de este proceso licitatorio. El Oferente deberá presentar los Estados Financieros de los tres (03) últimos ejercicios contables consecutivos. Obligatoriamente estarán firmados por un Contador Público autorizado, siendo causal de exclusión la no presentación de alguno de los mismos o la falta de certificación. Sobre el último

balance, se aplicarán para su análisis los siguientes indicadores: (los otros balances serán analizados para evaluar tendencias).

- Índice de solvencia = $\text{ACTIVO TOTAL} / \text{PASIVO TOTAL}$
Límite establecido: Mayor XXX
- Índice de liquidez corriente = $\text{ACTIVO CORRIENTE} / \text{PASIVO CORRIENTE}$
Límite establecido: Mayor XXX
- Índice de endeudamiento = $\text{PASIVO TOTAL} / \text{PATRIMONIO NETO}$
Límite establecido: Menor XXX

En caso de no cumplir alguna, no será objeto de calificación en este criterio. Las propuestas deberán contener la documentación necesaria, suficiente y fehaciente para demostrar los siguientes aspectos, los cuales serán evaluados bajo la modalidad de “PUNTUACIÓN”.

3.1.2.1 Sobre nº 2: Propuesta técnica

Se deberá presentar una descripción o memoria detallada del servicio a prestar que incluya al menos lo siguiente y considerando lo expresado en el apartado **3.1.3.1 Características técnicas del sistema**:

- Análisis de la situación actual de la movilidad ciclista
- Descripción del equipo de trabajo
Se debe nominar y presentar el curriculum vitae del director técnico del proyecto que debe acreditar experiencia en al menos 2 (dos) SBP con un mínimo de 3 (tres) años de experiencia en gestión de SBP o experiencia en 1 (un) SBP con un mínimo de 5 (cinco) años de experiencia en gestión de SBP.
- Descripción detallada de las bicicletas, estaciones y todos los elementos físicos componentes del sistema
- Descripción de las instalaciones y equipos a utilizar
- Descripción del software a utilizar
- Propuesta de implementación. Fase Inicial y fase de expansión
- Propuesta de operación
- Tecnología de pago
- App, web y relación con el usuario
- Marca, imagen, marketing y publicidad
- Plan de trabajo y calendario de actividades

Este sobre no podrá contar con información económica ni financiera de la propuesta. No se pueden incluir menciones sobre las tarifas, tipologías de suscripción, etc.

3.1.2.1 Sobre nº 3: Oferta económica

Se deberá presentar una propuesta que incluya por lo menos:

- Esquema tarifario
- Flujo de caja
- Estimación de costos y beneficios
- Estimación de VAN y TIR
- Definición del Aporte Publico por Bicicleta (APB) mensual

3.1.2.2 Evaluación de las propuestas

Una vez recepcionadas las ofertas se procederá a la apertura del sobre nº1 y se evaluará el cumplimiento de los criterios de elegibilidad con la documentación respaldatoria. Si se aprecian defectos u omisiones subsanables, se comunicarán a los interesados mediante correo electrónico o cualquier otro medio que permita tener constancia de recepción por el interesado de la fecha de recepción y del contenido de la comunicación para que, en un plazo no superior a 5 días naturales, los corrijan o subsanen o presenten documentos aclaratorios o complementarios.

Luego de la evaluación se comunicarán a todos los oferentes quienes cumplimentan los requisitos establecidos para el sobre nº1 y se informará fecha de apertura para el sobre nº2.

Se realiza la apertura del sobre nº2 y se deriva al área encargada para su evaluación. Una vez valoradas las ofertas se comunicarán todos los puntajes a los oferentes y se informará fecha de apertura para el sobre nº3.

Se realiza la apertura del sobre nº3 y se deriva al área encargada para su evaluación. Una vez valoradas las ofertas se comunicarán todos los puntajes a los oferentes.

3.1.2.3 Criterios de puntuación propuestos

La entidad contratante seleccionará, dentro de las propuestas que cumplen los criterios de elegibilidad, la oferta más favorable en calidad y precio a partir de la sumatoria de los siguientes puntajes:

Factor	Puntaje máximo
Calidad de la propuesta técnica	Hasta 20 puntos
Oferta económica	Hasta 80 puntos
Puntaje total máximo	100 puntos

A. *Calidad de la propuesta técnica*

- Plan de Trabajo: 5 puntos. Se evaluará la descripción detallada de las distintas fases del Plan de trabajo y la correlación entre plazos y recursos.

- Descripción técnica: 5 puntos. Se evaluará la descripción técnica de los ítems indicados para el sobre nº2.
- Tecnología: 8 puntos. Se evaluará la propuesta tecnológica incluyendo bicicletas, estaciones, software y demás componentes.
- Equipo de trabajo: 2 puntos. Se evaluará la experiencia del equipo y la relación entre la cantidad de recursos propuestos y el plan de trabajo.

B. Oferta económica

El proponente deberá presentar al estudio financiero justificando la factibilidad financiera de su propuesta para los 5 años de plazo inicial.

Se evaluará el monto de los Aportes Públicos por Bicicleta (APB) mensuales que requiere el proponente para la operación del sistema según el Contrato de Concesión, el cual no podrá ser mayor a 1.500 R\$ (mil quinientos pesos dominicanos) por mes por bicicleta operativa.

El puntaje para la oferta económica se estimará de la siguiente manera:

- Se otorgarán 80 puntos al proponente que presente el valor más bajo de aporte por bicicleta.
- A los proponentes que presenten valores superiores a la oferta más baja se otorgarán los puntos que resulten de la aplicación de la siguiente fórmula:

$$POE = 80 * (A / B)$$

Dónde:

POE = Puntaje de la Oferta Económica

A = Monto del aporte por bicicleta más bajo.

B = Monto del aporte por bicicleta evaluado.

El valor resultante POE constituirá el Puntaje Final de la Oferta Económica.

3.1.3. Elementos para elaborar el anexo técnico del pliego de condiciones

3.1.3.1 Características técnicas del sistema

A. Características que deben cumplir las bicicletas

El proponente deberá presentar un documento donde describa las características técnicas de la bicicleta a utilizar en el sistema, acompañado de la ficha técnica expedida por el fabricante y en el que se evidencie el cumplimiento de las siguientes características:

No.	Componente	Característica
1	Tipo de bicicleta	El diseño de la bicicleta y sus componentes deberán permitir que se destaquen de las bicicletas usuales en la ciudad, para que en caso de pérdida o robo puedan ser identificadas fácilmente. Debe ser una bicicleta de diseño único y de tipo urbano. Se deberá garantizar que las bicicletas cumplan con las Normas Técnicas aplicables a cada componente y que su manejo y pedaleo sea suave, estable y seguro.
2	Peso	Las bicicletas mecánicas deberán tener un peso máximo de 22 kg y las bicicletas de pedaleo asistido no podrán superar los 30 kg.
3	Marco	Deberá contar con cuadro bajo y ergonómico. Se recomienda también que el material sea de aluminio con su respectivo tratamiento térmico para dar máxima resistencia o similar.
4	Asiento	Deberá ser cómodo, resistente y antivandálico, apto para desplazamientos de más de 30 minutos, con un material que soporte cambios fuertes del clima como fuertes lluvias seguidas de intenso sol. Deberá estar soportado por una caña o tubo regulable con clavija, que en lo posible deberá tener marcas en el tubo para que las personas puedan guiarse a la hora de elegir la altura deseada, garantizando que soporte el uso intenso, considerando que puede ser regulado más de 15 veces al día. El tubo del asiento deberá tener un sistema de bloqueo para evitar su extracción Dimensión de la caña del asiento: Las bicicletas públicas por ser utilizadas permanentemente por personas de contexturas diferentes, antes de realizar cada viaje deberán poder adaptar la altura del asiento a su fisonomía. Se recomienda por lo tanto que la caña del asiento sea de un mínimo de 1,40 metros y un máximo de 2,00 metros.
5	Cambios/velocidades	Las bicicletas podrán tener hasta 3 velocidades, con cambios internos y con ventanilla indicadora, compatible con frenos escogidos. La relación deberá estar adaptada a las condiciones específicas de la ciudad, como vientos fuertes, distancias promedio a recorrer, pendientes, etc.
6	Frenos	Deberá contar con frenos delanteros y traseros. Podrán ser V brake, de expansión, tambor o de disco, que permitan reducir el mantenimiento y que aseguren un frenado confiable bajo todas las condiciones, sobre todo en suelo húmedo y que sean compatibles con el sistema de cambios.
7	Transmisión	Cadena rígida resistente y durable. Deberá estar cubierta la mayor parte posible para evitar que la ropa de quien la utilice quede manchada
8	Cableado	Para los cables de los cambios y frenos deberá garantizarse que estén protegidos y cubiertos, ser antivandálicos, que impida que se enreden con los demás componentes de la bicicleta o que sean manipulados por personas ajenas a la operación del sistema. Para ello se sugiere que estén integrados al marco. Deberán ser resistentes al uso extenso.
9	Pedales	Deberán ser metálicos, ya sea en aleaciones de aluminio u otra similar. Se sugiere con recubrimientos en plástico que pueda reducir el daño hacia las personas y hacia las otras bicicletas cuando se realice el transporte de distribución y mantenimiento.

No.	Componente	Característica
10	Guardabarros	Deberá tener guardabarros trasero. Se recomienda que cuente también con guardabarro delantero que garantice la protección a salpicaduras hacia quien la esté utilizando y/o el paquetero.
11	Elementos reflectantes	La bicicleta deberá estar dotada de elementos reflectantes en los laterales, ya sea en pedales, ruedas, guardabarros, marcos o en cualquier otra de sus partes para garantizar la seguridad de quienes la estén utilizando bajo condiciones de poca visibilidad.
12	Iluminación	La bicicleta deberá tener una luz delantera de color blanco tipo led con protección antivandálica que podrá estar integrada a la bicicleta, pero no es fundamental. Esto permitirá mejorar la visibilidad del ciclista en lugares y horarios con menos iluminación. En la parte trasera deberá tener una luz de color rojo reflectante con protección antivandálica. Las dos luces deberán estar alimentadas por un dinamo o paneles solares que permita que se enciendan ante el primer pedalazo y se apague por lo menos 2 minutos después de dejar de pedalear. El dinamo debe realizar la mínima resistencia al pedaleo. Las linternas delanteras y traseras deben estar selladas, para evitar la entrada de agua que pueda dañar los circuitos.
13	Timbre	Las campanas sirven como alertas para evitar conflictos tanto con los peatones como con otros actores viales y, por consiguiente, se recomienda que sea un accesorio permanente en todas las bicicletas.
14	Ruedas	Deberán ser dos ruedas simétricas entre las 24 pulgadas y las 27,5 pulgadas, con rines en aluminio resistentes y radios que garanticen resistencia a impactos leves como caídas de 20 cm (altura máxima de un andén). Los neumáticos serán tubulares resistentes o antipinchazos.
15	Pie de apoyo	Deberá estar dotada de un pie de apoyo que garantice que la bicicleta no se caiga incluso ante empujes leves causados por el viento, deberá ser metálico con elemento antideslizante en el lugar de contacto con el suelo.
16	Paquetero/canasto	Deberá estar delante en la bicicleta. Podrá ser tipo canasta o alguna otra forma que garantice que los elementos que se ubiquen ahí no se caigan mientras la bicicleta está en movimiento. Mientras más robusto sea, más carga podrá transportar dando mayor respuesta a los viajes por motivo de cuidado.
17	Manillar/manubrio	Deberá ser ergonómico de materiales resistentes a la intemperie y durables. Podrá traer integrados los timbres y el control de los cambios. Deberá tener el largo suficiente para proteger la mano y deberán tener un elemento de sujeción que impida que sean retirados sin la debida herramienta.
18	Tornillos y fijaciones	Todos los componentes de la bicicleta deberán contar con elementos de sujeción antivandálicos y no compatibles con herramientas habituales, su diseño deberá impedir que los elementos de la bicicleta puedan ser retirados fácilmente.
19	Identificación	Para la identificación visual, las bicicletas deberán tener un número de identificación claramente visible, resistente y antivandálico. Para la identificación virtual, la bicicleta deberá contar con un sistema de validación mediante tecnología de radiofrecuencia.

No.	Componente	Característica
20	Geolocalización	La bicicleta deberá contar con un sistema de posicionamiento global (GPS), que como mínimo que sea pasivo. El GPS pasivo solo trasmite la ubicación real de la bicicleta y la ruta realizada cuando logra conexión con internet. Este tipo de GPS es suficiente para acceder a la información que permitirá obtener datos sensibles para la planificación de la infraestructura ciclistas para todo tipo de planificación en la ciudad (entender patrones de viaje según perfil de usuario). Se recomienda el GPS activo para poder controlar el robo y vandalismo.
21	Dispositivo de anclaje a la estación	Es el elemento que permite que la bicicleta sea anclada y que quede segura para evitar robos. Deberá estar fabricado con materiales de gran dureza, durabilidad y tratamiento anticorrosivo, resistente a la intemperie. Deberá estar integrado a la bicicleta. Este elemento busca garantizar que la bicicleta sólo pueda ser retirada con la debida autorización. Al estar la bicicleta anclada, no debe permitir que se caiga de lado y deberá ser capaz de resistir los esfuerzos causados por presiones laterales y empujes. En todos los casos se debe garantizar la resistencia y confiabilidad en evitar que la bicicleta sea retirada sin permiso o que la bicicleta se vuelque en el lugar de estacionamiento.
22	Características adicionales para las bicicletas de pedaleo asistido	El diseño y fabricación de las bicicletas de pedaleo asistido debe ser propio para esta bicicleta, considerando las características propias como el peso, ubicación de motor y batería, velocidad, etc. Por lo que no se aceptarán bicicletas con piezas adicionales o ensambladas. Estas bicicletas deben cumplir las características mencionadas anteriormente, así como también las que se describen a continuación: <ul style="list-style-type: none"> • Que el motor solo funcione cuando quien está conduciendo la bicicleta pedalea (la asistencia al pedaleo tiene que dejar de funcionar a los 20-25 km/h) • En modo apagado, la bicicleta tiene que facilitar el desplazamiento sin asistencia al pedaleo • Motor central (en caja pedalera), en su defecto en rueda trasera, de motor 250W de potencia nominal que ofrezca la resistencia mínima al pedaleo al ir sin asistencia • Batería interna recargable (de Li-Po con sellado interno) • Tiempo de recarga al 80% de la batería y debe ser de 4,5 hrs como máximo • Podrá tener mayor peso que la mecánica, pero no podrá superar los 30 kg.

B. Características que deben cumplir las estaciones

El proponente deberá presentar un documento donde describa las características técnicas de las estaciones a utilizar en el sistema, acompañado de la ficha técnica expedida por el fabricante y en el que se evidencie el cumplimiento de las siguientes características:

ELEMENTOS QUE COMPONEN LA ESTACIÓN

No.	Componente	Característica
1	Módulo de anclaje	El reconocimiento de la bicicleta se debe realizar por medio de un chip RFID. Deberá permitir la liberación de una bicicleta disponible y el anclaje de la misma en un módulo disponible. Las estaciones deben permitir la remoción o ampliación de módulos de anclajes en el futuro sin que esto signifique afectar la operación de la estación. Deberán ser además de instalación fácil y rápida, requiriendo la menor obra civil posible. El módulo de anclaje no debe permitir anclar bicicletas en dos puntos. Debe ser de un material resistente a golpes y estar debidamente anclado para evitar desprendimiento ante impactos leves. Debe permitir un anclaje fácil para la bicicleta y no debe estar a menos de 60 cm uno del otro.
2	Totem de información/señalización	Elemento de señalización e información de la estación. En algunas ocasiones puede ser usado para generar el préstamo de la bicicleta. Debe tener entre 1.80 metros a 2.10 metros de altura. Deberá permitir ubicar información del sistema, la ubicación de las demás estaciones y principalmente hacer visible e identificable la estación. Además de la información estática como mapas e información adicional para el usuario y demás información que garantiza el acceso equitativo a una población más amplia, el tótem deberá servir para realizar funciones que no se encuentren en la bicicleta o la app como la autenticación del usuario, la validación de su membresía y ampliar el tiempo de uso si la estación está llena. En caso de que el tótem tenga pantalla de interacción con el usuario, se deberá contar con un diseño tal que permita ver la pantalla aún con mucha luz u oscuridad y deberá permitir que el usuario interactúe con ella en una altura cómoda para todas las personas.
3	Módulo de energía	Es el elemento encargado de suministrar energía a los módulos de anclaje y al tótem cuando sea requerido. En caso de ser a través de energía solar, estará compuesto por paneles solares dependiendo de la necesidad de energía de la estación, por un controlador, una batería y un inversor de onda. En caso de necesitar conexión a la red eléctrica, se debe contemplar un medidor de consumo de energía, el cableado necesario hasta el punto de conexión a la red y en algunos casos la instalación de postes y transformadores de energía.
4	Módulo de conectividad	Es el módulo que engloba los componentes técnicos necesarios para establecer la comunicación y los servicios definidos entre la estación y el sistema operativo que utilice el SBP, así también como para identificarla dentro del mismo. No es necesario que esté en el mismo espacio de la estación.
5	Elementos que delimitan la estación	Son los elementos que dan información a las personas tanto usuarias como no, de cuál es el espacio destinado para las bicicletas en la estación, como por ejemplo señalización como pintura o canalizadores viales o físicas como bolardos, barreras, etc. También podrá estar delimitada por tecnología como geofence, dependiendo la tecnología del proveedor, del lugar de

No.	Componente	Característica
		ubicación de la estación y de los requerimientos de cada espacio seleccionado.
6	Materiales	<p>Todos los componentes deben estar contruidos con materiales resistentes a la corrosión, a la intemperie y en particular considerando la condición costera de la ciudad. Como por ejemplo hierro, chapa de acero al carbono DD o acero inoxidable. De utilizarse otros materiales deberá demostrarse su idoneidad y pertinencia. Deben ser componentes “antivandálicos” y deben permitir su reemplazo de acuerdo con las especificaciones del operador. Además, los materiales deben ser antideslizantes para evitar accidentes de los usuarios.</p> <p>Los componentes eléctricos y electrónicos deben cumplir con reglamentos y normas que apliquen, las cuales deben ser consultadas con el proveedor de servicios de energía local.</p> <p>La inteligencia del sistema, los dispositivos electrónicos y el módulo de energía, independientemente de dónde se encuentren (módulo de anclaje, bicicleta o tótem), deben estar sellados, para evitar la entrada de agua que pueda dañar los circuitos y deben estar a una altura mínima de 0,5 metros del suelo para proteger el equipamiento de posibles inundaciones. Además, se deberá garantizar la evacuación de las aguas de las lluvias del interior de los equipos y estructuras.</p>

FUNCIONES DE LA ESTACIÓN

No.	Función	Característica
1	Entregar las bicicletas	El usuario deberá poder identificarse cuando se encuentre en la estación para poder retirar una bicicleta de las que están adecuadamente ancladas siempre y cuando cumpla con los requisitos para poder hacerlo.
2.	Recibir bicicletas	Se debe garantizar la recepción de la bicicleta ya sea a través de un anclaje o una sujeción a un punto fijo dentro del área de la estación. Se deberá comunicar a los usuarios la finalización del viaje a través de señales luminosas y auditivas para que así el usuario pueda comprobar el cierre del viaje y la correcta devolución de la bicicleta. En el caso que la estación no tenga anclajes disponibles, se deberá garantizar que el usuario, a la cual el tiempo de préstamo está próximo a terminársele, pueda devolverla en otra estación y se le amplíe el tiempo de préstamo después de haber indicado que iba a realizar la entrega.
3	Conexión con el sistema operativo	La estación deberá ser capaz de informar al sistema operativo del SBP de manera automática las incidencias que ocurran en la estación, como, por ejemplo, préstamos, recepciones, daños reportados, desconexión de la red, etc.
4	Bloqueo de bicicletas	Se deberá permitir a la persona que haya utilizado la bicicleta, bloquearla e informar su solicitud de reparación en caso de que considere que el rodado tiene una falla. En caso de que no se le permita al usuario realizar el bloqueo, se deberá permitir el bloqueo de la bicicleta de manera remota desde el sistema operativo del SBP luego que la misma ha sido notificada como con problemas. Automáticamente el sistema deberá asignar el estado de bicicleta no operativa. A su vez se deberá descontar esta

No.	Función	Característica
		bicicleta de la cantidad de bicicletas disponibles para su uso, así como también el anclaje donde esa bicicleta se encuentra.
5	Préstamos y recibos sin conexión	En el caso tal que se pierda momentáneamente la conexión entre la estación y el servidor o sistema operativo del SBP, la estación deberá poder seguir permitiendo préstamos y recepciones y deberá almacenar la información de estas transacciones. Una vez la estación recupere la conexión el sistema deberá actualizar los préstamos y recepciones realizadas y validar los tiempos en que se realizaron estas transacciones para eliminar, si es el caso, cualquier sanción o penalización que se pudiese haber interpuesto y que debido a la desconexión no se registró de manera adecuada.
6	Estación itinerante	Se refiere a la aplicación de una estrategia de recibo o entrega de bicicletas de una manera no fija a diferencia de la estación tradicional del sistema. Esta opción puede resultar de utilidad ya sea porque la demanda de un punto particular sobrepasa la oferta ofrecida, cuando una estación se encuentra en mantenimiento o bien para eventos especiales donde se requiera colocar una estación de manera temporal. Esta opción consiste básicamente en un equipo móvil y una persona del equipo que opera el sistema acompañando el préstamo y la recepción de bicicletas. Se recomienda contar con esta opción. En caso de encontrarse operativa, debe figurar en la app y en la página web con una simbología diferente a las otras estaciones.
7	Comunicaciones	Deberá contar con un módem de comunicaciones mínimo 4G multibanda, que pueda funcionar con los diferentes operadores del servicio de datos, para que así se utilice en cada estación la simcard del operador que brinde mayor señal y estabilidad en cada ubicación, buscando así garantizar el adecuado funcionamiento de los elementos componentes de las estaciones y facilitando el flujo de la información en tiempo real. La conectividad debe garantizar que la estación se pueda poner en servicio o fuera de servicio de manera remota, con un sistema que identifique individualmente cada estación de manera inequívoca.
8	Suministro de energía	Las estaciones podrán obtener el suministro de energía ya sea a través de paneles solares o conexión directa a la energía eléctrica o una mezcla de ambas. Las conexiones a la red eléctrica deberán ser autorizadas por la autoridad competente. Deberán garantizar el suministro constante e ininterrumpido de energía eléctrica a cada uno de los componentes que lo requiera. Las instalaciones deberán cumplir con los reglamentos y normas que apliquen, y sus componentes deberán ser debidamente instalados y aislados para evitar interferencias, pérdida de aislamiento o vandalismo

C. Características que deben cumplir la tecnología digital

El proponente deberá presentar un documento donde describa las características técnicas y funcionalidades de la tecnología digital a utilizar en el sistema, acompañado de la ficha técnica expedida por el fabricante y en el que se evidencie el cumplimiento de las siguientes características:

No.	Componente	Característica
1	Sistema Operativo (SO)	Es el principal componente tecnológico que permite controlar y gestionar en tiempo real todas las actividades llevadas a cabo por: (i) los usuarios del sistema,

		(ii) los operadores del servicio y (iii) el personal de mantenimiento. Desde el SO se puede realizar la programación de la redistribución de las bicicletas, la disponibilidad de bicicletas en estaciones y en el galpón de operaciones, la disponibilidad de anclajes y sus correspondientes estados: bloqueados, disponibles o en mantenimiento y conocer el estado de las estaciones y bicicletas, así como también sus alertas y su historial de mantenimiento. Se espera también que a través del SO se pueda gestionar el registro de los usuarios y sus respectivos datos personales y de uso. A su vez, deberá a través del SO poder gestionarse el registro de incidencias de cada usuario, su seguimiento y correspondiente trazabilidad.
2	Aplicación (App) y página Web	<p>La App para las personas usuarias y la página Web son las dos interfases con las que interactúa la persona usuaria del sistema además de los elementos físicos como las bicicletas y estaciones del sistema. La Web es informativa: debe poder consultarse en la misma la forma de inscripción; los abonos disponibles; el mapa de estaciones; características del sistema, así como las preguntas frecuentes y teléfonos y redes de contacto.</p> <p>Por su parte, la App debe incluir además de la misma información que la web; adjuntar documentación para la inscripción al sistema; posibilidad de loguearse; poder comprar abonos; conocer disponibilidad de bicicletas y estaciones; posibilitar iniciar un viaje mediante el retiro de una bicicleta de la estación; conocer los viajes realizados; denunciar un vehículo o estación en mal estado; permitir el seguimiento de tickets de sanciones o comunicaciones con el personal de monitoreo.</p>
3	Estándar de reporte de datos y protocolo de comunicación	El protocolo de comunicación es aquel que comunicará al SO, en tiempo real, con la página web, las aplicaciones móviles y aquellos entornos donde se requiera visualizar la información que se genera y que se aloja en la base de datos del sistema. Este acceso a datos en tiempo real se recomienda que se desarrolle a través de una interfaz de programa de aplicación (API) y que permita múltiples llamadas y puntos de comunicación con cualquier funcionalidad requerida por el sistema propio o externo. Se recomienda que la API sea pública, de esta manera las fuentes de datos podrán estar disponibles en línea pudiendo integrarse con otras aplicaciones de transporte. Se recomienda también, que dicha apertura se realice con un formato estandarizado y en especial con el General Bikeshare Feed Specification (GBFS) que es el formato utilizado por la mayoría de los SBP del mundo.
4	Protección de datos	Los datos deben ser gestionados conforme la legislación correspondiente de protección de datos, así como también en lo que refiere a la transparencia y la propiedad de los mismos. Se deberá establecer el registro de la base de datos para que la información e integridad de los datos sea asumida con la responsabilidad requerida.
5	Método de acceso	El método de acceso al SBP hace referencia a todos los elementos que le permitirán a los usuarios identificarse para acceder y utilizar el servicio, es decir, retirar una bicicleta. Se recomienda asociar estos elementos a la Tecnología Digital y no dentro del concepto de Estaciones ya que la tecnología de los SBP está en permanente evolución y limitar estas acciones a que tengan que estar enmarcadas en las estaciones puede llegar a limitar la cantidad de empresas

		<p>interesadas o que puedan cumplir con los requerimientos. Es importante entender también que los métodos de pago pueden no ser los mismos que los métodos de acceso. En ese sentido, se reconocen actualmente los siguientes mecanismos de acceso: APP; Tarjeta de transporte de ciudad; Tarjeta inteligente sin contacto o llave propia del sistema; Código QR; Tarjetas bancarias contact-less. Se recomienda permitir la mayor cantidad de métodos de acceso que el proveedor de tecnología pueda ofertar.</p>
--	--	---

3.1.3.2 Condiciones de la operación

A. *Relación con el usuario*

Como primera acción el CONCESIONARIO debe realizar el Manual de Usuario donde se reflejen todas las interacciones entre el usuario y el SBP.

El uso del Sistema estará sujeto a la realización del registro del usuario ante el CONCESIONARIO, el cual podrá hacerse, como mínimo, a través de un centro de atención al cliente, la aplicación web de usuario y la página web del sistema. A través de estos canales los usuarios podrán darse de alta y baja en el servicio, modificar sus datos, adquirir y/o renovar su inscripción.

B. *Mantenimiento y limpieza de estaciones y bicicletas*

El CONCESIONARIO deberá garantizar que los elementos del Sistema se encuentren en óptimas condiciones de seguridad y calidad. Para ello deberá adoptar una política de limpieza y mantenimiento preventivo, correctivo y predictivo para las estaciones, bicicletas y tecnología digital del Sistema.

C. *Centro de control y operaciones*

El CONCESIONARIO deberá tener, al menos, un Centro de control y operaciones para la centralización de los procesos logísticos, de mantenimiento, almacenamiento, monitoreo y control del Sistema, donde se garantice un espacio de adecuado para el almacenamiento de los bienes del Sistema de manera que se garantice su protección y buen estado.

D. *Atención al usuario*

El CONCESIONARIO procurará mantener una comunicación eficaz y oportuna con los usuarios que genere confianza y sentido de pertenencia hacia el sistema. Para ello deberá desarrollar, como mínimo, las siguientes acciones:

1. Poner a disposición del proceso de atención al usuario y para efectos de la comunicación directa con el usuario, los siguientes canales: Aplicación de usuario (APP), Las redes sociales que se determinen en su política de comunicaciones, una página web y un centro de atención al cliente.
2. Implementar un software de atención a clientes que permita registrar, sistematizar y hacer seguimiento a las preguntas, quejas, reclamos y solicitudes de los usuarios que se reciban por cualquiera de los canales de atención.
3. Poner a disposición de los usuarios un Centro de atención presencial para realizar el proceso de inscripción, registro, pago, reporte de incidencia y en general la atención al cliente.

E. Otras condiciones

Durante todo el desarrollo del contrato se trabajará de manera conjunta con INTRANS y las Alcaldías involucradas en cada caso. INTRANS designará un responsable del contrato y será la contraparte directa del Director Técnico del contratista, debiendo en todo momento los equipos técnicos trabajar de manera coordinada y con comunicación constante.

Los servicios y bienes objeto del contrato se deben desarrollar respetando las normas sociolaborales vigentes.

En toda documentación, publicidad, imagen o materiales que se aporte o sean necesarios para la ejecución del contrato, deberá hacerse un uso no sexista ni discriminatorio del lenguaje y evitar cualquier imagen discriminatoria.

El CONCESIONARIO tiene la obligación de adoptar las medidas de seguridad y salud en trabajo que sean obligatorias para prevenir de manera rigurosa los riesgos que puedan afectar a la vida, integridad y salud de las personas trabajadoras, debiendo acreditar antes del inicio de la ejecución del contrato que las personas adscritas tienen formación e información en prevención de los riesgos laborales a los que se puedan enfrentar y disponer de los elementos de protección necesarios según sea necesario.

El CONCESIONARIO debe acreditar el cumplimiento de la normativa laboral vigente de todos los trabajadores.

3.1.3.3 Esquema de tarifas

El esquema de tarifas será propuesto por el CONCESIONARIO con la posibilidad de definir todos los tipos de suscripciones o formas de pago que considere oportunos para fomentar el mayor uso de la bicicleta. Esta propuesta deberá ser aprobada por INTRANS al inicio de la operación, así como las modificaciones que se propongan durante la ejecución del contrato.

Se establece como límite que, la tarifa equivalente de un viaje de hasta 30 minutos en el SBP no deberá ser mayor a **0,5 x Tarifa por Viaje de Metro (TVM) de la ciudad de Santo Domingo**. Pudiendo el CONCESIONARIO proponer los valores que considere oportunos siempre y cuando no supere el valor indicado.

Se define como tarifa equivalente al valor promedio de un viaje de hasta 30 minutos. El CONCESIONARIO deberá definir para cada alternativa de suscripción o pago el método de estimación de la tarifa equivalente en función de los datos operativos.

A modo de ejemplo y como propuesta inicial se proponen las siguientes estimaciones de tarifa equivalente de viaje:

- Tarifa por minuto: $\frac{0,5 \times \text{TVM}}{30}$, se estima un viaje de 30 minutos.

En el caso de suscripciones sin pago adicional para viajes de hasta 30 minutos:

- Valor Abono diario: $0,5 \times \text{TVM} \times 3$, se estima un uso medio de 3 viajes por día para estos abonos.
- Valor Abono mensual: $0,5 \times \text{TVM} \times 20$, se estima un uso medio de 20 viajes por día para estos abonos.

- Valor Abono anual: $0,5 \times TVM \times 240$, se estima un uso medio de 240 viajes anuales para estos abonos.

En el caso de proponer un pago adicional por tiempo al costo de la suscripción, en la estimación de la tarifa máxima se debe descontar el costo de la tarifa temporal al costo de suscripción.

En caso de proponer otro tipo de abono o tarifa se debe estimar la tarifa equivalente y fijar su valor máximo asociado al TVM.

En todos los casos mencionados las tarifas se refieren a bicicletas mecánicas, las bicicletas eléctricas tienen un valor máximo de hasta un 20% superior.

La propuesta del oferente debe contener el esquema tarifario y la propuesta de estimación de tarifa equivalente para cada opción que tenga el usuario, sustentado en datos reales de operación en otras ciudades o utilizar los valores propuestos en el presente pliego. Durante el periodo de contrato se podrán modificar siempre y cuando se respete el valor máximo mediante presentación de estudio justificativo y aprobación de INTRANS.

3.1.3.1 Comunicación y marca

El CONCESIONARIO deberá presentar una propuesta de comunicación y marca para el desarrollo del SBP, el mismo deberá coincidir en sus principios con los objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo y las estrategias de movilidad que defina INTRANS durante la ejecución del contrato.

INTRANS pone a disposición el CAPITULO de *Estrategia de comunicación y marca* del Estudio de ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA LEGAL Y FINANCIERA DEL SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA DEL GRAN SANTO DOMINGO, el cual se puede utilizar como referencia, pero no es de obligado cumplimiento.

Las modificaciones que realice el CONCESIONARIO durante la ejecución del contrato deberá ser presentada previamente a INTRANS y deberá contar con la aprobación del mismo.

3.2. PROPUESTA DE CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA OPERACIÓN DEL SISTEMA

CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN Y OPERACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS DEL GRAN SANTO DOMINGO

ENTRE:

De una parte, el INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE, institución del Estado Dominicano creada en virtud de [indicar en virtud de qué ley fue creada], con domicilio y asiento social en [indicar dirección completa], debidamente representada por [indicar nombre y generales de quien actúa en representación] quien, para los fines del presente Contrato, se denominará “Entidad Contratante”, o INTRANT.

De la otra parte [indicar nombre del contratista seleccionado], RNC [-----], sociedad comercial organizada y existente de conformidad con las leyes de la República Dominicana, con su domicilio social y asiento principal en [indicar dirección completa] debidamente representada para los fines del presente Contrato por su [indicar posición del representante] [indicar nacionalidad], mayor de edad, [indicar estado civil], portador(a) de la Cédula de Identidad y Electoral o Pasaporte [indicar número de cédula, o pasaporte cuando aplique], domiciliado(a) y residente en la ciudad [indicar lugar de residencia], quien actúa de conformidad con el [indicar documento], quien para los fines del presente Contrato, se denominará el CONCESIONARIO.

Para referirse a ambos se les denominará LAS PARTES POR CUANTO: La Ley 340-06, de fecha dieciocho (18) de agosto del dos mil seis (2006), sobre Compras y Contrataciones Públicas de Bienes, Servicios, Obras y Concesiones, y su posterior modificación contenida en la Ley 449-06, de fecha seis (06) de diciembre del dos mil seis (2006), establece entre los Procedimientos de Selección la Licitación Pública Internacional.

POR CUANTO: A que la referida Ley, en su Artículo 16, numeral 1, establece además que: “Licitación Pública: Es el procedimiento administrativo mediante el cual las entidades del Estado realizan un llamado público y abierto, convocando a los interesados para que formulen propuestas, de entre las cuales seleccionará la más conveniente conforme a los pliegos de condiciones correspondientes.”. SNCC.C.024 – Modelo de Contrato de Concesión de Servicios 2

POR CUANTO: El Artículo 17 de la referida Ley, establece la tabla contentiva de los factores mediante la cual se determina los umbrales toques que sirven de base para la selección del Procedimiento a aplicar en un proceso de compra o contratación. [Incluir la Resolución contentiva de los umbrales]

POR CUANTO: Que de acuerdo con el principio básico contenido en el numeral 7 del artículo 4 de la Ley 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, en adelante Ley 63-17, al Estado le corresponde propiciar y fomentar un sistema integrado de movilidad, tránsito y transporte terrestre. Dentro de este y de manera especial, le corresponde al Estado propiciar la incorporación de modos alternativos de transporte terrestre que coadyuven a una distribución más equilibrada del patrimonio y a frenar el deterioro progresivo del medioambiente.

POR CUANTO: El Estado promoverá el cambio progresivo de los transportes individuales por modos de transportes masivos, colectivos y más seguros, el uso de tecnologías de información y comunicación adaptadas al avance de los tiempos, que contribuyan a reducir los niveles de contaminación o su eliminación total, y el establecimiento de restricciones vehiculares para contrarrestar efectos externos al medioambiente a través del control de las emisiones de dióxido de carbono y el ruido generado por la sobreoferta de vehículos.

POR CUANTO: Que de acuerdo con lo establecido en el artículo 6 de la ley 63-17, la política de movilidad debe estar orientada al fomento de los modos no motorizados de transporte, especialmente el modo bicicleta privada y pública, a través de la construcción de infraestructuras y la adopción de medidas de gestión que aseguren una circulación segura a peatones y ciclistas.

POR CUANTO: El Plan de movilidad urbana sostenible del Gran Santo Domingo, dentro de la acción 2.2.2 -concebir e implementar una malla ciclista, traza como meta la implementación de un sistema de bicicletas públicas para lograr un cambio significativo d los comportamientos y uso de la bicicleta como modo cotidiano de transporte.

POR CUANTO: Que de acuerdo con los resultados de los estudios realizados dentro de la consultoría contratada por INTRANT del Proyecto 3.2 – Estructuración Técnica Legal y Financiera del Sistema de Bicicleta Pública del Gran Santo Domingo – República Dominicana, bajo Contrato CT-002-2022 como parte del proceso de implementación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) con la financiación de la Unión Europea y el acompañamiento de la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD), es factible la implementación de un sistema de bicicletas públicas bajo un contrato de concesión y con las características que se detallan en los anexos técnicos que acompañan el presente contrato.

POR CUANTO: Los días letra (numero) y letra (numero) del mes de _____ del [año], el INTRANT convocó a Licitación Pública Internacional, para mediante el otorgamiento de una concesión, autorizar la implementación y operación del sistema de bicicletas públicas del Gran Santo Domingo.

POR CUANTO: Que hasta el día _____ (.....) del mes de _____ del [.....] estuvo disponible para todos los interesados el Pliego de Condiciones Específicas para la referida Licitación.

POR CUANTO: Que el día letra (numero) del mes de _____ del [año], se procedió a la recepción de las Ofertas, Técnicas “Sobre A” y Económicas “Sobre B”, y a la apertura de los Sobres “A”, contentivos de las Propuestas Técnicas de los Oferentes participantes en la Licitación, en presencia del Comité de Compras y Contrataciones y del Notario Público actuante.

POR CUANTO: Que el día letra (número) del mes de [.....] del año [.....], se procedió a notificar a los Oferentes que habían quedado habilitado para la apertura y lectura de las Propuestas Económicas “Sobre B”.

POR CUANTO: Que el día ____ (.....) del mes de [.....] del año [.....], se procedió a la apertura y lectura de los Sobres “B”, contentivos de las Propuestas Económicas de los Oferentes que habían superado la primera etapa de la Licitación, en presencia del Comité de Compras y Contrataciones y del Notario Público actuante.

POR CUANTO: Que después de un minucioso estudio de todas las Propuestas presentadas, el Comité de Compras y Contrataciones de [Indicar la Entidad Contratante], mediante Acta No. _____, de fecha _____ (.....) del mes de _____ [.....] le adjudicó la implementación y operación del sistema de bicicletas públicas del Gran Santo Domingo.

POR CUANTO: A que el día _____ (_____) del mes de _____ [.....], el INTRANT procedió a la notificación del resultado de la Licitación conforme al Cronograma establecido.

POR CUANTO: En fecha _____ (_____) de _____ del año [.....], EL CONCESIONARIO constituyó la Garantía de Fiel Cumplimiento de Contrato, correspondiente al Cuatro (4) %, en cumplimiento a las disposiciones del Artículo 112, del Reglamento de Aplicación de la Ley, emitido mediante el Decreto 543-12, de fecha seis (6) de septiembre del dos mil doce (2012).

POR LO TANTO, y en el entendido de que el anterior preámbulo forma parte integral del presente contrato que las partes han convenido en celebrar, se acuerda el siguiente contenido que incorpora:

TÍTULO I. GENERALIDADES

CAPÍTULO I. DEFINICIONES, OBJETO Y ALCANCES

ARTÍCULO 1. DEFINICIONES. Siempre que en el presente Contrato se empleen los siguientes términos, se entenderá que significan lo que expresa a continuación:

Concesión: la facultad que el Estado otorga a particulares, personas naturales o jurídicas para que por su cuenta y riesgo construyan, instalen, mejoren, adicionen, conserven, restauren, produzcan, operen o administren una obra, bien o servicio público, bajo la supervisión de la entidad pública concedente, con o sin ocupación de bienes públicos

Conciliación: mecanismo por medio del cual, las partes de una relación contractual en conflicto buscan dirimir sus desacuerdos, mediante la intervención de una persona denominada conciliador, autorizada por la ley para cumplir dicha función, quien tiene el cometido de proponer fórmulas de solución que las partes podrán o no acoger para la solución de sus conflictos

Entidad Contratante: Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, en adelante INTRANT.

Etapa preoperativa: corresponde al lapso que, durante el desarrollo de la concesión, transcurre entre la suscripción del contrato y la entrada en operación del sistema, determinado en función de las obligaciones que necesariamente preceden el inicio de la prestación del servicio.

Etapa operativa: corresponde al lapso que, durante el desarrollo de la concesión, transcurre entre la entrada en operación del sistema, una vez finalizada la etapa preoperativa, y la finalización de la concesión por agotamiento de su plazo o por la ocurrencia de algunas de las condiciones que dan lugar a su terminación anticipada.

Fideicomiso: de conformidad con lo señalado en el artículo 3 de la Ley 189-11, es el acto mediante el cual una o varias personas, llamadas fideicomitentes, transfieren derechos de propiedad u otros derechos reales o personales, a una o varias personas jurídicas, llamadas fiduciarios, para la constitución de un patrimonio separado, llamado patrimonio fideicomitado, cuya administración o ejercicio de la fiducia será

realizada por el o los fiduciarios según las instrucciones del o de los fideicomitentes, en favor de una o varias personas, llamadas fideicomisarios o beneficiarios, con la obligación de restituirlos a la extinción de dicho acto, a la persona designada en el mismo o de conformidad con la ley.

Fuerza Mayor: Cualquier evento o situación que escapen al control de la Entidad Contratante, imprevisible e inevitable, y sin que esté envuelta su negligencia o falta, como son, a manera enunciativa pero no limitativa, epidemias, guerras, actos de terroristas, huelgas, fuegos, explosiones, temblores de tierra, catástrofes, inundaciones y otras perturbaciones ambientales mayores, condiciones severas e inusuales del tiempo

Mantenimiento programado: intervenciones y reparaciones efectuadas en los vehículos tendientes a precaver el deterioro, anticipar falla o desperfectos del vehículo y garantizar su funcionalidad en óptimas condiciones de operación. Incluye i) mantenimientos rutinarios, ii) los mantenimientos preventivos detallados por el fabricante en el manual del vehículo y iii) los mantenimientos predictivos que se establezcan a partir de diagnósticos que permiten predecir si es necesario realizar correcciones o ajustes antes de que ocurra una falla en el vehículo.

SBP o Sistema de Bicicleta Pública: dicese del servicio objeto del presente contrato con la totalidad de sus componentes necesarios para su concreción.

ARTÍCULO 2. DOCUMENTOS CONSTITUYENTES DEL CONTRATO. Los siguientes documentos forman parte integral e insustituible del presente Contrato, y EL CONCESIONARIO reconoce cada uno de estos como parte intrínseca del mismo: a) El Contrato propiamente dicho b) Pliegos de Condiciones Específicas y anexos.

ARTÍCULO 3. OBJETO DEL CONTRATO. El presente contrato tiene por objeto otorgar en concesión la implementación y operación del sistema de bicicletas públicas del Gran Santo Domingo, bajo cuenta y riesgos del CONCESIONARIO de forma no exclusiva, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el presente contrato.

ARTÍCULO 4. RETRIBUCIÓN EL CONCESIONARIO. La retribución económica del CONCESIONARIO estará compuesta por los ingresos tarifarios, los ingresos no tarifarios y la remuneración de la concesión por parte de la entidad contratante.

Los ingresos del Contrato de Concesión remunerarán al CONCESIONARIO por el cumplimiento de sus obligaciones, la asunción de los derechos correlativos y los riesgos asociados a la ejecución de las obligaciones de acuerdo con el contrato, los pliegos de condiciones, sus anexos y la matriz de riesgos del proceso de selección.

ARTÍCULO 5. INGRESOS TARIFARIOS. Los ingresos tarifarios corresponden a los ingresos provenientes del cobro de la tarifa a los usuarios del sistema, la cual consiste en una afiliación o membresía que permite realizar un número ilimitado de viajes en el periodo de tiempo fijado por el operador o en un cobro por uso del sistema. El CONCESIONARIO tendrá libertad para la determinación del esquema tarifario de

acceso al sistema, siempre que la tarifa equivalente de un viaje de hasta 30 minutos en el SBP no sea mayor a $0,5 \times$ Tarifa por Viaje de Metro (TVM) de la ciudad de Santo Domingo. Pudiendo el CONCESIONARIO proponer los valores que considere oportunos siempre y cuando no supere el valor indicado.

Se define como tarifa equivalente al valor promedio de un viaje de hasta 30 minutos. El CONCESIONARIO deberá definir para cada alternativa de suscripción o pago el método de estimación de la tarifa equivalente en función de los datos operativos.

Para el inicio de la operación se proponen las siguientes estimaciones de tarifa equivalente de viaje:

- Tarifa por minuto: $\frac{0,5 \times \text{TVM}}{30}$, se estima un viaje de 30 minutos.

En el caso de suscripciones sin pago adicional para viajes de hasta 30 minutos:

- Abono diario: $0,5 \times \text{TVM} \times 3$, se estima un uso medio de 3 viajes por día para estos abonos.
- Abono mensual: $0,5 \times \text{TVM} \times 20$, se estima un uso medio de 20 viajes por día para estos abonos.
- Abono anual: $0,5 \times \text{TVM} \times 240$, se estima un uso medio de 240 viajes anuales para estos abonos.

En el caso de proponer un pago adicional por tiempo al costo de la suscripción se debe descontar el costo de la tarifa temporal al costo de suscripción.

En caso de proponer otro tipo de abono o tarifa se debe estimar la tarifa equivalente y fijar su valor máximo asociado al TVM.

En todos los casos mencionados las tarifas se refieren a bicicletas mecánicas, las bicicletas eléctricas tienen un valor máximo de hasta un 20% superior.

ARTÍCULO 6. INGRESOS NO TARIFARIOS. Los ingresos no tarifarios corresponden a los recursos provenientes de la explotación comercial de bienes o actividades asociados al sistema de bicicletas públicas objeto del presente contrato de concesión. Se consideran como ingresos no tarifarios los siguientes:

6.1. Recursos provenientes de la publicidad exterior visual. Corresponden a los ingresos que el CONCESIONARIO obtenga, por su cuenta y riesgo, con ocasión de la comercialización e instalación de publicidad exterior visual en las estaciones, bicicletas y demás elementos del sistema, de acuerdo con la normatividad nacional y local vigente y respetando las limitaciones existentes por derechos de exclusividad de terceros.

La entidad CONTRATANTE habilitará al CONCESIONARIO para que solicite al municipio correspondiente 1,75 espacios nuevos de publicidad por estación operativa del sistema con al menos 10 bicicletas asociadas. La cantidad total de espacios de publicidad en cada momento será redondeado al número entero superior.

Los espacios de publicidad serán pantallas dinámicas. La ubicación, características y permisos para su operación serán los vigentes en cada momento en el municipio correspondiente.

El CONCESIONARIO, será el responsable de gestionar ante las autoridades municipales los permisos para la explotación de la publicidad exterior acordes a las condiciones legales vigentes. Estas gestiones las podrá realizar per se o por intermedio de las empresas concesionarias de publicidad en la vía pública con contrato vigente.

6.2. Recursos provenientes de la vinculación de un tercero patrocinador. Corresponden a los ingresos que el CONCESIONARIO obtenga, por su cuenta y riesgo, con ocasión de la celebración de un contrato de derecho privado que tenga como objeto la divulgación, promoción o instalación de la marca, nombres o signos distintivos de un tercero en los elementos del sistema.

Párrafo. Se entenderá que los ingresos no tarifarios de la concesión hacen parte de las estimaciones financieras de la oferta económica presentada por el CONCESIONARIO, que en ejecución del contrato serán obtenidos por su cuenta y riesgo, y por tanto, no servirán de base para reclamaciones entre las partes frente a diferencias entre su estimación y ejecución real.

ARTÍCULO 7. APORTES PÚBLICOS DE LA CONCESIÓN. Corresponde al aporte por bicicleta que realizará la ENTIDAD CONTRATANTE con cargo a recursos públicos. La cantidad del Aporte Público por Bicicleta (APB) será el propuesto por el CONCESIONARIO en su oferta económica. Se determinará mensualmente según la aplicación de la siguiente fórmula:

Aporte Público Mensual= APB * cantidad de bicicletas operativas

Donde,

APB= Aporte Público por Bicicleta

Se estimará la remuneración mensualmente en función de la cantidad de bicicletas operativas.

Al final de cada mes el CONTRATISTA debe presentar un informe indicando la cantidad de bicicletas que estuvieron operativas el 100% del tiempo, el cual debe ser evaluado y aprobado por la ENTIDAD CONTRATANTE.

El Aporte Público por Bicicleta se podrá actualizar a solicitud del CONCESIONARIO debiendo presentar estudio económico justificativo y deberá ser aprobado por INTRANT.

Párrafo. El derecho a percibir la tarifa y a recibir una remuneración con cargo a recursos públicos no conlleva el derecho a su recaudo directo, por lo que el CONCESIONARIO le será desembolsada la retribución y los ingresos tarifarios en un fideicomiso de administración, garantía y fuente de pagos del CONCESIONARIO.

ARTÍCULO 8. CONTRATO DE FIDUCIA. EL CONCESIONARIO deberá celebrar un contrato de fiducia mercantil irrevocable de administración, garantía y fuente de pagos, dentro de los treinta (30) días

hábiles siguientes a la aprobación del presente documento. Las estipulaciones mínimas del contrato de fiducia mercantil serán las siguientes:

El contrato debe ser irrevocable y deberá durar hasta el término del contrato de concesión y subsistirá hasta que las obligaciones del CONCESIONARIO se cancelen en su totalidad, al igual que los créditos vigentes que se encuentren garantizados con el patrimonio que conforma el fideicomiso.

Si el contrato de concesión se termina anticipadamente por cualquier causa, el contrato de fiducia mercantil quedará incurso en causal de terminación, y se liquidará conjunta y paralelamente con el contrato de concesión, sin que tal situación genere reclamaciones o indemnizaciones en favor del fiduciario.

El Fideicomitente será EL CONCESIONARIO.

La Fiduciaria será la Sociedad Fiduciaria o consorcio o unión temporal de sociedades fiduciarias, sociedades bancarias que acepten la prestación de este servicio fiduciario, entidades comerciales que se dediquen a la prestación de servicios de fiducia privada.

La cuenta corriente en la cual el Patrimonio Autónomo operará en la República Dominicana deberá constituirse en un Banco debidamente establecido en la República Dominicana, previa aprobación del CONCEDENTE.

El Beneficiario será EL CONCESIONARIO, las personas naturales o jurídicas a las cuales se le entregarán los beneficios y rendimientos y el INTRANT.

Dentro de los Bienes fideicomitados se incluirán los derechos de tipo patrimonial o económicos derivados del presente contrato de concesión, incluyendo los derechos por concepto de retribución y todos aquellos que en el futuro llegue a tener EL CONCESIONARIO, como consecuencia o con ocasión de la celebración del presente contrato de concesión.

También formarán parte del fideicomiso los recursos provenientes de las siguientes fuentes de financiación: a) Aportes de Equity a que se obliga EL CONCESIONARIO, en la cuantía, forma y oportunidad establecida en el presente contrato de concesión; b) Los recursos de crédito obtenidos para la financiación del PROYECTO c) Los recursos provenientes de mecanismos de financiación de aceptación nacional o internacional; d) Los que se obtengan como consecuencia de eventuales emisiones de títulos en el mercado de capitales nacional o internacional y e) Los aportes que a título de inversión efectúen otros inversionistas

El objeto del fideicomiso será consecuente con las estipulaciones del contrato de concesión.

En el contrato de fiducia mercantil se definirán las funciones y la composición de la Junta Administradora.

Se permitirán otros inversionistas, personas naturales o jurídicas distintas al Fideicomitente que aporten al fideicomiso, a título de inversión, recursos generando para éstos exclusivamente un derecho económico de conformidad con lo que para tal efecto se determine en el respectivo contrato de fiducia mercantil.

Se deberá estipular, entre otras, las siguientes obligaciones a cargo de la sociedad fiduciaria: a) Elaborar un Plan de Cuentas del Balance basado en la leyes tributarias y contables de la República Dominicana con el fin de facilitar el control del fideicomiso por parte del CONCESIONARIO o por quien éste designe. b) Presentar al CONCESIONARIO en forma mensual dentro de los quince (15) días calendario siguientes al cierre del mes inmediatamente anterior: i. Un informe de portafolio ii. Un balance y los estados de pérdidas y ganancias con sus anexos respectivos iii. Un informe de gestión c) Presentar informes periódicos cada seis (6) meses sobre el estado de las pólizas e informar al CONCESIONARIO de cualquier inconsistencia.

Párrafo. El contrato de fiducia mercantil no podrá contener estipulaciones que vayan en contra de los términos pactados en el presente contrato de concesión y en los documentos que forman parte de él. En tal caso, dichas estipulaciones se entenderán por no escritas. Toda modificación al contrato de fiducia mercantil deberá informarse al CONCEDENTE dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su perfeccionamiento. El contrato de fiducia mercantil no exonera al CONCESIONARIO del cumplimiento de las obligaciones que contrae en virtud del presente contrato de concesión.

ARTÍCULO 9. DURACIÓN DEL CONTRATO. La concesión del servicio se desarrollará en tres etapas; una etapa preoperativa que tendrá una duración máxima de seis (6) meses contados desde la suscripción del contrato; una etapa operativa FASE INICIAL que tendrá una duración de un (1) año, contados a partir del vencimiento de la etapa preoperativa y el inicio de la operación del sistema. Y una etapa operativa de EXPANSIÓN que tendrá una duración de cuatro (4) años.

Los retrasos en la finalización de la etapa preoperativa que no den lugar a la terminación del contrato, sin perjuicio de las sanciones, multas o indemnizaciones a que procedan, implicarán automáticamente y sin necesidad de suscripción de documento alguno, la modificación del plazo de la etapa preoperativa y de la fecha de iniciación de la etapa operativa. El plazo de ejecución de este Contrato, por tanto, equivale a la sumatoria de los plazos establecidos para las etapas preoperativa, operativa FASE INICIAL y de EXPANSIÓN. Por lo cual, la DURACIÓN DEL CONTRATO será de cinco (5) años y seis (6) meses.

Párrafo. El término o plazo del contrato podrá ser extendido por un periodo de igual duración en que caso de que las partes así lo acuerden y siempre y cuando haya acuerdo entre las partes.

TÍTULO II. DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PARTES

CAPÍTULO I. DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

ARTÍCULO 10. DERECHOS DEL CONCESIONARIO. Sin perjuicio de las demás obligaciones previstas en otros apartes de este Contrato y en sus anexos el CONCESIONARIO tendrá los siguientes derechos generales:

1. El CONCESIONARIO tendrá derecho a la explotación económica del sistema de bicicletas públicas del Gran Santo Domingo en el marco de los lineamientos y condiciones establecidas en el Contrato y sus anexos.
2. El CONCESIONARIO tendrá derecho a instalar y comercializar publicidad exterior visual en los elementos del sistema de bicicletas públicas objeto del presente contrato de acuerdo con la normatividad nacional y local vigente y según los lineamientos establecidos por la autoridad competente.
3. El CONCESIONARIO tendrá derecho a celebrar todos los contratos y operaciones propios de la naturaleza del presente Contrato de Concesión, para la adecuada ejecución del mismo. En especial tendrá derecho a la celebración de los contratos de derecho privado a que haya lugar para la generación de los ingresos no tarifarios contemplados en el artículo 6 del presente contrato.
4. El CONCESIONARIO tendrá derecho a recaudar y disponer de los ingresos tarifarios y no tarifarios para la ejecución de las obligaciones del presente contrato, de acuerdo con los lineamientos establecidos en el capítulo I del presente Contrato.
5. El CONCESIONARIO tendrá derecho a recibir del CONCEDENTE la remuneración con cargo a recursos públicos de acuerdo con los lineamientos y reglas establecidos en el capítulo I.
6. El CONCESIONARIO tendrá derecho a obtener toda la colaboración de la ENTIDAD CONTRATANTE y las demás dependencias del nivel nacional y municipal para la correcta ejecución de la Concesión.

ARTÍCULO 11. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DURANTE LA ETAPA PREOPERATIVA. Sin perjuicio de las demás obligaciones previstas en otros apartes de este Contrato y en sus anexos el CONCESIONARIO tendrá las siguientes obligaciones generales durante la etapa preoperativa:

1. Identificar y presentar para aprobación de la ENTIDAD CONTRATANTE y los ayuntamientos los puntos precisos de ubicación de las estaciones de acuerdo con los criterios de localización y microlocalización de estaciones establecidas en el Anexo técnico del presente contrato.
2. Realizar los trámites necesarios para la obtención de permisos y/o licencias que se requieran para la instalación de estaciones y la implementación del proyecto objeto de la presente concesión.
3. Elaborar los diseños, obtener las aprobaciones y realizar instalaciones requeridas para garantizar el suministro eléctrico a las estaciones del sistema cuando haya lugar a ello de acuerdo con las especificaciones de la tecnología a implementar.

4. Presentar para la aprobación de la ENTIDAD CONTRATANTE el nombre, marca, imagen y signos distintivos del sistema de bicicletas públicas del Gran Santo Domingo.
5. Realizar las adecuaciones y obras civiles para la instalación de las estaciones cuando ellas se requieran de conformidad con la tecnología a implementar.
6. Instalar y poner en marcha las estaciones del sistema de acuerdo con la microlocalización aprobada por la ENTIDAD CONTRATANTE y los ayuntamientos.
7. Realizar procesos de información, inducción y capacitación al personal designado por la ENTIDAD CONTRATANTE sobre la tecnología a implementar, el funcionamiento de las estaciones y los procesos requeridos para la adecuada instalación y funcionamiento del sistema.
8. El CONCESIONARIO deberá elaborar y presentar ante la ENTIDAD CONTRATANTE el proyecto del contrato y términos de uso del sistema.
9. El CONCESIONARIO emprender las acciones de promoción y divulgación del sistema para garantizar la registro fácil y accesible de los usuarios antes de iniciar la etapa de operación.
10. Las demás obligaciones a que haya lugar con ocasión de la preparación del sistema para el inicio de la operación.

ARTÍCULO 12. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DURANTE LA ETAPA OPERATIVA. Sin perjuicio de las demás obligaciones previstas en otros apartes de este Contrato y en sus anexos el CONCESIONARIO tendrá las siguientes obligaciones durante la etapa de operación:

1. Garantizar la prestación del servicio de alquiler de bicicletas públicas en condiciones de accesibilidad, calidad y eficiencia, de acuerdo con los lineamientos establecidos en los anexos del presente contrato.
2. Garantizar la disponibilidad y funcionamiento de los elementos que conforman el sistema de bicicletas públicas de acuerdo con las cantidades, especificaciones y funcionalidades establecidas en los anexos técnicos y operacionales del presente contrato, así como en las fichas técnicas presentadas por el CONCESIONARIO con ocasión del proceso de selección.
3. Mantener en condiciones óptimas de funcionamiento, seguridad y limpieza todos los elementos del sistema de bicicletas públicas.
4. Realizar el mantenimiento preventivo, correctivo y predictivo de los elementos que conforman el sistema de manera que se garantice su calidad, idoneidad y seguridad, de acuerdo con los lineamientos básicos establecidos en los anexos del presente contrato y la propuesta técnica presentada por el CONCESIONARIO con ocasión del presente proceso de selección.
5. Realizar las actividades de balanceo y abastecimiento de estaciones y bicicletas de manera que se garantice la disponibilidad y calidad del servicio prestado, de acuerdo con los lineamientos básicos establecidos en el contrato y en la propuesta técnica presentada por el CONCESIONARIO con ocasión del presente proceso de selección.
6. Adecuar y tener a disposición los centros de mantenimiento y control de operaciones necesarios para el adecuado funcionamiento del sistema.

7. Desarrollar las actividades que comprende el proceso de gestión de usuarios de acuerdo con los lineamientos básicos establecidos en el presente contrato y en la propuesta técnica presentada por el CONCESIONARIO con ocasión del presente proceso de selección.
8. Desarrollar todas las actividades de promoción, divulgación, comunicaciones y gestión social del sistema de bicicletas públicas que sean necesarios para el correcto funcionamiento del sistema. Incluyendo el impulso de estrategias para que las mujeres utilicen el SBP detectando las dificultades que se encuentren para el acceso al SBP y implementando medidas para su eliminación o reducción.
9. Permitir a la ENTIDAD CONTRATANTE el acceso a los sistemas de información del sistema de bicicletas públicas que permitan una mejor supervisión del servicio y planeación de la movilidad de la ciudad.
10. Suministrar y permitir a la ENTIDAD CONTRATANTE el acceso a toda la información relacionada con la operación del sistema de bicicletas públicas o con cualquier aspecto relacionado con la ejecución del contrato, en los tiempos y condiciones establecidos por la ENTIDAD CONTRATANTE.
11. Entregar los informes de operación de acuerdo con el contenido, forma y periodicidad establecidos en los anexos del presente contrato.

CAPÍTULO II. DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LA ENTIDAD CONTRATANTE

ARTÍCULO 13. DERECHOS DE LA ENTIDAD CONTRATANTE. Sin perjuicio de las demás obligaciones previstas en otros apartes de este Contrato y en sus anexos la ENTIDAD CONTRATANTE tendrá los siguientes derechos generales:

1. Derecho a mantener la supervisión, vigilancia y control sobre la prestación del servicio del sistema de bicicletas públicas objeto del presente Contrato de Concesión.
2. Derecho a impartir al CONCESIONARIO, sus empleados, agentes y representantes las instrucciones operativas que considere necesaria para garantizar la prestación del servicio en condiciones de seguridad, calidad y accesibilidad.
3. Derecho a imponer las multas y sanciones contractuales establecidas en el capítulo III Título IV del presente Contrato.

ARTÍCULO 14. OBLIGACIONES DE LA ENTIDAD CONTRATANTE. Sin perjuicio de las demás obligaciones previstas en otros apartes de este Contrato y en sus anexos, la ENTIDAD CONTRATANTE tendrá las siguientes obligaciones:

Adelantar por sí o por un tercero las actividades de planeación, implementación, gestión, operación y control que sean necesarias para facilitar el cumplimiento de las obligaciones por parte del CONCESIONARIO durante todas las etapas del contrato y poder garantizar la prestación del servicio en condiciones de calidad, seguridad y accesibilidad.

Colaborar con el CONCESIONARIO para la obtención de las licencias y autorizaciones que se requieran para la ejecución del presente contrato, en especial para la obtención de las licencias requeridas durante la etapa pre-operativa.

Asumir los riesgos que le son atribuibles en los términos del contrato y adoptar las medidas conducentes para mitigarlos, de conformidad con lo establecido en el Contrato, sus anexos y los demás documentos del proceso de selección.

En general, cooperar con el CONCESIONARIO en lo que se posible y necesario para el adecuado desarrollo del Contrato de Concesión.



TÍTULO III. ASPECTOS OPERATIVOS DEL CONTRATO

CAPÍTULO I. CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO

ARTÍCULO 15. DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO. El sistema de bicicletas públicas del Gran Santo Domingo es un servicio automático de transporte individual en bicicleta compuesto por una red de estaciones, una flota de bicicletas de uso público y un sistema de gestión, información y acceso al servicio por medios tecnológicos. Funcionará como un servicio en virtud del cual un usuario se registra y paga una tarifa determinada por el CONCESIONARIO y este le otorga el uso de la bicicleta de manera temporal con la obligación de conservarla y restituirla al finalizar el periodo pactado en el contrato de uso.

ARTÍCULO 16. CONTRATO Y TÉRMINOS DE USO. Durante la etapa preoperativa, el CONCESIONARIO presentará a la ENTIDAD CONTRATANTE una propuesta de contrato de uso o alquiler de bicicleta a celebrar con los usuarios, la cual debe incluir, como mínimo, la forma de acceso al servicio, la política tarifaria, con sus perfiles y montos propuestos, así como el tiempo de uso permitido y el horario de prestación del servicio, de acuerdo con la propuesta técnica presentada por el CONCESIONARIO.

En ejecución del presente contrato, el CONCESIONARIO deberá diseñar, suministrar, implementar y operar el sistema de bicicletas públicas conformado por los elementos cuyas características y cantidades mínimas se describen en el capítulo II del título III del presente contrato.

CAPÍTULO II. DIMENSIÓN Y ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA

ARTÍCULO 17. ZONA DE IMPLEMENTACIÓN.

FASE INICIAL: La zona autorizada para la implementación del sistema de bicicletas públicas abarca un área mínima de operación de 16 km² en la que deberán instalarse el número mínimo de estaciones establecidas en el artículo 16 del presente contrato y que se encuentra delimitada de la siguiente manera: al oeste limita con la Av. Winston Churchill / Jiménez Moya. Al sur la Av. George Washington en el DN y la Av. Estados Unidos en Santo Domingo Este. Al este tiene como límite el borde del Parque Mirador del Este y como límites norte se propone como primer límite la Av. México, y Kennedy.

FASE EXPANSIÓN: Luego del primer año de operación el SBP se deberá expandir de manera coordinada con las nuevas infraestructuras ciclistas, siempre y cuando tengan continuidad con las zona operativa existente a ese momento.

Una vez desarrollado un nuevo tramo de infraestructura ciclista, el CONCESIONARIO deberá proponer la expansión del sistema, sujeto a la aprobación de INTRANS, ubicando estaciones en la zona de influencia considerando para su ubicación los siguientes criterios:

- Atractores de viajes
- Integración con el sistema de transporte público
- Generadores de viajes

INTRANT puede exigir la incorporación de estaciones siempre y cuando se encuentren a no más de 500m de la infraestructura ciclista y que la densidad sea no menor a 3 estaciones por km².

A partir de la fecha de inauguración de una nueva infraestructura el CONCESIONARIO dispone de un plazo máximo de 1 mes para implementar las estaciones del área de influencia. Siendo obligación de INTRANT avisar formalmente no menos de 6 meses antes los plazos para el inicio de operación de nueva infraestructura.

ARTÍCULO 18. DIMENSIÓN Y ELEMENTOS DEL SISTEMA. EL CONCESIONARIO deberá diseñar, suministrar, implementar y operar el sistema conformado por los siguientes elementos para la fase inicial y en la fase de expansión se deberán incrementar proporcionalmente los elementos que así lo requieran:

1. 32 estaciones automáticas, que cumplan con las funcionalidades y especificaciones técnicas contempladas en la propuesta técnica presentada y en el anexo técnico del presente contrato.
2. 224 bicicletas mecánicas y 96 bicicletas de pedaleo asistido, que cumplan con las funcionalidades y especificaciones técnicas contempladas en la propuesta técnica presentada y en el anexo técnico del presente contrato.
3. Tecnología digital compuesta por sistema de operaciones (SO), una aplicación web y página web que cumplan con las características y funcionalidades contempladas en el anexo técnico del presente contrato.
4. Un método de pago y acceso al sistema que permita el pago electrónico y la integración con los medios de pago del sistema de transporte de la ciudad.

CAPÍTULO III. CARACTERÍSTICAS DE LA OPERACIÓN

ARTÍCULO 19. GESTIÓN DE USUARIOS. El uso del Sistema estará sujeto a la realización del registro del usuario ante el CONCESIONARIO, el cual podrá hacerse, como mínimo, a través de un centro de atención al cliente, la aplicación web de usuario y la página web del sistema. A través de estos canales los usuarios podrán darse de alta y baja en el servicio, modificar sus datos, adquirir y/o renovar su inscripción.

ARTÍCULO 20. MANTENIMIENTO Y LIMPIEZA DE ESTACIONES Y BICICLETAS. El CONCESIONARIO deberá garantizar que los elementos del Sistema se encuentren en óptimas condiciones de seguridad y calidad. Para ello deberá adoptar una política de limpieza y mantenimiento preventivo, correctivo y predictivo para las estaciones, bicicletas y tecnología digital del Sistema.

ARTÍCULO 21. CENTRO DE CONTROL Y OPERACIONES. El CONCESIONARIO deberá tener, al menos, un Centro de control y operaciones para la centralización de los procesos logísticos, de mantenimiento, almacenamiento, monitoreo y control del Sistema, donde se garantice un espacio de adecuado para el almacenamiento de los bienes del Sistema de manera que se garantice su protección y buen estado.

ARTÍCULO 22. ATENCIÓN AL USUARIO. El CONCESIONARIO procurará mantener una comunicación eficaz y oportuna con los usuarios que genere confianza y sentido de pertenencia hacia el sistema. Para ello deberá desarrollar, como mínimo, las siguientes acciones:

1. Poner a disposición del proceso de atención al usuario y para efectos de la comunicación directa con el usuario, los siguientes canales: Aplicación de usuario (APP), Las redes sociales que se determinen en su política de comunicaciones, una página web y un centro de atención al cliente.
2. Implementar un software de atención a clientes que permita registrar, sistematizar y hacer seguimiento a las preguntas, quejas, reclamos y solicitudes de los usuarios que se reciban por cualquiera de los canales de atención.
3. Poner a disposición de los usuarios un Centro de atención presencial para realizar el proceso de inscripción, registro, pago, reporte de incidencia y en general la atención al cliente.

CAPÍTULO IV. INDICADORES Y NIVELES DE SERVICIO

Todos los indicadores se deberán estimar de manera automática siendo el operador responsable de registrar las operaciones sobre el sistema. El concedente podrá realizar las inspecciones que crea oportunas para verificar la validez de los datos brindados por el sistema del operador.

ARTÍCULO 23. NIVELES DE SERVICIO DE MANTENIMIENTO. La ENTIDAD CONCEDENTE hará seguimiento y control al proceso de mantenimiento de bicicletas, estaciones y tecnología digital a través de los siguientes indicadores y sus respectivos niveles de servicio:

Nombre del indicador	Indicador	Frecuencia	Nivel exigido
Mantenimiento preventivo de bicicletas	(Bicicletas que han recibido mantenimiento preventivo en los últimos 90 días/número total de bicicletas del sistema)	Trimestral	100%
Mantenimiento preventivo de estaciones	(Estaciones que han recibido mantenimiento preventivo/número total de estaciones del sistema)	Mensual	100%
Mantenimiento preventivo de tecnología digital	(Elementos de tecnología digital que han recibido mantenimiento/elementos totales)	Mensual	100%

ARTÍCULO 24. NIVELES DE SERVICIO DE CALIDAD DE LA OPERACIÓN. La ENTIDAD CONCEDENTE hará seguimiento y control al proceso de operación a través de los siguientes indicadores y sus respectivos niveles de servicio:

Nombre del indicador	Indicador	Frecuencia	Nivel exigido
----------------------	-----------	------------	---------------

Disponibilidad de estaciones	(Estaciones que han estado disponibles y operativas/número total de estaciones del sistema)	Mensual	97%
Disponibilidad de módulos de anclaje	(Módulos que han estado disponibles y operativos/número total de anclajes del sistema)	Mensual	97%
Disponibilidad de bicicletas	(Bicicletas que han estado disponibles y operativas/número total de bicicletas del sistema)	Mensual	90%
Bicicletas inoperativas en la vía pública	Bicicletas inoperativas en vía pública/bicicletas operativas disponibles	Diario	3%
Tiempo en recoger bicicletas inoperativas	Tiempo medio mensual que discurre entre la detección de una bicicleta en la vía pública categorizada como no operativa en el sistema y la retirada de la estación para ser reparada -o su correcto reparo en la vía pública- en un mes	Mensual	Máximo 24 horas
Redistribución de bicicletas	Media mensual de la cantidad de minutos de tiempo notificado por el sistema en que la estación quedó llena o vacía de bicicletas	Mensual	Máximo 15 minutos por estación por evento

ARTÍCULO 25. NIVELES DE SERVICIO RELACIONADOS CON LA TECNOLOGÍA DIGITAL. La ENTIDAD CONCEDENTE hará seguimiento y control al funcionamiento de la tecnología digital del sistema a través de los siguientes indicadores y sus respectivos niveles de servicio:

Nombre del indicador	Indicador	Frecuencia	Nivel exigido
Disponibilidad de la tecnología digital	Número real de horas mensuales que está en funcionamiento la web de servicio, la app y el SO, teniendo en cuenta los tiempos de mantenimiento programado	Mensual	99%

ARTÍCULO 26. NIVELES DE SERVICIO RELACIONADOS CON LA SATISFACCIÓN DEL USUARIO. La ENTIDAD CONCEDENTE hará seguimiento y control a los niveles de satisfacción al usuario a través de los siguientes indicadores y sus respectivos niveles de servicio:

Nombre del indicador	Indicador	Frecuencia	Nivel exigido
Satisfacción del usuario	Cantidad de usuarios que se sienten satisfechos con el servicio	Mensual	80%

TÍTULO IV. ADMINISTRACIÓN DEL CONTRATO

CAPÍTULO I. SUPERVISIÓN Y CONTROL

ARTÍCULO 27. SUPERVISIÓN DEL CONTRATO. La supervisión del presente contrato se realizará a través de una persona independiente del CONCEDENTE. En este orden, el INTERVENTOR tendrá el derecho y el deber de supervisar técnica, legal, administrativa y financieramente el desarrollo y ejecución del presente Contrato para lo cual podrá acceder a las instalaciones físicas, a los datos, documentos e información del CONCESIONARIO que soportan la ejecución del Contrato.

ARTÍCULO 28. ACCESO A LA INFORMACIÓN DEL SISTEMA. Durante toda la etapa de operación y con el fin de facilitar la labor de supervisión y control del servicio, el CONCESIONARIO deberá garantizar a la ENTIDAD CONTRATANTE acceso pleno y directo a la información del Sistema, para ello podrá desarrollar herramientas en formato web como tableros de datos que permitan visualizar la información y exportarla a formatos descargables. El formato y el detalle de los datos será acordado entre las partes.

En cualquier momento la ENTIDAD CONCEDENTE podrá solicitar el acceso a las bases de datos del Sistema con el fin de verificar la información reportada por el CONCESIONARIO y/o obtener insumos para la planificación de movilidad de la ciudad. Las partes acordarán el procedimiento de acceso a las bases de datos para no afectar la funcionalidad del sistema de información.

El software deberá estimar los indicadores de niveles de servicio de manera automática y con la periodicidad indicada.

CAPÍTULO II. ASIGNACIÓN DE RIESGOS DEL CONTRATO

ARTÍCULO 29. DISTRIBUCIÓN DE RIESGOS DEL CONTRATO. Para todos los efectos legales, se entenderán incluidos dentro de los riesgos propios del negocio del operador todos aquellos que no sean atribuidos expresamente a la ENTIDAD CONTRATANTE, así como los demás que no sean explícitamente excluidos de la órbita de responsabilidad del CONCESIONARIO según las cláusulas del presente contrato.

ARTÍCULO 30. RIESGOS DEL CONTRATO ATRIBUIDOS AL CONCESIONARIO. El CONCESIONARIO asumirá en su totalidad los riesgos que se deriven del cumplimiento de las obligaciones derivadas del contrato de concesión, y será responsable frente a la ENTIDAD CONTRATANTE, como obligación de resultado, por la operación del sistema en las condiciones establecidas en el contrato.

Mediante el presente contrato, y en cuanto superen los mecanismos tendientes a diluir los efectos de los riesgos previstos en el contrato, el CONCESIONARIO asume expresamente los riesgos propios de la actividad económica de operación de un sistema de bicicletas públicas y del giro ordinario del negocio, incluidos dentro de la participación en los beneficios derivados de la explotación económica del sistema entre los cuales se encuentra los riesgos financieros, de financiabilidad, de demanda, de operación, comerciales, regulatorios, de flujo de caja, de éxito del negocio y retorno de su inversión, los asociados a

la variación del precio en los insumos de operación, el impacto que en los costos y en el retorno de la inversión previstos por el CONCESIONARIO puedan tener factores internos o externos al servicio concesionado, que dificulten, retrasen o dilaten el proceso de implantación o puesta en marcha del mismo, y los demás riesgos que puedan identificarse en el proyecto, como lo son, entre otros, los riesgos derivados de la posible incidencia que en la estructura económica del negocio del CONCESIONARIO podrían llegar a tener los cambios en la regulación legal en general, y en particular aquella en materia tributaria, en detrimento de los costos y condiciones de la operación, o las que podrían derivarse de la situación general del país, son riesgos asumidos en su totalidad por el CONCESIONARIO, como riesgos propios del giro de los negocios que asumirá mediante la concesión. Por la suscripción del presente contrato, el CONCESIONARIO acepta la distribución de riesgos efectuada entre las partes en el presente negocio, reconoce que los recursos que obtenga como participación en el resultado económico de la explotación del sistema de bicicletas públicas, es considerado y será considerado, para todos los efectos legales, de manera clara e irrevocable, como una remuneración suficiente y adecuada a la distribución de riesgos del contrato. El CONCESIONARIO se compromete a asumir los riesgos que se le presenten y a mitigarlos mediante la obtención de asesoría especializada en los aspectos técnico, financiero, jurídico y tributario, que le permitan cubrir las contingencias previsibles para estructurar un negocio viable sobre escenarios realistas que tengan en cuenta las limitaciones y condiciones aplicables a la actividad contratada, en los términos y condiciones contempladas en el presente contrato

ARTÍCULO 31. FUERZA MAYOR Y CASO FORTUITO. Ni la ENTIDAD CONTRATANTE ni el CONCESIONARIO serán responsables de cualquier incumplimiento del Contrato si su ejecución ha sido demorada, impedida, obstaculizada o frustrada por causas de Fuerza Mayor o Caso Fortuito. Para los efectos del presente Contrato, Fuerza Mayor significa cualquier evento o situación que escapen al control de una parte, imprevisible e inevitable, y sin que esté envuelta su negligencia o falta, como son, a manera enunciativa pero no limitativa, actos de autoridades gubernamentales o militares, regulaciones o requerimientos gubernamentales, epidemias, guerras, actos de terroristas, huelgas, fuegos, explosiones, temblores de tierra, accidentes, catástrofes, inundaciones y otras perturbaciones ambientales mayores, condiciones severas e inusuales del tiempo. Caso Fortuito significa aquel acontecimiento que no ha podido preverse, o que previsto no ha podido evitarse, por ser extraño a la voluntad de las personas. Las causas de Fuerza Mayor o Caso Fortuito especificadas anteriormente no incluyen: a) Cualquier evento causado por negligencia o acción intencional de una parte. b) Cualquier evento que una de las partes pudo haber tomado en cuenta al momento de la firma o de la ejecución de este Contrato para evitar incumplimiento de sus obligaciones. c) Insuficiencia de recursos o fallas en el cumplimiento de cualquier pago bajo este Contrato. La falla de una parte involucrada en el presente Contrato, que le impida cumplir cualquiera de sus obligaciones, no será considerada como incumplimiento, siempre y cuando éste surja de un evento de Fuerza Mayor o Caso Fortuito y la parte afectada haya tomado todas las precauciones razonables, con el debido esmero y cuidado, siempre con el objetivo de cumplir con los términos y condiciones establecidos en este Contrato.

PÁRRAFO. La configuración de la Fuerza Mayor o Caso Fortuito excusan del cumplimiento de las obligaciones que los mismos imposibiliten, pero en ningún caso darán lugar a indemnizaciones o compensaciones a favor de la parte contractual que por ellas ha sido directamente afectado.

PÁRRAFO SEGUNDO. En el evento en que sea necesario reestablecer el equilibrio económico del presente contrato se deberá adelantar las acciones necesarias por parte del INTRANS y el CONCESIONARIO para su restablecimiento. Dentro de las acciones se podrá optar, entre otras, variaciones extraordinarias de la tarifa, ampliación del plazo del contrato, reorganización o modificación del esquema de operación o condiciones operacionales, modificación de cronogramas de cumplimiento de obligaciones, terminación de común acuerdo y liquidación del contrato.

PÁRRAFO TERCERO. Las acciones para el restablecimiento económico del contrato deben orientarse igualmente a la consecución de condiciones óptimas de prestación del servicio al usuario y no podrán en ningún caso plantearse o formularse en su detrimento.

PÁRRAFO CUARTO. Las acciones para el restablecimiento del equilibrio económico del contrato deberán adoptarse de común acuerdo de dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la verificación objetiva de su alteración; plazo que podrán prorrogar las partes si ambas consienten en ello. Finalizados los plazos sin lograr un acuerdo sobre las medidas o su alcance, el INTRANS deberá adoptar unilateralmente las decisiones que considere pertinentes para el restablecimiento.

ARTÍCULO 32. RESPONSABILIDADES FRENTE A TERCEROS. La responsabilidad del CONCESIONARIO frente a terceros, es la que surja de la legislación aplicable en cada caso. El CONCESIONARIO es el responsable de los daños y perjuicios que se produjeren por su causa, la de sus dependientes, las de sus bienes muebles e inmuebles, por el personal por él empleado o contratado bajo cualquier modalidad y para cualquier fin, o por sus subcontratistas. La ENTIDAD CONTRATANTE no será responsable frente a terceros por las obligaciones que asumiere o debiere asumir el CONCESIONARIO con aquellos, ni por los daños que cause este último, directa o indirectamente en el desarrollo de su gestión, ni sus empleados, agentes, representantes o contratistas, y bienes.

PÁRRAFO. Los vehículos del CONCESIONARIO utilizados para el balanceo de estaciones contarán con una póliza de seguro, expedida por una compañía autorizada por la Superintendencia de Seguros, que cubra eventuales daños causados a terceros, de conformidad con las condiciones que fija las disposiciones vigentes y la cobertura prevista en la legislación de la materia.

CAPÍTULO III. REVISIÓN Y MODIFICACIÓN DEL CONTRATO

ARTÍCULO 33. REVISIÓN ECONÓMICA DEL CONTRATO. De acuerdo con lo establecido en el numeral 1 del artículo 51 y en el numeral 7 del párrafo II del artículo 57 de la Ley 340-06, el CONCESIONARIO tiene derecho a la revisión del régimen económico y plazo de la concesión, por causas sobrevinientes.

ARTÍCULO 34. MODIFICACIÓN DEL CONTRATO. Si durante la ejecución del presente contrato, para evitar la suspensión o la afectación grave del sistema fuese necesario introducir variaciones en el contrato, y

previamente las partes no llegaran al acuerdo respectivo, la ENTIDAD CONTRATANTE, mediante acto administrativo debidamente motivado, podrá modificar de manera unilateral el presente contrato. La ENTIDAD CONTRATANTE podrá igualmente realizar la modificación cuando las partes no llegaran al acuerdo y la modificación se requiera: i) para la integración del servicio concesionado con otros servicios de transporte de pasajeros, ii) para la implementación y operación de sistemas electrónicos de cobro, iii) para la implementación y operación de sistemas de control y seguimiento al servicio.

ARTICULO 35. SUSPENSIÓN DE LA ETAPA PREOPERATIVA. Podrá suspenderse temporalmente la ejecución del presente contrato durante la etapa preoperativa o algunas de las obligaciones en ella contenidas, por acuerdo entre las PARTES, en forma total o parcial, por circunstancias o por el acaecimiento de hechos, situaciones o circunstancias que no sean imputables al CONCESIONARIO y que imposibiliten temporalmente su ejecución total o parcial. El plazo total de duración de la suspensión del contrato, no se tendrá en cuenta para el cómputo del plazo extintivo del mismo. La suspensión deberá consignarse en un Acta, en la que conste el acuerdo de las PARTES sobre el particular, con indicación de los hechos, causas o circunstancias que dieron origen a la suspensión. El CONCESIONARIO deberá reiniciar la ejecución del contrato una vez el CONCEDENTE haya verificado que las causas que motivaron la suspensión desaparecieron o las mismas no afectan la ejecución del contrato, para lo cual deberán las PARTES suscribir el Acta correspondiente, sustentando los motivos por los cuales se da reinicio a la ejecución del contrato. Cuando la suspensión haya superado un término de seis (6) meses, las PARTES, de común acuerdo podrán pactar la reducción del alcance del contrato o la terminación anticipada del mismo.

ARTÍCULO 36. CESIÓN DE LA POSICIÓN CONTRACTUAL. La cesión de la posición contractual solo se permitirá a favor de un tercero, previa aprobación expresa y escrita de la ENTIDAD CONTRATANTE, quien solo la podrá otorgar si se cumplen con los siguientes requisitos:

1. Que el cesionario cumpla con la capacidad jurídica, capacidad financiera y requisitos de experiencia mínima exigidos para el CONCESIONARIO, y en general, con todas las condiciones, seguridades y garantías exigidas en el Contrato, sus anexos y en la Licitación Pública XX de XX, en virtud de la cual se suscribe el presente Contrato.
2. Que el cedente acepte de manera expresa las responsabilidades que se derivan de la cesión de su posición contractual en los términos y con el alcance previsto en el presente Contrato y suscriba el documento de cesión correspondiente donde expresamente se consagre que su responsabilidad es solidaria.

TÍTULO IV. INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO

ARTÍCULO 37. SANCIONES. De acuerdo con lo establecido en artículo 66 de la Ley 340-06, el CONCESIONARIO podrá ser pasible a las siguientes sanciones: a) Advertencia escrita; b) Ejecución de la garantía de mantenimiento de la oferta o de cumplimiento del contrato; c) Multa por retraso en el cumplimiento de sus obligaciones; d) Rescisión unilateral sin responsabilidad para la entidad contratante; e) Inhabilitación temporal o definitiva conforme a la gravedad de la falta. La advertencia escrita procederá en todos los casos en que la ENTIDAD CONTRATANTE encuentre evidencias de acciones que requieran de corrección por configurar una fuente potencial de afectaciones al servicio público de transporte o cualquier otro interés jurídico protegido por el ordenamiento dentro de las actividades que necesariamente están implicadas en la prestación del servicio.

ARTÍCULO 38. INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO Se considerará configurado un incumplimiento del Contrato en los siguientes casos:

1. Mora del Proveedor en la instalación de estaciones
2. Mora del Proveedor en el suministro y entrada en operación de la flota de bicicletas
3. Adquisición e instalación de estaciones y bicicletas en una cantidad inferior a la pactada.
4. Incumplimiento reiterado de los niveles de servicio.

ARTÍCULO 39. MULTAS. El incumplimiento de los indicadores de calidad dará lugar a la imposición de las siguientes multas contractuales al CONCESIONARIO. Las multas a las que se refiere la presente cláusula son apremios al CONCESIONARIO para el cumplimiento de sus obligaciones y, por lo tanto, no tienen el carácter de estimación anticipada de perjuicios, de manera que pueden acumularse con cualquier forma de indemnización. El pago de dichas multas no exonerará al CONCESIONARIO del cumplimiento de cualquiera de las obligaciones con respecto de las cuales se haya generado la respectiva Multa.

En caso de incumplimiento de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO en virtud del presente Contrato, la ENTIDAD CONCEDENTE podrá adelantar el procedimiento establecido en la ley y en el contrato e imponer las siguientes multas:

El incumplimiento de los niveles de servicio se verá reflejado en la reducción del APB. En los casos en que el incumplimiento se refleja en la no disponibilidad de bicicletas o en la imposibilidad de anclarlas se estimará la cantidad de minutos-bicicleta no disponibles por encima de los niveles exigidos y al finalizar el mes se descontará el proporcional de APB por la cantidad de minutos-bicicleta incrementado en un 10% en concepto de multa.

Estas penalidades se aplican a los indicadores:

- Disponibilidad de estaciones
- Disponibilidad de módulos de anclajes

- Disponibilidad de bicicletas
- Bicicletas inoperativas en la vía pública

Los indicadores de **mantenimiento** se penalizan con el descuento del APB mensual de una bicicleta por cada punto porcentual de incumplimiento.

El indicador de **Tiempo en recoger bicicletas inoperativas** se penaliza con el descuento del APB (bicicleta-día) en su valor proporcional diario de una bicicleta por bicicleta-día de incumplimiento.

El indicador de **Redistribución de bicicletas** se penaliza con 5 APB (bicicleta-minuto) en su valor proporcional de minutos por bicicleta por cada minuto de incumplimiento por sobre el nivel exigido.

El Indicador de **Disponibilidad de la tecnología digital** se penaliza con 5 APB (bicicleta-hora) en su valor proporcional de horas por bicicleta por cada hora en que la web, la app o el sistema no se encuentre en funcionamiento fuera de los tiempos de mantenimiento programados y el nivel exigido.

El indicador de **Satisfacción del usuario** se penaliza con 2 APB (bicicleta-mes) mensuales por cada punto porcentual por debajo del nivel exigido.

Todos los indicadores se deben estimar desde el inicio de la operación, pero serán pasibles de penalización a partir del mes 5 de operación.

En caso de mora o incumplimiento parcial de las obligaciones adquiridas por el CONCESIONARIO, el CONCEDENTE podrá mediante acto administrativo motivado imponer multas diarias equivalentes a XX SMLMV, hasta que se restituya el cumplimiento del contrato.

PÁRRAFO. El pago de las multas se hará mediante deducción sobre la remuneración del CONCESIONARIO, la cual se hará efectiva en el periodo siguiente a la fecha de ejecutoria del acto que decreta la multa.

ARTÍCULO 40. PLAZO DE CURA. Previo al inicio del procedimiento de imposición de multas, La ENTIDAD CONTRATANTE determinará un periodo de cura, basado en la gravedad del incumplimiento y el tiempo razonable para remediarlo. En ningún caso el plazo de cura podrá exceder un término de treinta (30) días calendario ni podrá ser inferior a diez (10) días calendario. Vencido el plazo de cura sin que el CONCESIONARIO haya saneado el incumplimiento se dará inicio al procedimiento de imposición de multas que se indica a continuación. En el procedimiento para la imposición de multas se deberá observar en lo pertinente, lo señalado en Título Quinto de la Ley No. 107-13 o las normas que lo modifiquen, complementen o sustituyan.

En desarrollo y aplicación de la norma anterior y en virtud del debido proceso que debe regir las actuaciones administrativas, se establece el siguiente procedimiento de imposición de multas. Cuando La ENTIDAD CONTRATANTE verifique que existe un incumplimiento que puede llegar a ser generador de una cualquiera de las multas, enviará un escrito al CONCESIONARIO informando el inicio del procedimiento de imposición de multas en el cual se citará a audiencia para debatir lo ocurrido, mediante oficio que, además del periodo de cura, contendrá lo siguiente: (i) Se hará mención expresa y detallada de los hechos generadores de la multa, acompañándolo del informe que sustenta la actuación; (ii) Indicará las razones por las cuales el hecho señalado implica una vulneración a las estipulaciones del

Contrato (normas y/o cláusulas posiblemente violadas); (iii) las consecuencias que podrían derivarse para el CONCESIONARIO en desarrollo de la actuación, es decir el hecho de que puede imponerse la multa y eventualmente podría declararse la terminación anticipada del Contrato. iv) Se fijará fecha para audiencia a fin de debatir lo ocurrido, la cual deberá llevarse a cabo con posterioridad al vencimiento del plazo de cura otorgado. Copia de esta notificación será remitida a los garantes para que asistan a la audiencia.

ARTÍCULO 41. AUDIENCIA DE IMPOSICIÓN DE MULTA. En el documento mediante el cual se le informa al CONCESIONARIO el inicio del procedimiento de multa, se determinará el lugar fecha y hora para la realización de la audiencia, en la que se verificará si el CONCESIONARIO saneó o no el incumplimiento durante el periodo de cura y, en general para que el CONCESIONARIO pueda presentar sus descargos, en desarrollo de lo cual podrá rendir las explicaciones del caso, aportar pruebas y controvertir las presentadas por La ENTIDAD CONTRATANTE. Si en desarrollo de la audiencia el CONCESIONARIO demuestra que no incumplió o que saneó el incumplimiento en el periodo de cura, La ENTIDAD CONTRATANTE no impondrá la multa. En caso contrario, es decir, si el CONCESIONARIO no demuestra haber enervado la causal de incumplimiento durante el periodo de cura, La ENTIDAD CONTRATANTE mediante resolución motivada impondrá la multa correspondiente desde la fecha en la que inició el incumplimiento (independientemente del plazo de cura otorgado con anterioridad al inicio del procedimiento de imposición de multas). La ENTIDAD CONTRATANTE podrá suspender la audiencia para estudiar la respuesta del CONCESIONARIO y las pruebas aportadas. Si el CONCESIONARIO se allanare a la sanción, deberá manifestarlo así a La ENTIDAD CONTRATANTE de manera expresa durante la audiencia y se beneficiará de un descuento equivalente al cincuenta por ciento (50%) del valor correspondiente, siempre que renuncie por escrito al ejercicio de cualquier recurso o acción contra la imposición de la multa. En todo caso, si el CONCESIONARIO se allanare al pago o compensación de la multa acogiéndose al aludido beneficio, y posteriormente recurre o interpone acción alguna para debatir el informe o comunicaciones que hayan cuantificado o tasado la multa, se entenderá que el pago efectuado tiene el carácter de parcial, estando obligado el CONCESIONARIO a pagar la diferencia.

Todas las multas que se causen serán pagadas a través de la figura de la compensación, descontándose el valor de las multas de la retribución que el CONCESIONARIO tenga derecho a obtener derivado de la ejecución del presente Contrato de Concesión. Será función de La ENTIDAD CONTRATANTE verificar que se hagan los descuentos correspondientes, de manera oportuna, en los períodos de pago de las retribuciones previstas en el presente Contrato de Concesión. En todo caso, el pago o la deducción de dichas multas no exonerará al CONCESIONARIO de su obligación de cumplir plenamente con las obligaciones que emanen del presente Contrato de Concesión. La ENTIDAD CONTRATANTE tendrá la obligación de comunicar al administrador de los recursos provenientes de la tarifa cobrada al usuario la circunstancia de haberse hecho exigible una multa al CONCESIONARIO, así como su cuantificación y el plazo para que el administrador de dichos recursos haga el respectivo descuento. En todo caso y para todos los efectos legales, las partes pactan que este Contrato de Concesión conjuntamente con el reporte o la comunicación que incorpora la tasación de la multa, prestarán mérito ejecutivo.

ARTÍCULO 42. TERMINACIÓN DEL PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO. La ENTIDAD CONTRATANTE, de oficio o a petición del CONCESIONARIO, podrá dar por terminado el procedimiento en cualquier momento si por algún medio tiene conocimiento de la cesación de situación de incumplimiento. Dicha

decisión se notificará por escrito al CONCESIONARIO con anterioridad a la audiencia o en el transcurso de esta.

ARTÍCULO 43. LIQUIDACIÓN DE LA CONCESIÓN. La Etapa de Liquidación del contrato será de tres (3) meses contados a partir de la finalización de la finalización del tiempo señalado para la etapa de operación y terminará con la firma del “Acta de Liquidación del Contrato de Concesión”. En el evento en que el presente contrato termine anticipadamente de conformidad con lo previsto sobre el particular en el mismo, el plazo para liquidarlo también será de tres (3) meses contados a partir del momento en que se configure la situación de terminación anticipada.



TÍTULO V. TERMINACIÓN DEL CONTRATO

ARTÍCULO 44. TERMINACIÓN DE LA CONCESIÓN. El presente contrato de concesión se terminará por una de las siguientes causas:

1. Causas comunes:
 - a. Cumplimiento del plazo de la concesión, incluidas sus extensiones debidamente legalizadas;
 - b. Mutuo acuerdo entre concedente y CONCESIONARIO. En este caso el concedente sólo podrá otorgar su consentimiento, previa consulta a los acreedores que tengan garantías inscritas para el financiamiento de la concesión;
2. Causas imputables al CONCESIONARIO:
 - a. Incursión sobrevenida del CONCESIONARIO en alguna de las causas de prohibición de contratar con la Administración Pública que establezcan las normas vigentes, en especial el Artículo 14 de la Ley No. 340-06, sobre Compras y Contrataciones Públicas de Bienes, Servicios, Obras y Concesiones.
 - b. Incumplimiento de las obligaciones del CONCESIONARIO, previamente calificadas por la entidad concedente y con el criterio y autorización del Órgano Rector de la Contratación y Concesiones.
 - c. Por la configuración de una cualquiera de las faltas administrativas del transporte público de pasajeros que, de conformidad con la Ley 63-17, dan lugar a la cancelación de las licencias de operación.
 - d. La configuración hechos que impongan la necesidad de cancelar la Licencia de Operación para satisfacer o garantizar interés público, con arreglo al artículo 54 de la Ley 63-17 o al artículo 128 del Decreto 543- 12 y por razones de oportunidad, merito o conveniencia con arreglo a lo señalado en el párrafo del artículo 31 de la Ley 340-06.
 - e. El no cumplimiento por parte del CONCESIONARIO de las disposiciones emanadas del INTRANS respecto de la instrumentación de sistemas tecnológicos o inteligentes de cobro de tarifas, mantenimiento, seguridad, control y fiscalización del sistema de transporte, incluidas las relativas a los instrumentos fiduciarios adoptados.
 - f. Cuando en el CONCESIONARIO concurra una cualquiera de las causales de disolución, fuese a la quiebra, o si se extendiese contra él una orden de administración judicial, o si se presentase una petición de declaración en quiebra, o si hiciese algún convenio con sus acreedores o una cesión a favor de ellos.
 - g. Cuando el CONCESIONARIO se fusione o escinda sin autorización previa de la ENTIDAD CONTRATANTE.
 - h. Cuando tratándose de una persona jurídica, sus accionistas enajenen más del diez por ciento (10%) de la participación en la sociedad sin autorización previa de la ENTIDAD CONTRATANTE, quien podrá negarla en el caso en que considere que la

fusión, escisión o transacción de acciones respectiva, desmejoran la garantía que encuentra en la calidad del CONCESIONARIO.

- i. Por la reticencia del CONCESIONARIO u ocultamiento reiterado de información requerida por la ENTIDAD CONTRATANTE. x. Cambiar, sin autorización del contratante la composición, la calidad y la especialización del personal que se comprometieron asignar en sus ofertas;
 - j. El incumplimiento del CONCESIONARIO de sus obligaciones de instrumentación de sistemas tecnológicos o inteligentes de cobro de tarifas, mantenimiento, seguridad, control y fiscalización del sistema de transporte, Atendiendo lo dispuesto en el numeral 7 del artículo 326 de la Ley 63-17 y de conformidad con lo establecido en el Literal b, del numeral 3 del artículo 325.
 - k. Cualquier incumplimiento de las obligaciones que coloque en riesgo la adecuada, permanente y continua prestación del servicio público de transporte en condiciones de calidad y seguridad para los usuarios.
3. Causas imputables a la ENTIDAD CONTRATANTE:
- a. El CONCESIONARIO podrá solicitar la terminación del contrato cuando la ENTIDAD CONTRATANTE incurra en un incumplimiento grave de sus obligaciones contractuales. La gravedad de dicho incumplimiento debe ser calificada previamente a través de los mecanismos de arreglo de conflictos pactados para el presente contrato, en observancia de los fines de la contratación celebrada, la finalidad del servicio público que se presta y el interés general de la comunidad.

ARTÍCULO 45. PROCEDIMIENTO PARA LA CANCELACIÓN. De conformidad con lo establecido en el artículo 315 de la Ley 63-17, la autoridad administrativa competente para imponer la sanción de cancelación de la concesión será el INTRANT.

PÁRRAFO. cuando se presente cualquiera de las causas contractualmente previstas para que las partes den por terminado el contrato de concesión de manera anticipada y se considera que las afectaciones al servicio por la terminación, son en sí más graves que las consecuencias del incumplimiento, se le concederá al contratante incumplido un término de seis (6) meses a partir de la notificación del incumplimiento, para que solucione las situaciones que darían lugar a la causal de terminación anticipada correspondiente, el cual se entiende concedido sin perjuicio de la procedencia y exigibilidad de las sanciones y multas previstas en el presente contrato por el incumplimiento del mismo. Una vez vencido este término sin que se restablezca la situación causante de la terminación, esta se producirá, y se procederá a la liquidación del contrato y al pago de las indemnizaciones correspondientes, conforme a las previsiones consignadas en el presente contrato.

ARTÍCULO 46. LIQUIDACIÓN DE LA CONCESIÓN. La Etapa de Liquidación del contrato será de tres (3) meses contados a partir de la finalización de la finalización del tiempo señalado para la etapa de operación y terminará con la firma del “Acta de Liquidación del Contrato de Concesión”. En el evento en que el presente contrato termine anticipadamente de conformidad con lo previsto sobre el particular en el mismo, el plazo para liquidarlo también será de tres (3) meses contados a partir del momento en que se configure la situación de terminación anticipada.

TÍTULO VI. GARANTÍAS Y SEGUROS

ARTÍCULO 47. GARANTÍA DE FIEL CUMPLIMIENTO DE CONTRATO. Para garantizar el fiel cumplimiento del presente Contrato el CONCESIONARIO hace formal entrega de una garantía bancaria o una póliza de seguros a favor de [la Entidad Contratante] en cumplimiento a lo establecido en los artículos 112 del Reglamento de Aplicación de la Ley, emitido mediante el Decreto 543-12, de fecha seis (6) de septiembre del dos mil doce (2012), por un valor equivalente al xxx (x%) del valor total de la inversión, a disposición de la Entidad Contratante.

PÁRRAFO. Dicha garantía responderá de los daños y perjuicios que se produzcan a [la Entidad Contratante] en caso de incumplimiento, que determinará en todo caso la realización de la garantía, independientemente del resto de acciones que legalmente procedan.

ARTÍCULO 48. GARANTÍA DE CALIDAD Y CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE LOS BIENES Y EQUIPOS SUMINISTRADOS. El CONCESIONARIO amparará al INTRANS (como beneficiario) de los perjuicios imputables al CONCESIONARIO, derivados de la mala calidad o deficiencias técnicas de los bienes o equipos suministrados por éste, de acuerdo con las Especificaciones Técnicas establecidas en el Contrato o por el incumplimiento de los parámetros o normas técnicas establecidas para el respectivo bien o equipo.

Este amparo deberá cubrir la calidad y el correcto funcionamiento de los bienes que hacen parte del sistema en cumplimiento del contrato de concesión. Equivalente al veinte por ciento (20%) del valor del contrato y su vigencia por el término de duración de la concesión.

TÍTULO VII. OTROS ASPECTOS JURÍDICOS

CAPÍTULO I. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

ARTÍCULO 49. ARREGLO DE CONFLICTOS. LAS PARTES se comprometen a realizar sus mejores esfuerzos para resolver en forma amigable los conflictos o desacuerdos y todas las disputas que pudieran surgir con relación al desarrollo del presente contrato y su interpretación, así como cualquier discrepancia relacionada con la existencia, validez o terminación del contrato, por lo que en primera instancia éstas procuraran ser resueltas amistosamente por las mismas partes. Los reclamos o inquietudes que surjan entre las partes como resultado de su relación contractual, serán en primera instancia comunicados por

escrito entre sí, de manera directa, y para su definición se seguirá el procedimiento que se expone a continuación:

1. La parte inconforme, comunicará por escrito al otro contratante sus reclamos o inquietudes, indicando los hechos, las pruebas y los fundamentos técnicos que respaldan su posición, las normas contractuales o legales implicadas, y posibles fórmulas de solución al conflicto propuesto.
2. El contratante notificado tendrá diez (10) días hábiles, contados a partir de la fecha de recibo de la comunicación aludida en el numeral anterior, para evaluar los términos de la propuesta recibida, y presentar su posición, por escrito, al contratante que haya denunciado el conflicto.
3. Si el contratante notificado no estuviera de acuerdo con la posición planteada por el contratante inconforme, se lo comunicará así por escrito, planteando los hechos, las pruebas y los fundamentos técnicos que respalden su posición, las normas contractuales o legales que la apoyan, y posibles fórmulas de solución al conflicto propuesto, teniendo en cuenta la fórmula de solución propuesta inicialmente por el contratante inconforme. En la comunicación que envíe el contratante notificado al contratante inconforme lo invitará a una primera reunión de negociación, que deberá llevarse a cabo dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha de entrega de dicha respuesta al contratante inconforme, señalando la fecha, hora y lugar.
4. A partir de la fecha de entrega de la comunicación aludida en el numeral anterior, las partes tendrán un término máximo de veinte (20) días hábiles para llegar a un acuerdo directo, mediante negociaciones directas que se convocarán al finalizar cada reunión de negociación. A dichas reuniones deberán asistir personas que estén en capacidad de adoptar decisiones suficientes y adecuadas para la solución del conflicto, que comprometan a las partes de acuerdo con sus funciones, bien sea los representantes legales de las partes contratantes o, en su lugar, funcionarios autorizados y debidamente apoderados para dirimir el conflicto, sin perjuicio de que los planteamientos presentados en tales negociaciones puedan requerir de la confirmación o aprobación posterior por parte de los órganos directivos de cada una de las entidades contratantes.
5. Si vencido el término previsto en el numeral anterior no se llegare a un acuerdo, el CONCESIONARIO deberá designar un miembro de su Junta Directiva, o de su máximo órgano directivo cualquiera que éste fuera, designación que será comunicada mediante escrito a la otra parte dentro de los tres (3) días hábiles siguientes al vencimiento de dicho plazo, quien asumirá de manera personal la negociación directa del conflicto para buscar un acuerdo. Si el CONCESIONARIO estuviera conformado por un grupo de personas naturales o jurídicas que no se encuentren vinculadas por ninguna forma de asociación, deberán designar a una de ellas para el efecto, concediéndole, por escrito, la facultad de representación de todos los demás. La ENTIDAD CONTRATANTE designará así mismo un representante para el efecto.
6. Los representantes de las partes, designados conforme a lo previsto en el numeral anterior, asumirán la negociación directa del conflicto, y contarán con un término de

- quince (15) días para definir la situación. Si llegaren a un acuerdo, su determinación será definitiva y vinculante para las partes.
7. Cuando en cualquiera de las instancias previstas en la presente cláusula se llegare a algún acuerdo, se entenderá que se ha llevado a cabo una transacción, la cual se consignará en un documento escrito en el que se establecerá de manera detallada, las condiciones del acuerdo, las concesiones recíprocas de las partes y las consecuentes obligaciones que surgen para las partes en virtud del mismo. El documento deberá ser suscrito por los representantes de ambas partes, formará parte del presente contrato, y prestará mérito ejecutivo.
 8. Si en cualquiera de las instancias previstas en la presente cláusula alguno de los contratantes no da respuesta a las comunicaciones que se le remitan, no acude a las reuniones de negociación correspondientes, o se niega a adelantar cualquiera de las gestiones que dentro de esta primera etapa de negociación directa le corresponde, así como cuando, agotada esta primera etapa, no se obtuviera un acuerdo entre las partes, se procederá conforme a lo previsto en la cláusula siguiente.

ARTÍCULO 50. COMPETENCIA JUDICIAL Y ARBITRAMIENTO. Todo litigio, controversia o reclamación resultante de este documento y/o el o los Contratos a intervenir, sus incumplimientos e interpretaciones que no logren ser resueltos mediante la etapa de arreglo directo, así como sus resoluciones o nulidades serán sometidos al Tribunal Contencioso Administrativo conforme al procedimiento establecido en la Ley 13-07, de fecha cinco (05) de febrero del 2007, que instituye el Tribunal Contencioso, Tributario y Administrativo. De igual modo, y de común acuerdo entre las partes, podrán acogerse al procedimiento de Arbitraje Comercial de la República Dominicana, de conformidad con las disposiciones de la Ley No. 479-08, de fecha treinta (30) de diciembre del dos mil ocho (2008) y a lo dispuesto en el reglamento y a lo contemplado en los tratados de los cuales la República Dominicana sea parte.

ARTÍCULO 51. NULIDADES DEL CONTRATO. La violación del régimen de prohibiciones establecido en el Artículo 14 de la Ley 340-06, sobre Compras y Contrataciones Públicas de Bienes, Servicios, Obras y Concesiones, su modificatoria, originará la nulidad absoluta del Contrato, sin perjuicio de otra acción que decida interponer [la Entidad Contratante]. La división del presente Contrato, con el fin de evadir las obligaciones de la Ley 340-06 y de las normas complementarias que se dicten en el marco del mismo, será causa de nulidad del mismo.

CAPÍTULO II. ASPECTOS JURÍDICOS GENERALES

ARTÍCULO 52. INTERPRETACIÓN DEL CONTRATO. El significado e interpretación de los términos y condiciones del presente Contrato se hará al amparo de las leyes de la República Dominicana.

ARTÍCULO 53. IDIOMA OFICIAL. El presente Contrato ha sido redactado en español, que será el idioma de control para todos los asuntos relacionados con el significado e interpretación de los términos y condiciones del presente documento.

ARTÍCULO 54. TÍTULOS. Los títulos no limitarán, alterarán o modificarán el significado de este Contrato.

ARTÍCULO 55. LEGISLACIÓN APLICABLE. El CONCESIONARIO actuará de conformidad con las leyes nacionales y tomará todas las medidas necesarias para asegurar que su personal técnico cumpla con las leyes vigentes en la República Dominicana, en especial la Ley 340-06, el Decreto 543-12 y todas las demás normas que directa o indirectamente regulen las actividades que le corresponde realizar para la recta ejecución del presente contrato.

ARTÍCULO 56. ELECCIÓN DE DOMICILIO. Para todos los fines y consecuencias del presente Contrato, LAS PARTES eligen domicilio en las direcciones que figuran en la parte introductoria del presente Contrato, en el cual recibirán válidamente todo tipo de correspondencia o notificación relativa al presente Contrato, su ejecución y terminación.

ARTÍCULO 57. ACUERDO INTEGRO. El presente Contrato y sus anexos contienen todas las estipulaciones y acuerdos convenidos entre LAS PARTES; en caso de ambigüedad, duda o desacuerdo sobre la interpretación del mismo y sus documentos anexos, prevalecerá su redacción. Así mismo se establece que si alguna de las disposiciones de este Contrato se declarara inválida, las demás no serán afectadas y permanecerán plenamente vigentes.

