



REPÚBLICA DOMINICANA  
“Año de la Consolidación de la Seguridad Alimentaria”  
COMITÉ DE COMPRAS Y CONTRATACIONES

CIRCULAR DE RESPUESTA NÚM. 1

**“Concesión para el Suministro, Puesta en Marcha, Operación y Mantenimiento de la Fase I de Corredores de Transporte Público de Pasajero Urbano, en Autobuses de la Ciudad de Santo Domingo”**

Ref.: INTRANT-CCC-LPI-2019-0002

A todos los oferentes conforme al registro de interesados de la “**Concesión para el Suministro, Puesta en Marcha, Operación y Mantenimiento de la Fase I de Corredores de Transporte Público de Pasajero Urbano, en Autobuses de la Ciudad de Santo Domingo**” INTRANT-CCC-LPI-2019-0002.

El Comité de Compras y Contrataciones del **Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre** les informa que, hasta la fecha **13 de febrero del año 2020** recibimos las siguientes preguntas, las que respondemos en la presente circular pasando a constituir parte íntegra del Pliego de Condiciones Específicas, y en consecuencia, será de cumplimiento obligatorio para todos los Oferentes/Proponentes:

**PLIEGO DE CONDICIONES ESPECÍFICAS DE LOS 3 LOTES**

- 1. En el pliego de condiciones específicas; entendemos que existe una tarifa técnica mínima y una tarifa máxima admisible. Sin embargo, en los 3 lotes nos piden tomar en cuenta el escenario conservador para hacer el cálculo con la tarifa indicada y así establecer un cuadro de costos y rentabilidad anual; pero si no se cumple el escenario conservador de demanda mensual, ni muchos menos anual que garantías tiene la empresa para poder mantener su rentabilidad.*

**Respuesta:**

Las Tarifas Técnicas presentadas en el Pliego de Condiciones Específicas se señalan exclusivamente con fines de cuantificación de las Garantías y en este sentido, no vincula a los potenciales oferentes en la formulación de sus ofertas económicas. No se obliga a la utilización del escenario conservador de demanda provisto por INTRANT más allá que como una referencia y su uso sería a cuenta y riesgo del oferente.

El INTRANT no se hace responsable en ningún momento por el riesgo de demanda. Si fuera necesario revisar la tarifa para mantener la rentabilidad, los mecanismos para la revisión de la tarifa están definidos en el Manual de Tarifa y en el Contrato de Concesión, ambos documentos figuran como anexos al Pliego de Condiciones.



Si la demanda no se cumple, pero su disminución no supera el valor que será indicado en los artículos 39 y 40 del Contrato de Concesión, no hay lugar a ninguna medida de modificación de las condiciones. Por el contrario, si el número de pasajeros representa una disminución de usuarios superior a la indicada en ellos, por ese solo hechos se entiende configurado el rompimiento del equilibrio económico del contrato y la entidad se encuentra obligada a adoptar las medidas para restablecerlo; entre otras, las indicadas en los artículos 42, 44, 45 y 46 del anexo "14-Modelo de Borrador Contrato de Concesión SNCC.C.024.pdf, entre otras.

2. *¿La concesión de la prestación del servicio público será global para un solo oferente o es por Lote y podrá ser concesionada a varios oferentes?*

**Respuesta:**

Los Oferentes podrán presentar sus ofertas para cada Lote de cada Corredor objeto de esta Licitación o para la totalidad de los Lotes de acuerdo a las intenciones de participación, siempre y cuando demuestren la capacidad de cumplimiento de cada Lote de manera individual, ya que conforme al numeral 28. *Objeto de la Licitación* y el numeral 35. *Descripción de la concesión* del Pliego de Condiciones, se concesionará la Fase I de los Corredores: Lote 1, Lote 2 y Lote 3, a una o varias sociedades comerciales de conformidad a las presentaciones de sus ofertas.

3. *El personal mínimo exigido para las operaciones de los cargos de director, Coordinador de operaciones y coordinador de mantenimiento será por cada Lote de forma independiente o estos cargos pueden ser colocados para los 3 lotes de forma general.*

**Respuesta:**

La presentación del personal mínimo exigido deberá ser de forma independiente aunque el personal coincida entre un Lote y otro.

4. *Con relación a las 3 tipos de garantías que solicitan en el numeral 21 del pliego de condiciones, ¿cuál de las tres debemos presentar con la oferta económica?*

**Respuesta:**

Los Oferentes deben presentar dentro de la Oferta Económica la Garantía de Seriedad de la Oferta de manera obligatoria. La omisión en la presentación de la Oferta de la Garantía de Seriedad de la Oferta dentro del "Sobre B" (Oferta Económica) o cuando la misma fuera insuficiente, conllevará la desestimación de la Oferta sin más trámite, conforme el numeral 21.1 *Garantía de la Seriedad de la Oferta* del Pliego de Condiciones.

5. *Con relación a la garantía de seriedad que solicitan en el numeral 21 del pliego de condiciones, esta debe ser por el 1% de los ingresos proyectados por año por cada lote?*



**Respuesta:**

Si, la Garantía de Seriedad de la Oferta debe presentarse de manera independiente para cada Lote proyectado el cálculo de un año, de acuerdo a la intención de participación del Oferente.

6. *¿En el numeral 21 del pliego de condiciones hay un cuadro donde se especifica una tarifa técnica diferente a la admisible según lo establecido en el numeral 31, cual [sic] es la válida [sic]?*

**Respuesta:**

Para realizar el cálculo de los importes correspondientes a las Garantías de cada Lote/Corredor, es responsabilidad exclusiva de cada Oferente utilizar los datos de referencia del numeral 21. *Garantías* del Pliego de Condiciones Específicas, estas referencias de las tarifas técnicas señaladas en el numeral 21 son exclusivamente con fines de cuantificación de las garantías.

En este sentido, no vincula a los potenciales oferentes en la formulación de sus Ofertas Económicas, las cuales se realizarán con base a las tarifas técnicas máximas de cada Lote/Corredor detalladas en el numeral 31. *Tarifa Máxima Admisible* del Pliego de Condiciones Específicas.

7. *¿En el párrafo 3 del numeral 31 se establece que el INTRANT coordinara [sic] con el oferente adjudicado el dimensionamiento de los autobuses, eso quiere decir que las especificaciones técnicas de los autobuses establecidas en las memorias técnicas son modificables?*

**Respuesta:**

No, las Especificaciones Técnicas de los Autobuses de los Corredores no es modificable. El dimensionamiento viene dado de acuerdo a las Especificaciones Técnicas establecidas.

8. *En el numeral 36.7 se establece que el oferente debe tener una capacidad financiera mínima de capital de trabajo equivalente al 30% de la inversión necesaria para el suministro, hay un valor indicativo de la inversión requerida por el INTRANT para este proyecto?*

**Respuesta:**

No, no hay valor indicativo de la inversión requerida por el INTRANT, el Oferente podrá considerar sus estimaciones de inversión en flota e inversión en tecnología como el valor equivalente de la inversión necesaria para el suministro, puesta en marcha y operación de cada corredor al que le interese participar, conforme las disposiciones del numeral 36.7 *Capital de Trabajo* del Pliego de Condiciones.



## **MEMORIAS TECNICAS Y FINANCIERAS**

### **LOTE 1 (CORREDOR ABRAHAM LINCOLN)**

1. *La Longitud de Origen a Destino es 19.22 kilómetros. ¿Está [sic] longitud es desde la Terminal OMSA Los Ríos hasta este mismo punto?, quiere decir que es una vuelta completa?*

**Respuesta:**

Si, la Longitud Total de Origen a Destino de 19.22 kilómetros es de ida y vuelta, desde la Terminal OMSA Los Ríos hasta el mismo punto, conforme el numeral 30. *Ámbito de la Concesión del Pliego de Condiciones Específicas.*

2. *¿El tiempo del ciclo (min), igual a 131 minutos es un indicador en hora pico? y la velocidad (8.68) también es en hora pico? y que tiempo toma el ciclo cuando el indicador es una hora normal promedio? ¿Y la velocidad en hora normal?*

**Respuesta:**

Si, el tiempo del ciclo (min), igual a 131 minutos es un indicador en hora pico y la velocidad (km/h), igual a 8.68 km/h también es un indicador en hora pico.

El tiempo y la velocidad en una hora promedio debe de estimarse en base a los estudios técnicos que realice cada Oferente.

3. *¿Sabiendo que en un día hábil se brinda el servicio de 5:30 a.m. a 10:30 p.m. (17 horas) y tomando como referencia el escenario conservador que [sic] cálculos realizaron para determinar La [sic] Demanda Día, si la carga máxima fue determinada en hora pico solamente?*

**Respuesta:**

Se utilizaron los datos de demanda del Metro para establecer el factor de expansión según indican las Memorias Técnicas y Financieras realizadas por el INTRANT para cada Corredor (anexos INTRANT.D.002-Lote1, INTRANT.D.002-Lote2 y INTRANT.D.002-Lote3).

4. *¿De la pregunta anterior realizaron este cálculo de demanda día y carga máxima para los días sábados, domingos y feriados? Si es así; podrían compartírnos estos datos, ya que solo tenemos como referencia las gráficas de las curvas de demanda para cada tipo de día.*

**Respuesta:**

Como se indicó en la respuesta anterior, la carga máxima solamente se calcula para el periodo de máxima demanda porque se utiliza para el dimensionamiento de flota. Para estimar la cantidad de demanda para los diferentes días tipo (hábil, sábado y domingo), se realizó el análisis correspondiente de los factores de expansión estimados para la demanda, conforme lo especificado en las memorias técnicas de cada uno de los corredores.



Al respecto, se recuerda que las memorias técnicas son indicativas y sus datos, análisis y resultados no se garantizan, tal como está indicado en el párrafo 3 del Numeral 34 del Pliego de Condiciones. Para la presentación de su oferta, el Oferente debe realizar los estudios para calcular, conocer y analizar la demanda actual y potencial, la oferta y las características del corredor.

5. Usando el escenario conservador de carga máxima de 494 en hora pico, determinaron la capacidad de los buses de 50 pasajeros y consideran el 95% de la capacidad del bus para el análisis. Este porcentaje del 95% no sería muy alto teniendo en cuenta que la carga máxima se determina solo en las horas pico y en relación a la demanda día las horas que no son pico el porcentaje de capacidad a considerar es mucho menor?

**Respuesta:**

Si, se determinó la capacidad de los buses de 50 pasajeros y como se indicó anteriormente, la carga máxima solamente se calcula para el periodo de máxima demanda porque se utiliza solamente para el dimensionamiento de flota que debe ser analizado en el periodo de máximo requerimiento, es decir que el porcentaje de 95% solamente se utiliza para el dimensionamiento de la flota, no para la estimación de la demanda diaria ni otros cálculos.

6. En la tabla 4. ¿Diseño Operacional Escenario Conservador con que [sic] cálculo determinaron los kilómetros día? Adicional aparece en el 2020 una flota operativa de 24 buses y una flota total de 26 buses; ¿esto es indicativo que ya la flota indicada en el pliego de condiciones específicas incluye los buses backup; porque aparecen 26?

**Respuesta:**

Los kilómetros días corresponden a la longitud de ruta y horario de servicio, como está pautado en las Memorias Técnicas y Financieras realizadas por el INTRANT para cada Corredor (anexos INTRANT.D.002-Lote1, INTRANT.D.002-Lote2 y INTRANT.D.002-Lote3).

Si, la cantidad de 26 autobuses para la flota total indicados en el Pliego de Condiciones Específicas incluyen la flota de reservas.

7. ¿El índice de conductores por bus puede ser estudiado y por ende modificado de acuerdo a nuestro análisis o es un ítem no modificable?

**Respuesta:**

El índice de conductores por autobús puede ser modificado por cada Oferente. El oferente puede hacer los ajustes operacionales que entienda pertinente para satisfacer el servicio propuesto en su oferta conforme el Pliego de Condiciones Específicas y sus anexos.



8. *¿El valor de referencia del bus, como [sic] fue determinado o en que [sic] se basan para colocar ese precio?*

**Respuesta:**

El valor de referencia de los precios de autobús en el estudio de factibilidad se estableció en base a las condiciones del mercado a través de un benchmarking, este precio debe ser considerado como un valor de referencia. El Oferente puede considerar sus costos de referencia en la evaluación de su propio estudio de factibilidad y su oferta, siempre y cuando estén acorde al precio del mercado.

9. *¿Se debe tomar en cuenta en el costeo del personal proyectado las 2 alternativas (las de INTRANS y las del equipo consultor)?*

**Respuesta:**

Para el Corredor Abraham Lincoln, el Oferente tomará como referencia el personal proyectado por el Equipo Consultor para realizar las suyas propias. Los valores de costos proyectados por el Equipo Consultor son referenciales y cada Oferente debe realizar sus propios ejercicios de proyección.

10. *¿Podrían compartirnos los cálculos en el escenario conservador para la canasta de costos para tenerlo como referencia?*

**Respuesta:**

La canasta de costos como referencia fue provista para cada Corredor en sus Memorias Técnicas y Financieras (anexos INTRANS.D.002-Lote1, INTRANS.D.002-Lote2 y INTRANS.D.002-Lote3). Los Oferentes son responsables de construir su canasta de costos utilizando los precios del mercado a los cuales deben tener acceso a través de sus suplidores. Los rendimientos, el otro insumo de importancia en la construcción de la canasta, deberá ser provisto a los Oferentes por parte de sus suplidores de autobuses.

**LOTE 2 (CORREDOR NUEVO DOMINGO SAVIO)**

1. *La Longitud de Origen a Destino es 10.55 kilómetros. ¿Está [sic] longitud es de ida y vuelta?*

**Respuesta:**

Sí, la Longitud Total de Origen a Destino de 10.55 kilómetros es de ida y vuelta, desde la Av. Padre Castellanos con Av. Francisco del Rosario hasta el mismo punto, conforme el numeral 30. *Ámbito de la Concesión* del Pliego de Condiciones Específicas.

2. *¿El tiempo del ciclo (min), igual a 65 minutos es un indicador en hora pico? y la velocidad (15) también es en hora pico?, ¿tienen el indicador en hora normal? ¿Y velocidad en la hora normal?*



**Respuesta:**

Si, el tiempo del ciclo (min), igual a 65 minutos es un indicador en hora pico y la velocidad (km/h), igual a 15 km/h también es un indicador en hora pico.

El tiempo y la velocidad en una hora promedio debe de estimarse en base a los estudios técnicos que realice cada Oferente.

3. *¿Sabido que en un día hábil se brinda el servicio de 5:30 a.m. a 10:30 p.m. 17 horas) y tomando como referencia el escenario conservador que [sic] cálculos realizaron para determinar La [sic] Demanda Día, si la carga máxima fue determinada en hora pico solamente?*

**Respuesta:**

Se utilizaron los datos de demanda del Metro para establecer el factor de expansión según establecen las Memorias Técnicas y Financieras realizadas por el INTRANT para cada Corredor (anexos INTRANT.D.002-Lote1, INTRANT.D.002-Lote2 y INTRANT.D.002-Lote3).

4. *¿De la pregunta anterior realizaron este cálculo de demanda día y carga máxima para los días sábados, domingos y feriados? Si es así; podrían compartírnos estos datos, ya que solo tenemos como referencia las gráficas de curva para día hábil.*

**Respuesta:**

Como se indicó en la respuesta anterior, la carga máxima solamente se calcula para el periodo de máxima demanda porque se utiliza para el dimensionamiento de flota. Para estimar la cantidad de demanda para los diferentes días tipo (hábil, sábado y domingo), se realizó el análisis correspondiente de los factores de expansión estimados para la demanda, conforme lo especificado en las memorias técnicas de cada uno de los corredores.

Al respecto, se recuerda que las memorias técnicas son indicativas y sus datos, análisis y resultados no se garantizan, tal como está indicado en el párrafo 3 del Numeral 34 del Pliego de Condiciones. Para la presentación de su oferta, el Oferente debe realizar los estudios para calcular, conocer y analizar la demanda actual y potencial, la oferta y las características del corredor.

5. *Usando el escenario conservador de carga máxima de 330 en hora pico, determinaron la capacidad de los buses de 50 pasajeros y consideran el 95% de la capacidad del bus para el análisis. Este porcentaje del 95% no sería muy alto teniendo en cuenta que la carga máxima se determina solo en las horas pico y en relación a la demanda día las horas que no son pico el porcentaje de capacidad a considerar es mucho menor?*

**Respuesta:**

Si, se determinó la capacidad de los buses de 50 pasajeros y como se indicó anteriormente, la carga máxima solamente se calcula para el periodo de máxima demanda porque se utiliza solamente para



el dimensionamiento de flota que debe ser analizado en el periodo de máximo requerimiento, es decir que el porcentaje de 95% solamente se utiliza para el dimensionamiento de la flota, no para la estimación de la demanda diaria ni otros cálculos.

6. *¿El índice de conductores por bus puede ser estudiado y por ende modificado de acuerdo a nuestro análisis o es un ítem no modificable?*

**Respuesta:**

El índice de conductores por autobús puede ser modificado por cada Oferente. El oferente puede hacer los ajustes operacionales que entienda pertinente para satisfacer el servicio propuesto en su oferta conforme el Pliego de Condiciones Específicas y sus anexos.

7. *¿El valor de referencia del bus, como [sic] fue determinado o en que [sic] se basan para colocar ese precio?*

**Respuesta:**

El valor de referencia de los precios de autobús en el estudio de factibilidad se estableció en base a las condiciones del mercado a través de un benchmarking, este precio debe ser considerado como un valor de referencia. El Oferente puede considerar sus costos de referencia en la evaluación de su propio estudio de factibilidad y su oferta.

8. *¿Se debe tomar en cuenta en el costeo del personal proyectado las 2 alternativas (las de INTRANT y las del equipo consultor)?*

**Respuesta:**

Para el Corredor Domingo Savio, el Oferente tomará como referencia el personal proyectado por el INTRANT para realizar las suyas propias. Los valores de costos proyectados por el INTRANT son referenciales y cada Oferente debe realizar sus propios ejercicios de proyección.

9. *¿Podrían compartirnos los cálculos en el escenario conservador para la canasta de costos para tenerlo como referencia?*

**Respuesta:**

La canasta de costos como referencia fue provista para cada Corredor en sus Memorias Técnicas y Financieras (anexos INTRANT.D.002-Lote1, INTRANT.D.002-Lote2 y INTRANT.D.002-Lote3). Los Oferentes son responsables de construir su canasta de costos utilizando los precios del mercado a los cuales deben de tener acceso a través de sus suplidores. Los rendimientos, el otro insumo de importancia en la construcción de la canasta, deberá ser provisto a los Oferentes por parte de sus suplidores de autobuses.



**LOTE 3 (CORREDOR AV. ECOLOGICA-CIUDAD JUAN BOSCH)**

1. *La Longitud de Origen a Destino es 27.7 kilómetros. ¿Está [sic] longitud es de ida y vuelta?*

**Respuesta:**

No, la Longitud Total de Origen a Destino es de 14.86 kilómetros, desde la Ciudad Juan Bosch hasta la Av. San Vicente de Paúl con Carretera Mella, conforme el numeral 30. *Ámbito de la Concesión* del Pliego de Condiciones Específicas.

Siendo la Longitud Total del Ciclo de 27.7 kilómetros conforme la Memoria Técnica y Financiera del Lote 3 Corredor Av. Ecológica - Ciudad Juan Bosch (NTRANT.D.002-Lote3)

2. *¿El tiempo del ciclo (min), igual a 98 minutos es un indicador en hora pico? y la velocidad (25) también es en hora pico?, ¿tienen el indicador en hora normal y la velocidad en esa hora?*

**Respuesta:**

Si, el tiempo del ciclo (min), igual a 98 minutos es un indicador en hora pico y la velocidad (km/h), igual a 25 km/h también es un indicador en hora pico.

El tiempo y la velocidad en una hora promedio debe de estimarse en base a los estudios técnicos que realice cada Oferente.

3. *¿Sabiendo que en un día hábil se brinda el servicio de 5:30 a.m. a 10:30 p.m. (17 horas) y tomando como referencia el escenario conservador que [sic] cálculos realizaron para determinar La [sic] Demanda Día, si la carga máxima fue determinada en hora pico solamente?*

**Respuesta:**

Se utilizaron los datos de demanda del Metro para establecer el factor de expansión según establecen las Memorias Técnicas y Financieras realizadas por el INTRANT para cada Corredor (anexos INTRANT.D.002-Lote1, INTRANT.D.002-Lote2 y INTRANT.D.002-Lote3).

4. *¿De la pregunta anterior realizaron este cálculo de demanda día y carga máxima para los días sábados, domingos y feriados? Si es así; podrían compartirnos estos datos, ya que solo tenemos como referencia las gráficas de curva para día hábil.*

**Respuesta:**

Como se indicó en la respuesta anterior, la carga máxima solamente se calcula para el periodo de máxima demanda porque se utiliza para el dimensionamiento de flota. Para estimar la cantidad de demanda para los diferentes días tipo (hábil, sábado y domingo), se realizó el análisis correspondiente de los factores de expansión estimados para la demanda, conforme lo especificado en las memorias técnicas de cada uno de los corredores.



Al respecto, se recuerda que las memorias técnicas son indicativas y sus datos, análisis y resultados no se garantizan, tal como está indicado en el párrafo 3 del Numeral 34 del Pliego de Condiciones. Para la presentación de su oferta, el Oferente debe realizar los estudios para calcular, conocer y analizar la demanda actual y potencial, la oferta y las características del corredor.

5. *Usando el escenario conservador de carga máxima de 1,573 en hora pico, determinaron la capacidad de los buses de 90 pasajeros y consideran el 95% de la capacidad del bus para el análisis. Este porcentaje del 95% no sería muy alto teniendo en cuenta que la carga máxima se determina solo en las horas pico y en relación a la demanda día las horas que no son pico el porcentaje de capacidad a considerar es mucho menor?*

**Respuesta:**

Si, se determinó la capacidad de los buses de 90 pasajeros y como se indicó anteriormente, la carga máxima solamente se calcula para el periodo de máxima demanda porque se utiliza solamente para el dimensionamiento de flota que debe ser analizado en el periodo de máximo requerimiento, es decir que el porcentaje de 95% solamente se utiliza para el dimensionamiento de la flota, no para la estimación de la demanda diaria ni otros cálculos.

6. *¿El índice de conductores por bus puede ser estudiado y por ende modificado de acuerdo a nuestro análisis o es un ítem no modificable?*

**Respuesta:**

El índice de conductores por autobús puede ser modificado por cada Oferente. El oferente puede hacer los ajustes operacionales que entienda pertinente para satisfacer el servicio propuesto en su oferta conforme el Pliego de Condiciones Específicas y sus anexos.

7. *¿El valor de referencia del bus, como [sic] fue determinado o en que [sic] se basan para colocar ese precio?*

**Respuesta:**

El valor de referencia de los precios de autobús en el estudio de factibilidad se estableció en base a las condiciones del mercado a través de un benchmarking, este precio debe ser considerado como un valor de referencia. El Oferente puede considerar sus costos de referencia en la evaluación de su propio estudio de factibilidad y su oferta.

8. *¿Se debe tomar en cuenta en el costeo del personal proyectado las 2 alternativas (las de INTRANT y las del equipo consultor)?*



**Respuesta:**

Para el Corredor Av. Ecológica-Ciudad Juan Bosch, el Oferente tomará como referencia el personal proyectado por el INTRANT para realizar las suyas propias. Los valores de costos proyectados por el INTRANT son referenciales y cada Oferente debe realizar sus propios ejercicios de proyección.

9. *¿Podrían compartirnos los cálculos en el escenario conservador para la canasta de costos para tenerlo como referencia?*

**Respuesta:**

La canasta de costos como referencia fue provista para cada Corredor en sus Memorias Técnicas y Financieras (anexos INTRANT.D.002-Lote1, INTRANT.D.002-Lote2 y INTRANT.D.002-Lote3). Los Oferentes son responsables de construir su canasta de costos utilizando los precios del mercado a los cuales deben de tener acceso a través de sus suplidores. Los rendimientos, el otro insumo de importancia en la construcción de la canasta, deberá ser provisto a los Oferentes por parte de sus suplidores de autobuses.

**Autobús Urbano: Segmento 50 Pasajeros:**

**Capacidad de Carga**

*De acuerdo con las Especificaciones de los Ejes que han sido solicitadas en su Pliego de Condiciones las Capacidades de Carga de los ejes están sobre dimensionadas para el Segmento del Bus de 50 Pasajeros, las Capacidad [sic] de Carga que están requiriendo en los Ejes (Delanteros y Traseros) sobrepasa las 17 Toneladas.*

*La Norma Internacional que regula este Segmento de Bus, está tipificado para un Chasis NO mayor de 17 Toneladas de Capacidad de Cargas entre sus Ejes Delanteros y Traseros.*

*A. Solicitamos que la Capacidad de Carga de los ejes del Bus esté [sic] en el rango de:*

- a) Capacidad de Carga, Eje Delantero entre: 6,000 kg - 7,000 kg.*
- b) Capacidad de Carga, Eje Trasero entre: 10,000 kg - 12,000 kg.*

**Respuesta:**

Aceptamos la solicitud presentada. Las dimensiones en los puntos a) y b) serán introducidas como Enmiendas al anexo *Especificaciones Técnicas de Autobuses de Corredores (INTRANT.D.001-50)*, para que en lo adelante se lean de la siguiente manera:

- Rango de Carga del Eje Frontal: 6,000 kg - 7,500 kg.
- Rango de Carga del Eje Trasero: 10,000 kg - 12,500 kg.



### **Dimensiones Internas y Externas:**

*Para este Tipo de Bus de 50 Pasajeros: Se debe tener en cuenta la Densidad de Pasajeros por m<sup>2</sup> que está en el Rango de 6-7 Pasajeros por m<sup>2</sup>, según Normas Internacionales del Transporte Urbano:*

- a) Por tanto, el área Útil Interior del Bus debe estar entre el rango de: 5.5 m<sup>2</sup> - 7.5 m<sup>2</sup>, para Pasajeros Sentados y Parados, que permite una Capacidad Total de Pasajeros de 50/51.*
- b) El Rango de las Dimensiones del Bus debe ser de:*
- c) Largo Interior: 8.5 metros - 9.5 Metros.*
- d) Largo Total: 10.5 Metros -11.00 Metros.*
- e) Ancho Máximo: 2.6 Metros*
- f) Altura Máxima: 4.10 metros.*

### **Respuesta:**

Las dimensiones presentadas en los puntos a), e) y f) son las mismas presentadas en la *Especificaciones Técnicas de Autobuses de Corredores (INTRANT.D.001-50)*, anexo al Pliego de Condiciones Específicas.

Acceptamos la solicitud presentada con relación a las dimensiones en los puntos c) y d), las cuales serán introducidas como Enmiendas al anexo Especificaciones Técnicas de Autobuses de Corredores (INTRANT.D.001-50), INTRANT.D.001-50, para que en lo adelante se lean de la siguiente manera:

- Rango Longitud Mínima Autobús Rígido: 7 metros - 9.5 Metros.
- Rango Longitud Máxima Autobús Rígido: 8.5 metros - 11.00 Metros.

### **Autobús Urbano: Segmento 90 Pasajeros.**

#### **Capacidad de Carga**

*De acuerdo con las Especificaciones de los Ejes que han sido solicitadas en su Pliego de Condiciones las Capacidades de Carga de los ejes están sobre dimensionadas para el Segmento del Bus de 90 Pasajeros, las Capacidad [sic] de Carga que están requiriendo en los Ejes (Delanteros y Traseros) sobrepasa las 17 Toneladas.*

*La Norma Internacional que regula este Segmento de Bus, está tipificado para un Chasis NO mayor de 17 Toneladas de Capacidad de Cargas entre sus Ejes Delanteros y Traseros.*

*A. Solicitamos que la Capacidad de Carga de los ejes del Bus este en el rango de:*

- a) Capacidad de Carga, Eje Delantero entre: 6,000 kg - 7,000 kg.*
- b) Capacidad de Carga, Eje Trasero entre: 10,000 kg -12,000 kg.*



**Respuesta:**

Aceptamos la solicitud presentada. Las dimensiones en los puntos a) y b) serán introducidas como Enmiendas al anexo *Especificaciones Técnicas de Autobuses de Corredores (INTRANT.D.001-90)*, para que en lo adelante se lean de la siguiente manera:

- Rango de Carga del Eje Frontal: 6,000 kg - 7,500 kg.
- Rango de Carga del Eje Trasero: 10,000 kg - 12,500 kg.

Esta circular se hará de conocimiento de todos los Oferentes/Proponentes y se publicará en el portal institucional del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) [www.intrant.gob.do](http://www.intrant.gob.do) y en el administrado por el Órgano Rector.

Dada en Santo Domingo, D.N. Capital de la Republica dominicana, a los diez (10) días del mes de marzo del año 2020.

En representación del Comité de Compras y Contrataciones,

  
\_\_\_\_\_  
**Licda. Lumy Brito**

Directora de Recursos Humanos  
Presidenta del Comité de Compras y Contrataciones

