

OBSERVACIONES A LOS PRE PLIEGOS Y SUS RESPUESTAS 2

PREGUNTAS FORMULADAS POR SAR SISTEMAS, ASESORÍAS Y REDES S.A., RECIBIDAS EL VIERNES 21 DE MAYO DE 2010 A LAS 9:35 A.M. AL CORREO DEL PROCESO

- **PREGUNTA 27.** En el glosario numeral 1.5.4 proveedor de servicio. Solicitamos eliminar esta figura dentro del proceso, dado que va en perjuicio de Transcaribe en el sentido que es un tercero quien no es responsable ante dicha entidad del o los subsistemas sobre los cuales aporte su experiencia.

RESPUESTA 27. Se atenderá su solicitud al expedir los pliegos de condiciones.-

- **PREGUNTA 28.** Numeral 4.2.1.2.3. Acreditación de la capacidad financiera en función del cupo de crédito.

Podemos observar que la participación de los integrante del proponente plural, está condicionada a la participación de los aportes, es decir como condición solo podrán participar proponentes plurales cuyos miembros aporten un mínimo del 10% del capital de trabajo y uno de los participantes debe acreditar el 30%.

Con base en lo anterior, preguntamos: ¿debemos entender que la exigencia del 10 y 30%, respectivamente por parte de los miembros del proponente plural, corresponde a la sumatoria del capital de trabajo más el cupo de crédito de cada uno?, es decir, el requisito exigido para cumplir el cubrimiento de los 15 mil millones de pesos del capital de trabajo, se acredita con capital de trabajo y cupo de crédito de cada uno de los miembros del proponente plural, uno con el 30% y los demás con el 10%?

RESPUESTA 28. Si, para efecto de la evaluación de la capacidad financiera en función del capital de trabajo y/o el cupo de crédito, para los proponentes plurales, se demostrará con la sumatoria de la acreditación de los miembros del mismo, en los porcentajes ahí establecidos, mínimo el 30% para uno de ellos y 10% mínimo para los demás miembros. Sólo se evaluarán financieramente los miembros del proponente plural que cumplan con esta condición.

Además, el cupo de crédito que se aporte respaldará máximo el 50% del monto exigido en el punto 4.2.1.2.1 de los pliegos (\$15.000.000.000.oo.).

- **PREGUNTA 29.** Numeral 4.3 factores técnicos de experiencia del proponente.

Se menciona la figura de “proveedor de servicio”, para acreditar experiencia, pero más adelante en el numeral 4.2.3 indica que “...la certificación de la experiencia deberá provenir del proponente o de alguno de los miembros del proponente plural...?”. Esto es contradictorio, solicitamos que se aclare.

RESPUESTA 29. Se aclara que la experiencia debe ser acreditada por el proponente o los miembros del proponente plural.

- **PREGUNTA 30.** Experiencia del numeral 4.3.1.3 en implementación y/o operación de sistemas de comunicación inalámbrica.

Nos permitimos solicitar omitir este numeral, teniendo en cuenta la definición dada en el 1.5.6.2 que señala que “telecomunicación inalámbrica móvil” es un “subsistema” del sistema de gestión y control de la operación, y por tanto la experiencia específica aquí solicitada no es de la esencia de la licitación.

Estas exigencias de experiencia en “diseño e implementación y suministro de por lo menos 800 terminales” no solo están direccionadas solo a los “fabricantes” de equipos de comunicación inalámbrica, sino que además excluye a la industria nacional.

En una concesión es claro que el suministro de equipos se logra a través de terceros y no necesariamente por el concesionario.

RESPUESTA 30. Cada entidad pública al construir los documentos necesarios para llevar a cabo un proceso de selección objetiva identifica, luego de un estudio serio, las condiciones de participación de los oferentes, las cuales obedecen a las necesidades que pretende satisfacer la entidad con la contratación, a los fines del Estado, y a las normas que regulan la contratación.

Al ser esto así, cada entidad, de manera individual, establece las exigencias que deben acreditar los proponentes sobre los requisitos de habilitación y/o ponderación.

En este caso la entidad considero que aun cuando el sistema de comunicaciones inalámbricas es un sub-sistema del sistema de control de flota, es uno de los componentes más importantes para correcta operación y control del sistema.

Por lo tanto su sugerencia no es aceptada y las condiciones para este caso siguen siendo las establecidas en el pre pliego de condiciones.

- **PREGUNTA 31.** Apéndice especificaciones técnicas del sistema de recaudo.

Solicitamos a Transcaribe como o a través de cual proforma evaluara o determinara si el oferente está dando cumplimiento a lo solicitado en dicho apéndice y así poder identificar si la oferta es hábil o no.

Es muy importante determinar por parte de Transcaribe este aspecto, con el cual se demuestra por parte del oferente el conocimiento y capacidad de este de brindar una solución de esta magnitud.

RESPUESTA 31. El apéndice de especificaciones técnicas no es un criterio habitante o ponderable. El oferente y el futuro concesionario deben utilizarla para preparar su propuesta económica y para cumplir con lo establecido en el contrato de concesión respectivamente, ya que este apéndice es parte integral del contrato.

- **PREGUNTA 32.** Apéndice especificaciones técnicas del sistema de recaudo, numeral 7.1 red de fibra óptica.

De manera atenta solicitamos modificar este numeral así: EL CONCECIONARIO suministrara de forma directa o a través de un convenio con una empresa de telecomunicaciones una red de fibra óptica que interconecte las estaciones y patios con el centro de control y centro de recaudo.

RESPUESTA 32. No se acepta su sugerencia.

- **PREGUNTA 33.** Apéndice especificaciones técnicas del sistema de recaudo, numeral 4.3.1.5 mecanismo de descarga de datos de validación, conteo de pasajeros y otros.

Se menciona que “la unidad lógica a bordo debe descargar por medio inalámbrico en línea y en tiempo real los datos de validación de los medios de pago realizados a bordo...”, y luego menciona que “esta descarga se realizara en el sitio donde se encuentren localizados los patios y talleres.....esta la información pasara por medio inalámbrico a un concentrador y retransmitida a la central a través de la red de F.O” En el segundo párrafo de nuevo menciona que “el concentrador inalámbrico de patios y talleres será utilizado simultáneamente para la recarga de actualizaciones de software, firmware, listas negras y parámetros de configuración...”

Tal y como lo indica la primera parte, del primer párrafo, “debe descargar por medio inalámbrico en línea y en tiempo real...” esto es consecuente con los niveles de servicio que solicita el pliego, Por lo tanto se solicita amablemente eliminar la redacción complementaria de este numeral dado que bajar información en “batch”, no le permite garantizar a transcaribe el cumplimiento por parte del concesionario de los niveles de servicio que ha establecido en el apéndice niveles de servicio.

RESPUESTA 33. Se acepta su sugerencia, y la misma se acogerá al expedir los pliegos de condiciones.

- **PREGUNTA 34.** Apéndice especificaciones técnicas del sistema de recaudo, numeral 4.3.1.8 y (4.3.2.2) características físicas y funcionales de la unidad lógica a bordo en los autobuses alimentadores y auxiliares (troncales).

“i) La unidad lógica abordo debe disponer de un mínimo 2 puertos de comunicaciones seriales RS-232 para conexión de los equipos de comunicaciones”

Solicitamos cordialmente dejar abierto el tipo de protocolo, ya que RS-232 es una interface que tiende a desaparecer.

“j) la unidad lógica a bordo debe ser compacta, fácil de instalar y de ocultar”.

Se solicita aclarar a que se refiere: fácil de “ocultar”.

“m) la unidad lógica abordo, debe ser flexible en lo referente..... la actualización se software, firmware, listas y datos operativos y/o de ruta debe realizarse mediante procedimientos automáticos en los patios y talleres vía comunicación inalámbrica”.

El texto indica la utilización de la red inalámbrica en patios y talleres (batch). Esto es contradictorio con el numeral “4.3.1.5 mecanismo de descarga de datos de validación, conteo de pasajeros y otros”, donde se menciona que: “la unidad logística a bordo debe descargar por medio inalámbrico en línea y en tiempo real los datos de validación de los medios de pago realizada a bordo...”. Solicitamos se cambie el texto para ser consecuente con el concepto de “línea y tiempo real”.

RESPUESTA 34.

- **Primera pregunta: Se acepta su solicitud;**
- **Segunda Pregunta: Significa que no ocupe mucho espacio para que no valla en contravía de la armonía interna del panel de control del vehículo.**
- **Tercera Pregunta: No se acepta su solicitud es claro que dice que la descarga se llevara a cabo a través de procedimientos automáticos los cuales incluyen las descargas en línea y tiempo real.**

- **PREGUNTA 35.** Apéndice especificaciones técnicas del sistema de recaudo. Numeral “5.5 funcionalidades mínimas requeridas para el sistema de control y gestión de flota”.

Los literales: a (posicionamientos y eventos), b (localización y comparación, alertas y mensajes), c (cumplimientos de horario), d (seguimientos y control de los recorridos, reporte de kilometraje), e (identificación del lugar de parada y tiempo de apertura de puertas), f (eventos: accionamiento del botón de alarma, sobrepeso, exceso de velocidad, frenado brusco, 4 señales digitales de reserva), g (mensajes y ordenes, voz/datos para regulación de la operación), n (alarmas y eventos para el concesionario de operación de los autobuses) y p (accionamiento del botón de emergencia y apertura irregular de puertas); exigen transmisión en tiempo real.

Esto no es concordante con el contenido del numeral 5.6.1 en donde solo se menciona para el sistema de radiocomunicaciones inalámbrico: “datos el posicionales GPS del autobús, eventos georeferenciados y mensajes enviados o recibido por centro de control o el autobús” solicitamos que se aclare.

RESPUESTA 35. Los incisos mencionados por usted del numeral 5.5 son totalmente concordantes con lo establecido en el numeral 5.6.1 inciso (e) del apéndice de especificaciones técnicas.

- **PREGUNTA 36.** Apéndice especificaciones técnicas del sistema de recaudo, numeral “5.6.1 equipo embarcado en autobuses troncales”

“e) sistema de radiocomunicaciones inalámbrico abierto y de última tecnología que permita una comunicación en tiempo real de voz y dato. Este sistema debe contar con la suficiente madurez, certificando su adecuado y eficiente funcionamiento y deberá transmitir la transmisión en línea y tiempo real de datos posicionales GPS del autobús, eventos georeferenciados y mensajes enviados o recibidos por el centro de control o el autobús”

Solicitamos cordialmente aclarar el alcance de los términos “madurez” y “abierto” se limita la funcionalidad del sistema al envío de datos posicionales GPS del autobús, eventos georeferenciados y mensajes, sin considerar el resto de información generada en los buses y que se debe enviar en línea y en tiempo real, esto compromete el cumplimiento de los niveles de servicio.

“f) soporte a comunicaciones de voz por el mismo medio de comunicaciones de datos a través de infraestructura de comunicaciones...”

Solicitamos aclarar si al exigir que la voz se transmita por el mismo medio de los datos, se pide que se realice por un mismo equipo, serrando la posibilidad de hacerlo por diferentes sistemas, es decir, que la voz vaya por un medio y los datos por otro. Solicitamos quede abierta la posibilidad de que el soporte a comunicaciones de voz se realice por otro medio diferente al medio de comunicaciones de datos.

RESPUESTA 36. El término “Madurez”, debe entenderse como una condición de la plataforma tecnológica que ofrecerá el Proponente que permite garantizar que la misma está debidamente consolidada y estabilizada, y que ha sido generalmente utilizada en proyectos similares al objeto de la licitación, con lo que se mitiga el riesgo de tratarse de una solución experimental y no adecuada a las necesidades del proyecto.

El término “sistema Abierto” debe entenderse como un Sistema que permite la interoperabilidad y compatibilidad entre plataformas de múltiples fabricantes y que obedece al uso de estándares internacionales abiertos, desarrollados en procesos abiertos a toda la industria.

El sistema de comunicaciones inalámbrico no es solo para el envío de datos posicionales GPS del autobús, eventos georeferenciados y mensajes. Si no que este debe permitir el envío de información proveniente del vehículo (toda la información del computador abordo).

Solo se requiere que sistema de comunicación inalámbrico cumpla con las funcionalidades exigidas en el apéndice técnico de este proceso.

La manera como haga el concesionario para cumplir con esas funcionalidades es su responsabilidad.

- **PREGUNTA 37.** Apéndice especificaciones técnicas del sistema de recaudo, numeral “7.1 red de fibra óptica”

“b) requerimientos generales de la red de fibra óptica:

- Fibra óptica monomodo con un mínimo de veinticuatro (48) hilos” aclarar si se trata de veinticuatro (24) hilos, como se dice en letras o si se trata de cuarenta y ocho (48) hilo, como se dice en números.
- Operación de ancho de banda mínimo de 3Gb Full Dúplex...”

Solicitamos cambiar de 3Gb a 1Gb ya que con 3Gb se esta sobredimensionando la demanda de velocidad y adicionalmente no es una velocidad estándar, lo cual implicaría manejar una solución de interface de 10Gb mínimo, lo cual se traduce en sobre costos para el proyecto.

- La instalación debe contar con switches administrables con un mínimo de 16 puertos con interface Ethernet 10/100/1000 entre la red de fibra óptica y la red de equipos de cada estación y portales...”

Solicitamos aclarar que el puerto hacia la red de fibra óptica debe ser óptico, no Ethernet. Los 16 puertos 10/100/1000 son para conectar los dispositivos de la estación localmente (red LAN).

RESPUESTA 37. -Se aclara que son 48 hilos;

- **No se acepta su sugerencia el ancho de banda exigido es el consignado en el apéndice técnico.**
- **Se atiende su sugerencia sobre el puerto óptico para la interface de fibra óptica.**

- **PREGUNTA 38.** Apéndice listado de equipos.

Solicitamos eliminar una terminal de carga en las taquillas de de estaciones de cada acceso, dado que con una terminal de estas es suficiente y adicionalmente teniendo como requerimiento para soportar la operación de recaudo la instalación de un dispositivo de carga automática.

Igualmente solicitamos eliminar el segundo validador a bordo de los buses no articulados, este dispositivo ayuda a aumentar los sobre costos en el proyecto y su funcionalidad puede ser asumida por el primer validador.

RESPUESTA 38. –No se acepta su sugerencia se mantiene el número de terminales de cargas en las estaciones de parada y portal de acuerdo a lo establecido en el apéndice de listado de equipos del presente proceso.

-Se acepta su sugerencia.-

- **PREGUNTA 39.** Anexo minuta del contrato de concesión, clausula 12, obligaciones respecto de la vigilancia.

Respecto a la vigilancia, solicitamos suprimir este numeral por cuanto es totalmente ajeno al objeto a contratar, a sus especificaciones y a la naturaleza del contrato a celebrar. La vigilancia debe ser suministrada por los organismos de seguridad del estado. Al ser la policía nacional un cuerpo armado permanente de naturaleza civil, a cargo de la nación, cuyo fin primordial es el mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos y libertades públicas, y para asegurar que los habitantes de Colombia convivan en paz, por lo anterior solicitamos a Transcaribe indicar que la responsabilidad y alcance de la vigilancia estará a cargo de la policía nacional en el sistema Transcaribe.

RESPUESTA 39. Es cierta su apreciación, pero lo que busca la empresa con el cumplimiento de esta obligación es que el concesionario debe tener un personal que ayude a generarle seguridad a los que manejan la venta de los pasajes en las estaciones de parada y portal.

- **PREGUNTA 40.** Propuesta económica y duración de la concesión.

Con las cantidades y requerimientos solicitados en los prepliegos, anexos, apéndices y proformas, se requiere de una elevada inversión para este proyecto.

Solicitamos a Transcaribe indique la demanda proyectada para este proyecto y su crecimiento hasta el final de los 14 años que propone el prepliego, esto basado en la información obtenida en la ciudad, la demanda que se tiene, incluyendo el fenómeno del mototaxismo en Cartagena, no cubriría la ejecución de este proyecto.

Con base a lo anterior se solicita:

- Conocer la demanda estimada con la cual Transcaribe estima el proyecto viable.
- Transcaribe debe aumentar el periodo de la concesión a 24 años y considerar aumentos importantes en el porcentaje de participación, con el fin de tener un cierre financiero para el presente proyecto.

Por tanto, le solicitamos a Transcaribe suspender el proceso licitatorio indefinidamente, con el ánimo de ser revisado en su estructuración financiera, en áreas del interés público para la ciudad de Cartagena acorde con lo previsto en las leyes de carácter.

RESPUESTA 40. La demanda estima para el sistema producto de todos los estudios técnicos realizados es de el sistema es de 471.000 pasajeros pagos al día. Con un total de 306.4 días hábiles al año. Esta demanda es solo la demanda que maneja de sistema de Transporte público colectivo.

La demanda de pasajeros pagos en el modelo financiero de Transcaribe no tiene ningún crecimiento a lo largo del periodo de la concesión (14 años).

Para mayor información consultar la información existente en Transcaribe relacionada con la demanda de pasajeros, la cual bajo ninguna circunstancia constituye la información con la que el proponente proyecte su estructura financiera y defina su propuesta económica en el presente proceso. El proponente debe realizar los análisis que crea conveniente a la hora de realizar sus cálculos financieros.

- **No se acepta su sugerencia. Transcaribe en su modelo financiero concluyo que 14 años para la concesión son el tiempo suficiente para que el concesionario recupere la inversión y obtenga una rentabilidad del negocio.**
- **No se acepta su sugerencia el proceso sigue de acuerdo al cronograma establecido en los pliegos de este proceso.**

PREGUNTAS FORMULADAS POR EMPRESA 1, RECIBIDAS EL VIERNES 21 DE MAYO DE 2010 A LAS 3:13 P.M. AL CORREO DEL PROCESO.-

- **PREGUNTA 41.** En el documento “Estudio de Conveniencia y Oportunidad” en el literal C Especificaciones Técnicas en su ordinal I. Duración Del Contrato se presenta como indeterminado, oda vez que la etapa preoperativa no tiene definido ni establecido un cronograma de actividades dejando abierto el tiempo de inicio de la etapa de operación regular. Solicitamos que se determine el plazo dejando completamente establecido.

RESPUESTA 41. El contrato de concesión tiene una duración de 14 años contados a partir del inicio de la etapa regular de operaciones, la cual iniciara cuando Transcaribe de la Orden.

- **PREGUNTA 42.** En el documento “Estudio de Conveniencia y Oportunidad” en el numeral 5.3. Factores Técnicos de experiencia en lo referente a Experiencia en Implementación de Sistemas de Recaudo, les solicitamos

- a. Información específica sobre el tiempo mínimo que debe tener un contrato para que preste validez como soporte de experiencia.
- b. Información detallada que tipo de documentos son los válidos para presentarla experiencia.
- c. Indicar la cantidad de contratos que son validos para soportar la experiencia

RESPUESTA 42.

- a) La experiencia en este punto debe ser acreditada con contratos que hayan sido implementados con posterioridad al primero de (1) Enero de 2000 y que se encuentren operando a la fecha de apertura de la presente licitación. Esto se encuentra consignado en el pre pliego de condiciones numeral 4.3 párrafo 3.
- b) Estos requisitos se encuentran consignados en el pliego de condiciones numeral 4.3.2
- c) Cada factor de experiencia establecido en el pliego de condiciones numeral 4.3.1 tiene la cantidad de experiencia exitosas mínimas que se requieren para cumplir lo aquí exigido.

- **PREGUNTA 43.** En el documento “Estudio de Conveniencia y Oportunidad” en el numeral 5.3. Factores Técnicos de Experiencia en Implementación y/o Operación de Sistemas de Comunicación Inalámbrica, solicitan una experiencia mínima en operación y suministro de 800 terminales finales de acceso a la red inalámbrica. Solicitamos explicar a que se refieren con terminales de acceso a la red inalámbrica.

RESPUESTA 43. Nos referimos a los dispositivos finales del sistema utilizados para la comunicación de voz y datos.

- **PREGUNTA 44.** En “Apéndice 1” numeral 4.3.2. “Descripción del Sistema de Recaudo: El sistema Electrónico de Recaudo se basa en la utilización de Tarjetas Inteligentes Sin Contacto (TISC). En el Futuro TRANCARIBE S.A. podrá definir cualquier otro medio de pago para tal efecto”. Consideramos que dejar abierta la posibilidad de cambiar el medio de pago en cualquier momento, es un riesgo muy alto y no genera confianza a el concesionario. Por esta razón solicitamos alguna de las dos alternativas siguientes:

- a. Eliminar de punto 4.3.2 la frase En el Futuro TRANCARIBE S.A. podrá definir cualquier otro medio de pago para tal efecto
- b. En el punto 4.3.2 luego de la frase En el Futuro TRANCARIBE S.A. podrá definir cualquier otro medio de pago para tal efecto debe agregarse: “para esto TRANCARIBE S.A. evaluará en conjunto con el concesionario de recaudo cual es el



medio de pago que puede complementar las tarjetas inteligentes sin contacto. TRANSCARIBE proporcionará los recursos para la implementación de medio de pago que se defina como complemento a la TISC.

RESPUESTA 44. El medio de pago a utilizar en sistema de transporte masivo de Cartagena es la tarjeta inteligente sin contacto.

a) Se acepta su sugerencia

b) Si en dado caso se presente una propuesta diferente a la contratada inicialmente debe acordarse la forma como el concesionario recupere la inversión.

- **PREGUNTA 45.** En “Apéndice 2” numeral 2.2. Compatibilidad Con Otras Tecnologías: Solicitamos aclarar cuando se habla de compatibilidad, es si permite la recepción de tarjetas inteligentes sin contacto de otro proveedor de recaudo manejando sistema Interoperable.

RESPUESTA 45. Si su apreciación es acertada.-

- **PREGUNTA 46.** En “Apéndice 2” numeral 2.4. literal f) Solicitamos ser más específicos sobre los fraudes que son responsabilidad del concesionario de recaudo. Un concesionario de recaudo no puede asumir la totalidad de las transacciones fraudulentas.

RESPUESTA 46. Para el caso del proceso son de responsabilidad de concesionario por ello debe fijar los mecanismo para mitigar o evitar los fraudes.

- **PREGUNTA 47.** En “Apéndice 2” numeral 2.6. En este punto se pide que los validadores sean resistentes a vandalismo. Es muy abierto teniendo en cuenta que el vandalismo pueden ser realizado con diferentes elementos incluso armas de fuego.

Solicitamos pedir a los proveedores experiencia en América Latina teniendo en cuenta que son ciudades con cultura similar, modo de actuar, hechos vandálicos etc. Así se puede garantizar que los equipos tienen la resistencia suficiente.

RESPUESTA 47. Esto se refiere a que los equipos puedan soportar golpes, maltratos y que no pierdan su integridad. Es importante aclarar que esto no cobija los hechos que usted menciona que son situaciones atípicas.

- **PREGUNTA 48.** En “Apéndice 2” numeral 3. “Arquitectura y Solución Tecnológica del Sistema de Recaudo. La plataforma de Tecnológica del Concesionario de Recaudo operara concentrada en dos (2) centros de computo. Uno localizado en las instalaciones del Concesionario de Recaudo y otro localizado donde TRANCARIBE S.A. lo determine”. Además se indica que el centro de cómputo de TRANSCARIBE S.A. operara como un espejo del concesionario vía fibra óptica.

Solicitamos modificar la vía de conexión, puede ser por canal dedicado especificar la distancia entre el centro de cómputo del concesionario y el de TRANSCARIBE S.A. para cuantificar el costo de la fibra óptica.

RESPUESTA 48. No se acepta su sugerencia. Transcaribe dentro de su infraestructura está dejando disponible la canalización para el tendido de la fibra óptica.

- **PREGUNTA 49.** En “Apéndice 2” numeral 3.3. La Generación de Datos Estadísticos. Solicitamos que la Generación de Datos estadísticos adicionales a costo del concesionario quede limitado a número determinado en un periodo de tiempo específico.

RESPUESTA 49. No se acepta su sugerencia esas son las condiciones que la entidad ha considerado como necesarias para llevar el histórico de datos estadísticos del sistema. Es importante aclarar que esto debe el concesionario trasladarlo a su oferta económica.

- **PREGUNTA 50.** En “Apéndice 2” numeral 3.6.1. Detección de Fraude Del Sistema. Solicitamos revisar y modificar el primer párrafo de este numeral teniendo en cuenta que en el proceso de recaudo electrónico es normal y común que el numero de validaciones pueden exceder las recargas o ventas realizadas en un mismo día.

RESPUESTA 50. Se acepta su sugerencia.-

- **PREGUNTA 51.** En “Apéndice 2” numeral 4.1.1. Características generales de las barreras de control de acceso en buses y portales literal l) indica que TRANCARIBE S.A. se reserva el derecho de participar en el diseño y definición final de los equipos y acabados. Solicitamos tener definidos los diseños y ser r explícitos en esta definición, toda vez que cualquier cambio en el diseño y definición final puede incrementar los costos.

RESPUESTA 51. Las barreras de control de acceso deben cumplir con unas funcionalidades y dimensiones las cuales se encuentran consignadas en el apéndice técnico mencionado. Es responsabilidad de concesionario el suministro de esas barreras de control de acceso de acuerdo a lo establecido en apéndice técnico mencionado.



- **PREGUNTA 52.** Solicitamos ampliar el plazo de presentación de los pliegos de la licitación por lo menos un mes más. Esto generará confianza y transparencia en el proceso licitatorio.

RESPUESTA 52. No se acepta su solicitud.

FIN DEL DOCUMENTO