

RESPUESTAS OBSERVACIONES A LOS PLIEGOS DE CONDICIONES 1

LAS PREGUNTAS A LAS QUE SE LE DA RESPUESTA A CONTINUACION FUERON RECIBIDAS EN LA ENTIDAD DESPUES DE HABER VENCIDO EL TERMINO PARA PRESENTAR OBSERVACIONES A LOS PRE PLIEGOS DEL PROCESO DE SELECCIÓN, PERO LA RESPUESTA A LAS MISMAS SERA PUBLICADA EN ESTA ETAPA DEL PROCESO, A FIN DE ACLARAR LOS DOCUMENTOS Y ASI PROVOCAR LA PARTICIPACION.-

PREGUNTAS FORMULADAS POR JOSE ALTERROSO, RECIBIDAS EL MARTES 25 DE MAYO DE 2010 A LAS 6:25 P.M. AL CORREO DEL PROCESO

PREGUNTA 1. EN EL DOCUMENTO-Anexo 7 Protocolo de instalación entre concesiones: en el numeral 2. Responsabilidad por equipos, dispositivos electrónicos y elementos pasivos a bordo del autobús, dice:

En su página 13: “Para prever que la anterior situación no represente o pueda representar problemas o incompatibilidades para la integración tecnológica del Sistema TRANSCARIBE, El concesionario de Recaudos deberá asegurarse que la **plataforma ecológica** suministrada y a la cual se deban integrar los equipos”

¿Favor aclarar sobre el termino de Plataforma ecológica, que significa?

RESPUESTA 1. Se aclara que el término es Plataforma Tecnológica, tal como lo señala en Apéndice 7 publicado con los pliegos de condiciones.-

PREGUNTA 2. EN EL DOCUMENTO - minuta del contrato cuando se habla de Fraude hablan sobre la responsabilidad del Concesionario de Recaudo, se cita que “el concesionario debe Responder” para este efecto que significa responder?

RESPUESTA 2. Para este caso, la palabra responder significa que el Concesionario debe asegurar o garantizar el funcionamiento o la calidad del sistema de recaudo haciéndose responsable de ella, por ello debe fijar todos los mecanismo para mitigar o evitar los fraudes.

PREGUNTA 3. EN EL DOCUMENTO - Apéndice 2 Especificaciones Técnicas, dice: 4.3.1.5 Mecanismo de Descarga de Datos de Validación, Conteo de Pasajeros y Otros.

La Unidad Lógica abordo debe descargar por medio inalámbrico en línea y en tiempo real los datos de validación de los medios de pago realizada a bordo, datos generados por los contadores automáticos bidireccionales de pasajeros y demás información operativa necesaria para el control y gestión de flota. Esta descarga se realizará en el sitio donde se encuentren localizados los patios y talleres de los operadores de Transporte vía la unidad lógica abordo.

Conceptualmente son diferentes los casos que se presentan en este numeral:

- una es bajado de datos en línea y tiempo real y
- otra es descargar datos en sitio de patios y talleres (batch)

Favor aclarar si lo que se tiene conceptualizado es bajar datos en los sitios de patios y talleres o bajar datos en tiempo real a medida que el bus está en operación, a través de la red inalámbrica. Ya que en las respuestas a las preguntas Nos.33 y 34 (tercera parte) formuladas por Asesorías y Redes, no se da la suficiente claridad al respecto.

RESPUESTA 3. Se aclara que se debe permitir las dos funcionalidades, es decir, que a través del sistema de comunicaciones inalámbrica se pueda descargar toda la información proveniente de las validaciones a bordo de los buses, kilómetros recorridos por el vehículo y número de vueltas en línea y en tiempo real, y permitir la descarga de información de los vehículos en los patios y talleres de los operadores para que estos últimos puedan llevar su control.

PREGUNTA 4. *EN EL DOCUMENTO Apéndice 2 – Especificaciones técnicas* - numeral O)- dice el texto:

o) El Concesionario de Recaudo es responsable por la descarga de la información generada y almacenada en la Unidad Lógica abordó correspondiente a los recorridos realizados por los autobuses, de tal forma que debe garantizar su almacenamiento y/o transmisión segura hasta tanto la información no se encuentre depositada en el computador del Centro de Control o en los concentradores de Portales, Patios y Talleres.

Referente a la pregunta anterior: aquí se habla de los concentradores de Patios, portales y talleres, por tanto el bajado de la información se efectuara en Batch?.

RESPUESTA 4. Es correcta su apreciación.-

PREGUNTA 5. En los documentos existen dos **anexos 4** uno llamado: términos de plan de implementación y **otro Anexo 4** Asignación de riesgos, cual realmente es el anexo 4.?

RESPUESTA 5. Se aclara que el plan de implantación corresponde al apéndice No. 4 y la asignación de riesgos corresponde al anexo No. 4, tal como se dejó señalado en los documentos publicados con el pliego de condiciones.-

PREGUNTAS FORMULADAS POR MARTHA CECILIA URIBE, RECIBIDAS EL MIÉRCOLES 26 DE MAYO DE 2010 A LAS 9:18 A.M. AL CORREO DEL PROCESO

PREGUNTA 6. De el documento Apéndice 2 Especificaciones técnicas en el numeral 4.1.3 dice:

“4.1.3 Características Generales de las Barreras de Control de Acceso a Bordo de los Buses Alimentadores y Auxiliares. Utilizar especificaciones del validador V650 “

Cuál es la razón para escoger a priori especificaciones técnicas de un proveedor en especial? El validador V650 pertenece a la firma AB Prodata de Brasil).

RESPUESTA 6. En respuesta a su observación se procedió a eliminar la frase “Utilizar especificaciones del validador V650” del texto del numeral citado.

**PREGUNTA 7. De el Documento - Apéndice 2 Especificaciones Técnicas, numeral 2.3 en parte b) dice: b-las tarjetas deben soportar la estructuras tarifarias básicas
¿Cuáles son las estructuras tarifarias básicas que Transcaribe utilizará?**

RESPUESTA 7. Consultar el Numeral 6.2 del apéndice. En dicho texto se encuentra definida claramente la estructura básica del medio de pago.

PREGUNTA 8. De el Documento - Apéndice 2 Especificaciones Técnicas, numeral 2.4 dice: c)-identificar intentos fraudulentos – listas negras- poder manejar hasta un 50% de los medios de pago sin comprometer respuesta en transacciones de validación y menciona en el ítem f) “El Concesionario de Recaudo será responsable por reintegrar al sistema TRANSCARIBE el valor correspondiente a la totalidad de las transacciones fraudulentas que se generen o acepten en el sistema” -Además más adelante menciona en numeral 4.1.1 ítem K) se dice que la productividad mínima será 35 usuarios x minuto, puede entenderse que: Si se quiere cumplir con evitar las transacciones fraudulentas, debería considerarse manejar un porcentaje mucho más alto que 50% de los medios de pago, en transacciones de validación, por tanto ¿la productividad puede disminuir en número de usuarios por minuto, para lograr evitar las transacciones fraudulentas?

RESPUESTA 8. Los fraudes son de responsabilidad del concesionario por lo tanto el debe implementar todos los mecanismos que considere conveniente para mitigarlos, minimizarlos o eliminarlos.

Consideramos oportuno aclarar que una cosa es los mecanismos de mitigación de las transacciones fraudulentas y otra la productividad del torniquete. La primera está relacionada con los fraudes y los mecanismos que el concesionario debe implementar para mitigarlos y para ellos los equipos que utilice debe tener la suficiente capacidad técnica para manejar las condiciones que se establecen en el documento técnico, y la segunda corresponde a la productividad del torniquete, lo que me permitirá manejar el flujo de usuario en las horas picos para evitar en lo posible la generación de colas.

FIN DEL DOCUMENTO